




МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»
(ДВФУ)

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

СОГЛАСОВАНО
Руководитель ОП


И.М. Романова
(подпись)
«14» сентября 2017 г.

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
маркетинга, коммерции и логистики


И.М. Романова
(подпись)
«14» сентября 2017 г.

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

Логистика транспорта

Направление подготовки: 38.03.06 Торговое дело

Форма подготовки очная

курс 4 семестр 7
лекции 18 час.
практические занятия 54 час.
лабораторные работы - час.
в том числе с использованием МАО лек. - /пр. 27 /лаб. - час.
всего часов аудиторной нагрузки 72 час.
в том числе с использованием МАО 27 час.
самостоятельная работа 72 час.
в том числе на подготовку к экзамену
контрольные работы (количество)
курсовая работа / курсовой проект -
зачет 7 семестр
экзамен -


Рабочая программа составлена в соответствии с требованиями образовательного стандарта, самостоятельно устанавливаемого ДВФУ, утвержденного приказом ректора от 04.04.2016 № 12-13-592.

Рабочая программа обсуждена на заседании кафедры маркетинга, коммерции и логистики протокол № 9/1 от «14» сентября 2017 г.

Заведующий кафедрой маркетинга, коммерции и логистики:
д.э.н., профессор Романова И.М.
Составитель: к.э.н., доцент Майзнер Н.А.

I. Рабочая программа пересмотрена на заседании кафедры:

Протокол от «б» июня 2018 г. № 9

Заведующий кафедрой  И.М. Романова
(подпись)

ABSTRACT

Bachelor's 38.03.06 Trading business

Course title: Logistics transport

Variable part of Block, 4 credits

Instructor: Candidate of Economics, associate Professor of Mayzner N.A.

At the beginning of the course a student should be able to:

- the ability to take initiative and make responsible decisions, aware of the responsibility for the results of their professional activities;
- ability to solve standard tasks of professional activity on the basis of information and bibliographic culture using information and communication technologies and taking into account the basic requirements of information security;
- ability to use regulatory documents in their professional activities, readiness to comply with current legislation and requirements of regulatory documents
- the ability to develop projects of professional activity (trade and technology, marketing, advertising and (or) logistics processes) using information technologies;
- willingness to participate in the implementation of projects in the field of professional activity (commercial, marketing, advertising, logistics and (or) merchandising);
- the ability to use modern methods and technologies (including information) in professional activities;
- the ability to collect, store, process and evaluate information necessary for the organization and management of professional activities (commercial, marketing, advertising, logistics, merchandising, and (or) trade and technology); apply basic methods and means of receiving, storing, processing information and working with a computer as a means of managing information.

Learning outcomes:

willingness to participate in the selection and formation of logistic chains and schemes of trade organizations, the ability to manage logistic processes and to find optimal logistic system (PC-15).

Course description: the concept of transport logistics, goals, and objectives, measures for optimization of the transport activities of enterprises, organization of work on different types of transport, technological schemes of cargo transportation, organization of transport-forwarding servicing of customers, ways to minimize costs when transporting goods, etc.

Main course literature:

1. Logistics: Tutorial / OA Alexandrov. - M.: SIC INFRA-M, 2015. - 217 p. - Access mode: <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=465497>

2. Logistics: Textbook / Ed. B.A. Anikin. - 4th ed., Pererab. and add. - M.: SIC INFRA-M, 2015. - 320 p. - Access mode: <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=458672>

3. Logistics [Electronic resource]: study guide / N. A. Meizner; Far Eastern Federal University, School of Economics and Management. Vladivostok: Ed. House of the Far Eastern Federal University, 2017. - 275c. <http://srv-elib-01.dvfu.ru:8000/cgi-bin/edocget.cgi?ref=/65/65.291/mayzner1.pdf>

4. Logistics: a textbook / Galanov V. A. - 2 ed. - M.: Forum, SIC INFRA-M, 2015. - 272 p. - Access mode: <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=463016>

5. Sergeev, V. I. Supply Chain Management: a textbook for bachelors and masters / V. I. Sergeev; Higher School of Economics (National Research University). Moscow: Yurayt, 2015. - 479 p. - 2 copies Access Mode: <http://lib.dvfu.ru:8080/lib/item?id=chamo:785143&theme=FEFU>

Form of final knowledge control:

pass-fail exam

«Логистика транспорта»

Учебный курс дисциплины «Логистика транспорта» предназначен для студентов направления подготовки 38.03.06 Торговое дело.

Дисциплина «Логистика транспорта» включена в состав вариативной части блока «Дисциплины (модули)».

Общая трудоемкость дисциплины составляет 4 зачетные единицы, 144 часа. Учебным планом предусмотрены лекционные занятия (18 часов), практические занятия (54 часа, в том числе МАО 27 часов), самостоятельная работа студентов (72 часа). Дисциплина реализуется на 4 курсе в 7 семестре.

Дисциплина «Логистика транспорта» основывается на знаниях, умениях и навыках, полученных в результате изучения дисциплин: «Микроэкономика», «Логистика», «Статистика», «Информационные технологии в профессиональной деятельности», «Маркетинг», «Маркетинговые исследования», «Товароведение потребительских товаров», «Коммерческая деятельность», «Поведение потребителей», «Логистика закупок», «Логистика складирования», «Логистика производства», «Логистика распределения» и позволяет подготовить студентов к освоению ряда таких дисциплин, как: «Управление цепями поставок», «Управление транспортными системами».

Содержание дисциплины охватывает следующий круг вопросов: понятие логистики транспорта, ее цели и задачи, мероприятия по оптимизации транспортной деятельности предприятий, особенности организации работы на автомобильном, железнодорожном, морском и воздушном видах транспорта, технологические схемы перевозки грузов, нормативные документы, регламентирующие правила перевозок и транспортная документация, виды и порядок организации транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей, базисные условия поставки товаров, виды логистических издержек на транспорте, способы их минимизации при транспортировке грузов и т.д.

Цель – вооружить студентов-выпускников знаниями и навыками

управления материальными и информационными потоками в сфере управления транспортировкой грузов с целью оптимизации логистических затрат и увеличения прибыли предприятий.

Задачи:

- изучение теории управления транспортировкой грузов, современных способов и технологий доставки их в адрес потребителей;
- овладение логистическими подходами и методами для повышения эффективности работы транспорта и рационального использования транспортных средств;
- выработка навыков выявления возможностей сокращения и предупреждения непроизводительных логистических затрат, связанных с транспортировкой грузов.

Для успешного изучения дисциплины «Логистика транспорта» у обучающихся должны быть сформированы следующие предварительные компетенции:

- способность проявлять инициативу и принимать ответственные решения, осознавая ответственность за результаты своей профессиональной деятельности;
- способность решать стандартные задачи профессиональной деятельности на основе информационной и библиографической культуры с применением информационно-коммуникационных технологий и с учетом основных требований информационной безопасности;
- умение пользоваться нормативными документами в своей профессиональной деятельности, готовностью к соблюдению действующего законодательства и требований нормативных документов
- способность разрабатывать проекты профессиональной деятельности (торгово-технологические, маркетинговые, рекламные и (или) логистические процессы) с использованием информационных технологий;

- готовность участвовать в реализации проектов в области профессиональной деятельности (коммерческой, маркетинговой, рекламной, логистической и (или) товароведной);

- способность использовать современные методы и технологии (в том числе информационные) в профессиональной деятельности;

- способность осуществлять сбор, хранение, обработку и оценку информации, необходимой для организации и управления профессиональной деятельностью (коммерческой, маркетинговой, рекламной, логистической, товароведной, и (или) торгово-технологической); применять основные методы и средства получения, хранения, переработки информации и работать с компьютером как со средством управления информацией.

В результате изучения данной дисциплины у обучающихся формируются следующие профессиональные компетенции (элементы компетенций):

Код и формулировка компетенции	Этапы формирования компетенции	
ПК-15 готовность участвовать в выборе и формировании логистических цепей и схем в торговых организациях, способностью управлять логистическими процессами и изыскивать оптимальные логистические системы	Знает	<ul style="list-style-type: none"> - основы выбора и формирования логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд торговых организаций; - основы управления логистическими процессами на транспорте; -отличительные особенности логистического подхода к решению проблем управления материальными потоками на транспорте; - виды и технологические схемы перевозки грузов; - базисные условия поставки товаров; - основы и особенности организации перевозки грузов автомобильным, морским, воздушным и железнодорожным транспортом; - нормативные и перевозочные документы на различных видах транспорта; - виды логистических издержек на транспорте и способы их сокращения.
	Умеет	<ul style="list-style-type: none"> - производить выбор и формирование логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд торговых организаций; - разрабатывать оптимальные транспортно-логистические схемы и маршруты; - управлять логистическими процессами на транспорте. -производить выбор наиболее рационального вида транспорта и транспортных средств; -выявлять непроизводительные логистические затраты, обосновывать причины их

		возникновения, принимать меры к их предупреждению и сокращению.
	Владеет	<ul style="list-style-type: none"> - методами построения оптимальных логистических транспортных схем и систем в торговых организациях; - методами планирования транспортных процессов в торговле; - методами разработки и использования рациональных маршрутов движения транспорта; - умениями применять на практике современные технологии транспортировки грузов; - умениями рационально использовать транспортные средства, составлять и заключать с перевозчиками договоры перевозки и транспортной экспедиции.

Для формирования вышеуказанных компетенций в рамках дисциплины «Логистика транспорта» применяются следующие методы активного/интерактивного обучения: кейсы, деловые игры, тесты, разноуровневые логистические задачи.

I. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ КУРСА (ВСЕГО - 18 ЧАСОВ)

РАЗДЕЛ 1

Теоретические основы логистики транспорта (7 часов)

Тема 1.1 Современное состояние транспортной системы в России (1 час)

Общая характеристика транспорта России. Влияние транспорта на показатели коммерческой деятельности предприятий. Специфические особенности транспортной отрасли. Единая транспортная система, ее свойства. Государственная система управления транспортом. Методы государственного регулирования транспортной деятельности. Документы, регламентирующие правила перевозок и транспортная документация.

Тема 1.2 Основы логистического управления на транспорте (2 часа)

Понятие, цель и задачи логистики транспорта. Мероприятия по оптимизации транспортного процесса. Выбор наиболее экономичного вида транспорта и рациональное использование транспортных средств. Принципы выбора наиболее выгодных видов транспорта.

Критерии выбора видов транспорта. Выбор подвижного состава автотранспорта и расчет его количества. Выбор наиболее выгодных маршрутов движения автотранспорта. Устранение нерациональных перевозок. Транспортные тарифы, их классификация. Логистические затраты на транспортировку товаров.

Тема 1.3 Организация и планирование перевозок (1 час)

Транспортная характеристика грузов и грузовых перевозок. Классификация и характеристика грузовых перевозок. Эффективность, качество и надежность доставки грузов. Критерии оценки эффективности доставки товара. Логистическое управление эффективностью доставки товаров. Организация и планирование перевозок грузов. Экономические показатели оценки работы транспорта.

Тема 1.4 Виды и технологические схемы перевозки грузов (1 час)

Прямые смешанные перевозки грузов и их эффективность. Организация смешанных перевозок. Ответственность оператора смешанной перевозки. Пакетные и контейнерные грузоперевозки. Виды поддонов и область их использования. Типы контейнеров и их преимущества. Виды и технологические схемы перевозки грузов. Унимодальные, смешанные, комбинированные, интермодальные и мультимодальные виды перевозки грузов.

Тема 1.5 Организация транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей (2 часа)

Виды и характеристика транспортно-экспедиционных услуг. Основные типы и специализация транспортно-экспедиторских предприятий. Ответственность экспедиторов при перевозке грузов. Транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, перевозимых на особых условиях.

Типичные ошибки и упущения экспедитора при выполнении поручений клиента. Выбор наиболее выгодного перевозчика (экспедитора) товаров. Понятие логи сических провайдеров. Логистические узкопрофильные, 3PL и 4PL- провайдеры, их отличие.

РАЗДЕЛ II

Организация перевозок грузов различными видами транспорта

(8 часов)

Тема 2.1 Организация автомобильных перевозок грузов (2 часа)

Особенности некоторых видов автомобильных перевозок грузов. Организация сменно-суточного планирования работы автомобилей. Организация терминальных перевозок грузов. Организация использования автопоездов. Управление автомобильными перевозками грузов: планирование маршрутов доставки товаров, диспетчерское управление автомобильными перевозками, мотивация водителей-экспедиторов, учет автомобильных перевозок грузов, управление эффективностью доставки грузов.

Тема 2.2 Организация морских перевозок грузов (2 часа)

Особенности перевозок грузов морским транспортом. Договор перевозки грузов морским транспортом. Организация международных перевозок грузов морским транспортом. Подача судна и погрузка груза. Выгрузка и выдача груза. Ответственность перевозчика, отправителя и фрахтователя. Претензии и иски, исковая давность на морском транспорте.

Тема 2.3 Организация воздушных перевозок грузов (2 часа)

Виды перевозки на воздушном транспорте. Договор воздушной перевозки пассажиров. Чартерная перевозка и ее разновидности. Договор чартерной перевозки. Тип воздушного судна как существенное условие договора воздушного чартера. Договор фрахтования как существенное условие воздушного чартера. Случаи расторжения договора воздушной перевозки. Виды перевозочных документов. Международное регулирование деятельности воздушного транспорта. Организация международных полетов.

Тема 2.4 Организация железнодорожных перевозок грузов (2 часа)

Особенности организации железнодорожных перевозок грузов. Основные положения договора о железнодорожных перевозках грузов. Организация международных железнодорожных перевозок грузов. Ответственность железных дорог при международных перевозках грузов. Порядок рассмотрения претензий и исков при организации железнодорожных перевозок грузов. Классификация затрат на железнодорожном транспорте.

РАЗДЕЛ III

Международные транспортные коридоры и транспортно-логистические центры (3 часа)

Тема 3.1 Международные транспортные коридоры (1 час)

Понятие международных транспортных коридоров. Приоритетная роль России в освоении транзитных потоков грузов в глобальной системе МТК. История развития и основные этапы формирования панъевропейских и евроазиатских международных транспортных коридоров. Развитие логистической инфраструктуры в мультимодальных транспортных узлах на территории Дальневосточного федерального округа.

Тема 3.2 Мультимодальные транспортно-логистические центры в транспортных системах (1 час)

Понятие мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ), его классификационные признаки, типология, функциональные особенности. Терминальные комплексы как функциональные элементы МТЛЦ. Логистические функции, выполняемые терминальными комплексами. Логистические терминальные технологии доставки грузов. Участники и партнеры МТЛЦ.

Тема 3.3 Информационные технологии в управлении работой транспорта (1 час)

Задачи и структура логистической информационной системы. Информационные системы планирования и учета перевозок. Использование

различных информационных технологий в диспетчерском управлении автомобильными перевозками. Развитие информационных систем управления доставкой товаров автотранспортом. Транспорт и Интернет.

II. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ КУРСА

Практические занятия

(всего - 54 часа, в том числе в интерактивной форме - 27 часов)

РАЗДЕЛ 1.

Теоретические основы логистики транспорта (26 часов)

Занятие 1 «Современное состояние транспортной системы в России»

(4 часа)

Метод активного/интерактивного обучения:

ситуационный анализ (решение логистической задачи) (1 час)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Влияние транспорта на показатели логистической деятельности предприятий.
2. Специфические особенности транспортной отрасли. Единая транспортная система, ее свойства.
3. Показатели транспортной обеспеченности и доступности.
4. Документы, регламентирующие правила перевозок и транспортная документация.

II. Решение логистической задачи №1

Занятие 2 «Основы логистического управления на транспорте» (6 часов)

Метод активного/интерактивного обучения:

ситуационный анализ (решение логистического кейса) (1 час)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Понятие, цель и задачи логистики транспорта.
2. Мероприятия по оптимизации транспортного процесса.
3. Выбор наиболее экономичного вида транспорта и рациональное

использование транспортных средств.

4. Принципы выбора видов транспорта. Критерии выбора способа доставки товаров.
5. Выбор наиболее выгодных маршрутов движения автотранспорта.
6. Состав логистических затрат на транспортировку товаров.

II. Решение логистического кейса №1

Занятие 3 «Организация и планирование перевозок грузов и их эффективность» (4 часа)

Метод активного/интерактивного обучения:

ситуационный анализ (решение логистической задачи и кейса)

(2 часа)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Виды грузовых перевозок.
2. Эффективность, качество и надежность доставки грузов.
3. Организация и планирование перевозок грузов.
4. Система плановых и экономических показателей на транспорте.
5. Критерии оценки эффективности доставки товара.

II. Решение логистической задачи №2

III. Решение логистического кейса №2

Занятие 4 «Виды и технологические схемы перевозки грузов» (6 часов)

Метод активного/интерактивного обучения:

деловая игра (3 часа)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Прямые смешанные перевозки грузов и их эффективность.
2. Виды маршрутов и технологические схемы перевозки грузов. Унимодальные, смешанные, комбинированные, интермодальные и мультимодальные виды перевозки грузов.
3. Логистическое взаимодействие транспорта и склада в процессе доставки

грузов.

II. Деловая игра №1

III. Подведение итогов

Занятие 5 «Организация транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей» (6 часов)

***Метод активного/интерактивного обучения:
ситуационный анализ (решение логистической задачи и кейса)
(3 часа)***

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Организация транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей.
2. Основные типы и специализация транспортно-экспедиторских предприятий. Ответственность экспедиторов при перевозке грузов.
3. Выбор наиболее выгодного перевозчика (экспедитора) товаров.
4. Логистические провайдеры.

II. Решение логистической задачи №3

III. Решение логистического кейса №3

РАЗДЕЛ II

Организация перевозок грузов различными видами транспорта (16 часов)

Занятие 6 Организация автомобильных перевозок (4 часа)

***Метод активного/интерактивного обучения:
ситуационный анализ (решение логистической задачи) (1 час)***

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Особенности некоторых видов автомобильных перевозок грузов.
2. Организация терминальных перевозок грузов.
3. Управление автомобильными перевозками грузов.

II. Решение логистической задачи №4

Занятие 7 Организация морских перевозок грузов (4 часа)

Метод активного/интерактивного обучения:
ситуационный анализ (решение кейса и логистической задачи)
(3 часа)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Особенности перевозок грузов морским транспортом.
2. Договор перевозки грузов морским транспортом.
3. Организация международных перевозок грузов морским транспортом.
4. Претензии и иски, исковая давность на морском транспорте.

II. Решение логистического кейса №4

III. Решение логистической задачи №5

Занятие 8 Организация воздушных перевозок грузов (4 часа)

Метод активного/интерактивного обучения:
Деловая игра (2 часа)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Договор воздушной перевозки пассажиров.
2. Чартерная перевозка и ее разновидности. Договор чартерной перевозки.
3. Случаи расторжения договора воздушной перевозки груза.
4. Виды перевозочных документов.
5. Особенности правил перевозки пассажиров и грузов авиационным транспортом на международных авиалиниях.

II. Деловая игра №2

Занятие 9 Организация железнодорожных перевозок грузов (4 часа)

Метод активного/интерактивного обучения:
ситуационный анализ (решение логистического кейса) и тестирование
(3 часа)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Основные положения договора о железнодорожных перевозках грузов.

2. Организация международных железнодорожных перевозок грузов.
3. Порядок рассмотрения претензий и исков при организации железнодорожных перевозок грузов.
4. Классификация затрат на железнодорожном транспорте.

II. Решение логистического кейса №5.

III. Решение тестов по темам дисциплины.

РАЗДЕЛ III

Международные транспортные коридоры и транспортно-логистические центры (12 часов)

Занятие 10 Международные транспортные коридоры (4 часа)

Метод активного/интерактивного обучения:

ситуационный анализ (решение логистической задачи и кейса)

(3 часа)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Понятие международных транспортных коридоров.
2. Мультимодальные транспортно-логистические центры как стратегические точки роста экономики и обеспечения конкурентоспособности транспортного комплекса России в глобальной системе МТК.
3. Развитие логистической инфраструктуры в мультимодальных транспортных узлах на территории Дальневосточного федерального округа.

II. Решение логистической задачи № 6

III. Решение логистического кейса № 6

Занятие 11 Мультимодальные транспортно-логистические центры в транспортных системах (4 часа)

Метод активного/интерактивного обучения:

ситуационный анализ (решение логистической задачи и кейса)

(3 часа)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Понятие мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ),

его классификационные признаки, типология, функциональные особенности.

2. Терминальные комплексы как функциональные элементы МТЛЦ.

3. Логистические терминальные технологии доставки грузов.

II. Решение логистической задачи №7

III. Решение логистических кейсов №7и8

Занятие 12 Информационные технологии в управлении работой транспорта (4 часа)

Метод активного/интерактивного обучения:

Деловая игра (2 часа)

I. Вопросы, предлагаемые для рассмотрения на занятии:

1. Структура логистической информационной системы.
2. Информационные системы планирования и учета перевозок.
3. Использование информационных технологий в диспетчерском управлении автомобильными перевозками.
4. Развитие информационных систем управления доставкой товаров автотранспортом.

II. Деловая игра №3

III. Подведение итогов изучения дисциплины.

III. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ ОБУЧАЮЩИХСЯ

Учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы обучающихся по дисциплине «Логистики транспорта» представлено в Приложении 1 и включает в себя:

план-график выполнения самостоятельной работы по дисциплине, в том числе примерные нормы времени на выполнение по каждому заданию;

характеристика заданий для самостоятельной работы обучающихся и методические рекомендации по их выполнению;

требования к представлению и оформлению результатов

самостоятельной работы;

критерии оценки выполнения самостоятельной работы.

IV. КОНТРОЛЬ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ КУРСА

№ п/п	Контролируемые разделы/темы дисциплины	Коды и этапы формирования компетенций	Оценочные средства		
			Текущий контроль	Промежуточная аттестация	
1	<p>РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЛОГИСТИКИ ТРАНСПОРТА</p> <p>Тема 1.1 «Современное состояние транспортной системы в России»</p> <p>Тема 1.2 «Основы логистического управления на транспорте»</p> <p>Тема 1.3 «Организация и планирование перевозок грузов и их эффективность»</p> <p>Тема 1.4 «Виды и технологические схемы перевозки грузов»</p> <p>Тема 1.5 «Организация транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей»</p> <p>РАЗДЕЛ II</p>	<p>ПК-15 готовность участвовать в выборе и формировании логистических цепей и схем в торговых организациях, способность управлять логистическими процессами и изыскивать оптимальные логистические системы</p>	<p>Знает основы выбора и формирования логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд торговых организаций;</p> <ul style="list-style-type: none"> - основы управления логистическими процессами на транспорте; - отличительные особенности логистического подхода к решению проблем управления материальными потоками на транспорте; - виды и технологические схемы перевозки грузов; - базисные условия поставки товаров; - основы и особенности организации перевозки грузов автомобильным, морским, воздушным и железнодорожным транспортом; - нормативные и перевозочные документы на различных видах транспорта; - виды логистических издержек на транспорте и способы их сокращения. 	<p>Устный опрос УО-1</p> <p>Решение логистической задачи №1 (ПР-11).</p> <p>Решение логистической задачи №2 (ПР-11).</p> <p>Решение кейса № 1 (ПР-11).</p> <p>Решение логистической задачи № 3 (ПР-11).</p> <p>Деловая игра № 1 (ПР-10).</p> <p>Решение кейса № 2 (ПР-11).</p> <p>Решение кейса № 3 (ПР-11).</p>	<p>Устный опрос в форме ответов на вопросы № 1-21</p> <p>Устный опрос в форме ответов на вопросы № 22-26</p>

2	<p>ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА</p> <p>Тема 2.1 Организация автомобильных перевозок</p> <p>Тема 2.2 Организация морских перевозок грузов</p> <p>Тема 2.3 Организация воздушных перевозок грузов</p> <p>Тема 2.4 Организация железнодорожных перевозок грузов</p>	<p>ПК-15 готовность участвовать в выборе и формировании логистических цепей и схем в торговых организациях, способность управлять логистическими процессами и</p>	<p>Умеет производить выбор и формирование логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд торговых организаций;</p> <ul style="list-style-type: none"> - разрабатывать оптимальные транспортно-логистические схемы и маршруты; - управлять логистическими процессами на транспорте. <p>-производить выбор наиболее рационального вида транспорта и транспортных средств;</p> <ul style="list-style-type: none"> -выявлять непроизводительные логистические затраты, обосновывать причины их возникновения, принимать меры к их предупреждению и сокращению. 	<p>Решение логистической задачи № 4 (ПР-11).</p> <p>Устный опрос УО-1</p> <p>Решение логистической задачи № 5 (ПР-11).</p> <p>Решение кейса № 4 (ПР-11).</p> <p>Решение кейса № 5 (ПР-11).</p> <p>Решение тестов (ПР-1)</p> <p>Деловая игра № 2 (ПР-10).</p>	<p>Устный опрос в форме ответов на вопросы № 27-47</p>
3	<p>РАЗДЕЛ III МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ</p> <p>Тема 3.1 Международные транспортные коридоры</p> <p>Тема 3.2 Мультимодальные транспортно-логистические центры в транспортных системах</p> <p>Тема 3.3 Информационные технологии в управлении работой транспорта</p>	<p>изыскивать оптимальные логистические системы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - способами управления логистическими процессами на транспорте; - методами построения оптимальных логистических транспортных схем и систем в торговых организациях; - методами планирования транспортных процессов в торговле; - методами разработки и использования рациональных маршрутов движения транспорта; - умениями применять на практике современные технологии транспортировки грузов; - умениями рационально использовать транспортные средства, составлять и заключать с перевозчиками договоры перевозки и экспедиции. 	<p>Устный опрос УО-1</p> <p>Решение логистической задачи № 6 (ПР-11).</p> <p>Решение кейса № 6 (ПР-11).</p> <p>Решение кейса № 7 (ПР-11)</p> <p>Решение кейса № 8 (ПР-11)</p> <p>Деловая игра № 3 (ПР-10).</p>	<p>Устный опрос в форме ответов на вопросы № 48-60</p>

Типовые контрольные задания, методические материалы, определяющие

процедуры оценивания знаний, умений и навыков и (или) опыта деятельности, а также критерии и показатели, необходимые для оценки знаний, умений, навыков и характеризующие этапы формирования компетенций в процессе освоения образовательной программы, представлены в Приложении 2.

V. СПИСОК УЧЕБНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИНФОРМАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

Основная литература

(электронные и печатные издания)

1. Логистика: Учебное пособие / О.А. Александров. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 217 с. - Режим доступа: <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=465497>
2. Логистика: Учебник / Под ред. Б.А. Аникина. - 4-е изд., перераб. и доп. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 320 с. - Режим доступа: <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=458672>
3. Логистика [Электронный ресурс] : учебное пособие / Н. А. Майзнер ; Дальневосточный федеральный университет, Школа экономики и менеджмента. Владивосток : Изд. дом Дальневосточного федерального университета, 2017. - 275с. <http://srv-elib-01.dvfu.ru:8000/cgi-bin/edocget.cgi?ref=/65/65.291/mayzner1.pdf>
4. Сергеев, В. И. Управление цепями поставок : учебник для бакалавров и магистров / В. И. Сергеев ; Высшая школа экономики (национальный исследовательский университет). Москва : Юрайт , 2015. – 479 с. – 2 экз. Режим доступа: <http://lib.dvfu.ru:8080/lib/item?id=chamo:785143&theme=FEFU>

Дополнительная литература

(печатные и электронные издания)

1. Аникин, Б. А. Основные и обеспечивающие функциональные подсистемы логистики : учебник / [Б. А. Аникин, Т. А. Родкина, В. А. Волочиенко и др.] ; под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. – Москва, Проспект, 2014г. 601 с.
–3 экз. Режим доступа:
<http://lib.dvfu.ru:8080/lib/item?id=chamo:739165&theme=FEFU>
2. Альбеков, А. У. Таможенная логистика : учебное пособие для вузов / А. У. Альбеков, С. Н. Гамидуллаев, А. В. Парфенов. Санкт-Петербург : Троицкий мост , 2013. – 175 с. – 2 экз. Режим доступа:
<http://lib.dvfu.ru:8080/lib/item?id=chamo:733010&theme=FEFU>
3. Гаджинский, А.М. Практикум по логистике [Электронный ресурс] / А.М. Гаджинский. - 9-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2015. — 320 с. - ISBN 978-5-394-02363-7 -
Режим доступа: <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=514712>
4. Горев, Андрей Эдливич. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учебное пособие для вузов / А. Э. Горев, Е. М. Олещенко. Москва : Академия , 2013. – 254 . – 2 экз. Режим доступа:
<https://lib.dvfu.ru:8443/lib/item?id=chamo:738906&theme=FEFU>
5. Интегрированное планирование цепей поставок : учебник для бакалавриата и магистратуры / И. А. Пузанова ; [под ред. Б. А. Аникина] ; Государственный университет управления. Москва : Юрайт , 2015. – 320 с. – 3 экз. Режим доступа:
<http://lib.dvfu.ru:8080/lib/item?id=chamo:784964&theme=FEFU>
6. Костюкова, Оксана Ивановна.
Международные транспортные операции [Электронный ресурс] : учебно-методическое пособие / О. И. Костюкова. – 2015. – 64 с. – 1 экз.
Режим доступа:
<https://lib.dvfu.ru:8443/lib/item?id=chamo:773118&theme=FEFU>
7. Международные перевозки : учебник для вузов / В. М. Курганов, Л. Б.

Миротин ; под ред. Л. Б. Миротина. Москва : Академия , 2013. – 301 с. – 2 экз. Режим доступа:

<http://lib.dvfu.ru:8080/lib/item?id=chamo:708257&theme=FEFU>

Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»

1. Специализированный научно-практический журнал «Логистика». – Режим доступа: <http://www.logistika-prim.ru/>
2. Логистика: проблемы и решения. – Режим доступа: <http://logistica.in.ua/about.html>
3. Логистика и управление (для бизнеса). – Режим доступа: <http://logscm.ru/>
4. Журнал «Логистика». – Режим доступа: <http://www.logistika-prim.ru/about>
5. Научно-аналитический журнал "Логистика и управление цепями поставок" <http://www.lscm.ru/>

Нормативно-правовые материалы

1. Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015) Консультант Плюс, 1992-2016. Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=182844>
2. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 13.07.2015) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп., вступ. в силу с 19.10.2015) КонсультантПлюс, 1992-2016 <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=178343>
3. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 06.04.2015) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"

<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=177657>

4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015) © КонсультантПлюс, 1992-2016

<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=183020>

5. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2016) КонсультантПлюс, 1992-2016

<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=184307>

Перечень информационных технологий и программного обеспечения

1. Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>
2. Справочно-правовая система «Гарант» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru>

VI. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ

Общие рекомендации

Дисциплина «Логистика транспорта» базируется на знаниях студентами принципов логистического управления применительно к организации процесса транспортировки грузов.

Реализация дисциплины «Логистика транспорта» предусматривает следующие виды учебной работы: лекции, практические занятия, самостоятельную работу студентов, текущий контроль и промежуточную аттестацию.

Освоение курса дисциплины «Логистика транспорта» предполагает рейтинговую систему оценки знаний студентов и предусматривает со стороны

преподавателя текущий контроль за посещением студентами лекций, подготовкой и выполнением всех практических работ с обязательным предоставлением отчета о работе, выполнением всех видов самостоятельной работы.

Промежуточной аттестацией по дисциплине «Логистика транспорта» является зачёт, который проводится в виде устного ответа.

В течение учебного семестра обучающимся нужно:

- освоить теоретический материал (20 баллов);
- успешно выполнить аудиторные и контрольные задания (50 баллов);
- своевременно и успешно выполнить все виды самостоятельной работы (30 баллов).

Студент считается аттестованным по дисциплине «Логистика транспорта» при условии выполнения всех видов текущего контроля и самостоятельной работы, предусмотренных учебной программой.

Критерии оценки по дисциплине «Логистика транспорта» для аттестации на зачёте следующие: 86-100 баллов – «зачтено», 76-85 баллов – «зачтено», 61-75 баллов – «зачтено», 60 и менее баллов – «незачтено».

Пересчет баллов по текущему контролю и самостоятельной работе производится по формуле:

$$P(n) = \sum_{i=1}^m \left[\frac{O_i}{O_i^{max}} \times \frac{k_i}{W} \right],$$

где: $W = \sum_{i=1}^n k_i^n$ для текущего рейтинга;

$W = \sum_{i=1}^m k_i^n$ для итогового рейтинга;

$P(n)$ – рейтинг студента;

m – общее количество контрольных мероприятий;

n – количество проведенных контрольных мероприятий;

O_i – балл, полученный студентом на i -ом контрольном мероприятии;

O_i^{max} – максимально возможный балл студента по i -му контрольному

мероприятию;

k_i – весовой коэффициент i -го контрольного мероприятия;

k_i^n – весовой коэффициент i -го контрольного мероприятия, если оно является основным, или 0, если оно является дополнительным.

Базовой структурной единицей изучения дисциплины является тема, основное содержание и ключевые понятия которой раскрываются преподавателем в процессе лекционного изложения соответствующего материала. Если у студента в процессе изучения темы возникают вопросы, ему рекомендуется посетить консультацию преподавателя (график консультаций расположен на информационном стенде кафедры маркетинга, коммерции и логистики, а также его можно запросить по электронному адресу marketing_dvfu@mail.ru).

По каждой теме представлен перечень подлежащих освоению элементов содержательного или методического характера. Кроме того, каждая структурная единица (тема) содержит описание основных форм обучения, конкретные методические рекомендации по ключевым проблемам в рамках данной темы, список основной и дополнительной литературы, задания для самостоятельной работы, а также контрольные задания по разделам курса.

Рекомендации по планированию и организации времени, отведенного на изучение дисциплины

Дисциплина «Логистика транспорта» изучается студентами очной формы обучения на протяжении 7 семестра. На протяжении семестра студенты осваивают лекционный материал и темы, предназначенные для самостоятельного изучения, выполняют практические задания, проводится текущий контроль в виде презентаций по итогам выполнения деловых игр и кейсов и промежуточная аттестация в виде зачета.

Описание последовательности действий обучающихся, или алгоритм изучения дисциплины

Для успешного освоения компетенциями по дисциплине «Логистика транспорта» студентам рекомендуется внимательно изучить рабочую

программу учебной дисциплины (РПУД). Особое внимание следует уделить изучению рейтинг-плана дисциплины, который является маршрутным листом и служит основным путеводителем изучения дисциплины. В рейтинг-плане содержится календарный план по освоению дисциплины. Рейтинг-план выдается и поясняется ведущим преподавателем на первом учебном занятии по данной дисциплине.

Рекомендации по работе с литературой

Для глубокого понимания сути темы, изложенной в рамках лекционного материала, рекомендуется затрачивать на прочтение основной и дополнительной литературы не менее 2 часов в неделю. В качестве поощрения студенты могут получать дополнительные баллы по самостоятельной работе с литературой: поиск литературы по заданной теме, сравнительный анализ научных публикаций, подготовка доклада и участие в научных конференциях. Основная литература подлежит обязательному изучению. Для подготовки к занятиям, текущей и промежуточной аттестации студенты могут воспользоваться электронной библиотекой ДВФУ, расположенной по адресу <http://www.dvfu.ru/library/electronic-resources/>, где они имеют возможность получить доступ к учебно-методическим материалам, как библиотеки вуза, так и иных электронных библиотечных систем. Студенты также могут взять необходимую литературу на абонементе вузовской библиотеки, или воспользоваться читальным залом вуза.

Рекомендации по подготовке к зачету

По дисциплине «Логистика транспорта» предусмотрена рейтинговая оценка знаний студентов согласно Положению о рейтинговой системе оценки освоения дисциплин студентами ДВФУ, утвержденному приказом ректора от 28.10.2014 №12-13-1718. Если студент по итогам текущего контроля в семестре набирает 61 балл, то зачет проставляется автоматически. Если набранные баллы не превышают 61, то в этом случае студенту необходимо сдать зачет в форме устного собеседования согласно расписанию экзаменационной сессии. Перечень вопросов к зачету приводится в

Приложении 2 РПУД.

Для подготовки к зачету студенту необходимо внимательно ознакомиться с лекционными материалами, повторить все решенные кейсы и деловые игры, поскольку в процессе сдачи зачета студент должен владеть не только теоретическими знаниями, но и ориентироваться в практике принятия логистических решений в области логистики транспорта.

VII. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

1. Техническое обеспечение – аудитории с мультимедийным оборудованием.
2. Презентации лекций ко всем темам дисциплины «Логистика транспорта»
3. Массовые открытые онлайн курсы <http://www.intuit.ru/studies/courses/1062/316/info>.

В читальных залах Научной библиотеки ДВФУ предусмотрены рабочие места для людей с ограниченными возможностями здоровья, оснащены дисплеями и принтерами Брайля; оборудованные портативными устройствами для чтения плоскочечатных текстов, сканирующими и читающими машинами, видеоувелечителем с возможностью регуляции цветовых спектров; увеличивающими электронными лупами и ультразвуковыми маркировщиками.

В целях обеспечения специальных условий обучения инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья ДВФУ все здания оборудованы пандусами, лифтами, подъемниками, специализированными местами, оснащенными туалетными комнатами, табличками информационно-навигационной системы.

Материально-техническое обеспечение дисциплины

Наименование специальных*	Оснащенность специальных помещений
---------------------------	------------------------------------

помещений и помещений для самостоятельной работы	и помещений для самостоятельной работы
<p>690922, г. Владивосток, остров Русский, полуостров Саперный, поселок Аякс, 10, корпус G, каб. G614, учебная аудитория для проведения занятий лекционного типа; учебная аудитория для проведения занятий семинарского типа (практических занятий); учебная аудитория для курсового проектирования (выполнения курсовых работ); учебная аудитория для текущего контроля и промежуточной аттестации</p>	<p>50 посадочных мест, автоматизированное рабочее место преподавателя, переносная магнитно-маркерная доска, Wi-Fi Ноутбук Acer ExtensaE2511-30BO Экран с электроприводом 236*147 см Trim Screen Line; Проектор DLP, 3000 ANSI Lm, WXGA 1280x800, 2000:1 EW330U Mitsubishi; Подсистема специализированных креплений оборудования CORSA-2007 Tuarex; Подсистема видеокмутации; Подсистема аудиокмутации и звукоусиления; акустическая система для потолочного монтажа SI 3CT LP Extron; цифровой аудиопроцессор DMP 44 LC Extron.</p>



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»
(ДФУ)

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

**УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ
РАБОТЫ ОБУЧАЮЩИХСЯ**
по дисциплине «Логистика транспорта»
Направление подготовки 38.06.03 Торговое дело
Форма подготовки: очная

Владивосток
2017

План-график выполнения самостоятельной работы по дисциплине

«Логистика транспорта»

Самостоятельная работа всего – 72 часа

№ п/п	Дата/сроки выполнения	Вид самостоятельной работы	Примерные нормы времени на выполнение	Форма контроля
1	1-4 недели семестра	Практическое задание на тему: «Использование логистических подходов в области оптимизации транспортировки грузов»	12 час.	Защита практического задания
2	5-6 недели семестра	Практическое задание на тему: «Выбор оптимальных вариантов перевозки грузов»	12 час.	Защита практического задания
3	7-8 недели семестра	Практическое задание на тему: «Определение оптимального количества транспортных средств»	12 час.	Защита практического задания
4	9-10 недели семестра	Практическое задание на тему: «Организация международной перевозки грузов»	12 час.	Защита практического задания
5	11-12 недели семестра	Практическое задание на тему: «Характеристика деятельности транспортно-логистической компании г. Владивосток»	12 час.	Защита практического задания
6	13-15 недели семестра	Подготовка к зачету	12 час.	Опросы
		Итого	72 час.	

Характеристика заданий для самостоятельной работы обучающихся и методические рекомендации по их выполнению

Самостоятельная работа студентов является важной составной частью организации учебного процесса, оказывающая заметное влияние на процесс профессионального становления студентов.

Целью самостоятельной работы студентов является качественное освоение знаний и умений по дисциплине

Задачи самостоятельной работы студентов:

- углубленное изучение учебной дисциплины, отдельных ее тем;

- формирование представлений студента о своих индивидуальных, прежде всего интеллектуальных возможностях;
- формирование умений выполнять самостоятельную работу (уметь учиться) в познавательной, практической, учебно-исследовательской, проектной деятельности;
- развитие опыта творческой деятельности;
- развитие у студентов лично и профессионально значимых качеств (самостоятельно формулировать и решать проблемы, находить конструктивные решения в различных, в том числе конфликтных ситуациях).

Практическое задание 1

на тему: «Использование логистических подходов в области оптимизации транспортировки грузов»

На примере конкретного транспортного предприятия изучить проблемы его транспортно-экспедиционной деятельности, разработать логистические оптимизационные мероприятия, необходимые для оптимизации транспортного процесса.

Методические указания по выполнению:

1. Выбрать в качестве объекта исследования транспортно-экспедиционную компанию, осуществляющую перевозку грузов и дать ее характеристику.
2. Изучить перечень транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых данной компанией.
3. Исследовать проблемы деятельности данного транспортного предприятия.
4. Изложить, какие логистические оптимизационные мероприятия следует использовать для оптимизации транспортного процесса на предприятии (привести практические примеры).
5. Подвести итоги проделанной работы.

Практическое задание 2

на тему: «Выбор оптимальных вариантов перевозки грузов»

Цель: На примере конкретной торговой компании произвести выбор источника закупа, выбор приемлемого вида транспорта и наиболее выгодной транспортной компании для доставки товаров.

Методические указания по выполнению:

1. Выбрать товар для закупа и перевозки, определиться с его количеством и стоимостью.
2. Выбрать источник закупа товара (поставщика).
3. В зависимости от выбранного товара, его ценности, количества и расстояния от поставщика выбрать наиболее приемлемый вид транспорта.
4. Произвести выбор наиболее приемлемой транспортной компании для перевозки данного груза.
5. Указать, какие основные документы должны быть составлены при перевозке товара и составить их.
6. Рассмотреть другие варианты перевозки выбранного Вами товара.
7. Рассчитать примерную стоимость доставки товара от выбранного поставщика по каждому возможному виду транспорта, исходя из данных о тарифах и ставках, имеющихся в Интернете.
8. Подвести итоги проделанной работы.

Практическое задание 3

на тему: «Определение оптимального количества транспортных средств»

Цель: На примере конкретной автомобильной перевозки с помощью специального сайта Интернет рассчитать расстояние между пунктами, время в пути, выбрать приемлемый вид транспортного средства, их количество, вид тары и упаковки, рассчитать примерную стоимость доставки товара, указать специальные требования к перевозке данного вида товара, а также описать

перечень дополнительных документов, которые для данного вида товара должны быть составлены.

Методические указания по выполнению:

1. Выбрать пункт отправления и назначения автомобильной перевозки. С помощью сайта www.ati.su рассчитать расстояние между этими пунктами и время в пути. На этом сайте имеются все города и населенные пункты России и все страны с картой и указанием всех мест остановки, таможенных пунктов, перегрузок, объездов и т.д. Можно рассчитать расстояние между пунктами, а также ввести скорость, с которой автомобиль будет ехать.
2. В зависимости от выбранного товара, его ценности, количества и расстояния между пунктами перевозки выбрать наиболее приемлемый вид транспортного средства (автофургон, контейнер и т.д.).
3. Определить количество транспортных средств для перевозки данного груза. Исходя из количества и объема товара, рассчитать, сколько нужно для перевозки товара паллет, сколько коробок или мешков на паллете должно быть помещено.
4. Определить, как этот товар перевозится, во что упаковывается и т.д.)
5. Рассчитать примерную стоимость доставки товара по данному маршруту, исходя из данных о тарифах и ставках, имеющих в Интернете.
6. Указать, какие основные документы должны быть составлены при перевозке товара.
7. Указать, если имеются, специальные требования к перевозке данного вида товара.
8. Какие дополнительные документы для данного вида товара должны быть составлены.
9. Подвести итоги проделанной работы.

Практическое задание 4

на тему: «Организация международной перевозки грузов»

Цель: На примере конкретного товара, выбранного для международной перевозки с помощью указанных ниже Сайтов Интернет определить код ТН ВЭД товара, рассчитать таможенную пошлину, определить условия поставки на основании правил Инкотермса и составить внешнеторговый контракт, заполнить Грузовую таможенную декларацию.

Методические указания по выполнению:

1. Выбрать товар для перевозки и его количество, рассчитать его общую стоимость.
2. Выбрать пункт отправления и пункт назначения международной перевозки.
3. На сайте www.tks.ru определить код ТН ВЭД товара.
4. Рассчитать таможенную пошлину (Сайт www.tamognia.ru или www.tks.ru).
5. Определить условия поставки на основании правил Инкотермса. (Сайт http://www.zenal.com/ru/pages/usloviya_postavki_incoterms_2000/default.aspx).
6. Составить внешнеторговый контракт.
7. Заполнить Грузовую таможенную декларацию.
8. Подвести итоги проделанной работы.

Практическое задание 5

на тему: «Характеристика деятельности транспортно-логистической компании г. Владивосток»

Цель: На примере одной из транспортно-логистических компаний г. Владивостока дать характеристику ее деятельности, описать сферу предоставляемых ею услуг, ознакомиться с тарифами, применяемыми в данной

компании и заключить с нею договор на оказание транспортно-экспедиционных услуг.

Методические указания по выполнению:

1. Выбрать любую транспортно-логистическую компанию г. Владивостока или Приморского края.
2. Описать сферу предоставляемых ею услуг.
3. Ознакомиться с тарифами, применяемыми в данной компании.
4. Приложить форму договора, которую необходимо заключить для работы с вашей компанией, и заполнить ее.
5. Изучить главы 40 и 41, которые посвящены договору транспортной экспедиции.
6. Придумать 5 ситуаций по нарушению договора транспортной экспедиции и описать действия логистической службы, ссылаясь на статьи ГК РФ.
7. Подвести итоги проделанной работы.

Требования к представлению и оформлению результатов самостоятельной работы

Работа должна быть выполнена в письменном виде установленные сроки на листах бумаги формата А 4 в соответствии со следующими требованиями:

интервал междустрочный – полуторный;

шрифт – Times New Roman;

размер шрифта – 14 пт (в таблицах допускается 10-12 пт). Выравнивание текста «по ширине». Страницы письменной работы должны иметь следующие размеры полей: левое – 30 мм; правое – 10 мм; верхнее и нижнее – 20 мм.

Работа должна содержать краткие выводы по результатам выполненного задания и отдельных его этапов, оценку полноты решений поставленных

задач, разработку рекомендаций по использованию результатов работы и их практическую значимость.

Критерии оценки выполнения самостоятельной работы

100-86 баллов выставляется студенту, если студент выразил своё мнение по сформулированной проблеме, аргументировал его, точно определив ее содержание и составляющие. Приведены теоретические данные статистические сведения, информация нормативно правового характера. Продемонстрировано знание и владение навыком самостоятельной исследовательской работы по теме исследования; методами и приемами стратегического анализа. Фактических ошибок, связанных с пониманием проблемы, нет.

85-76 баллов – работа студента характеризуется смысловой цельностью, связностью и последовательностью изложения; допущено не более 1 ошибки при объяснении смысла или содержания проблемы. Для аргументации приводятся данные отечественных и зарубежных авторов. Продемонстрированы исследовательские умения и навыки. Фактических ошибок, связанных с пониманием проблемы, нет.

75-61 балл – проведен достаточно самостоятельный анализ основных этапов и смысловых составляющих проблемы; понимание базовых основ и теоретического обоснования выбранной темы. Привлечены основные источники по рассматриваемой теме. Допущено не более 2 ошибок в смысле или содержании проблемы

60-50 баллов – если работа представляет собой пересказанный или полностью переписанный исходный текст, без каких бы то ни было комментариев, анализа.

Не раскрыта структура и теоретическая составляющая темы. Допущено три или более трех ошибок смыслового содержания раскрываемой проблемы.

6. Подготовка к зачету

Методические указания

При подготовке к зачету студенту целесообразно повторить разделы пройденной дисциплины, построить логические связи теоретического материала дисциплины с практическими ситуациями, которые решали на практических занятиях и в ходе выполнения самостоятельной работы. Рекомендуется при подготовке к зачету использовать список основной литературы, профильные журналы по теории и практике логистики. Если в ходе к подготовке к зачету у студента остаются вопросы, на которые он не смог ответить, то обязательно следует посетить консультацию ведущего преподавателя и выяснить эти вопросы.



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»
(ДФУ)

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ
по дисциплине «Логистика транспорта»
Направление подготовки: **38.03.06 Торговое дело**
Форма подготовки: очная

Владивосток
2017

Паспорт фонда оценочных средств

по дисциплине «Логистика транспорта»

Код и формулировка компетенции	Этапы формирования компетенции	
ПК-15 готовность участвовать в выборе и формировании логистических цепей и схем в торговых организациях, способностью управлять логистическими процессами и изыскивать оптимальные логистические системы	Знает	<ul style="list-style-type: none"> - основы выбора и формирования логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд торговых организаций; - основы управления логистическими процессами на транспорте; -отличительные особенности логистического подхода к решению проблем управления материальными потоками на транспорте; - виды и технологические схемы перевозки грузов; - базисные условия поставки товаров; - основы и особенности организации перевозки грузов автомобильным, морским, воздушным и железнодорожным транспортом; - нормативные и перевозочные документы на различных видах транспорта; - виды логистических издержек на транспорте и способы их сокращения.
	Умеет	<ul style="list-style-type: none"> - производить выбор и формирование логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд торговых организаций; - разрабатывать оптимальные транспортно-логистические схемы и маршруты; - управлять логистическими процессами на транспорте. -производить выбор наиболее рационального вида транспорта и транспортных средств; -выявлять непроизводительные логистические затраты, обосновывать причины их возникновения, принимать меры к их предупреждению и сокращению.
	Владеет	<ul style="list-style-type: none"> - способами управления логистическими процессами на транспорте; - методами построения оптимальных логистических транспортных схем и систем в торговых организациях; - методами планирования транспортных процессов в торговле; - методами разработки и использования рациональных маршрутов движения транспорта; - умениями применять на практике современные технологии транспортировки грузов; - умениями рационально использовать транспортные средства, составлять и заключать с перевозчиками договоры перевозки и транспортной экспедиции.

КОНТРОЛЬ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ КУРСА

№ п/п	Контролируемые разделы/темы дисциплины	Коды и этапы формирования компетенций	Оценочные средства		
			Текущий контроль	Промежуточная аттестация	
1	<p>РАЗДЕЛ 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЛОГИСТИКИ ТРАНСПОРТА</p> <p>Тема 1.1 «Современное состояние транспортной системы в России»</p> <p>Тема 1.2 «Основы логистического управления на транспорте»</p> <p>Тема 1.3 «Организация и планирование перевозок грузов и их эффективность»</p> <p>Тема 1.4 «Виды и технологические схемы перевозки грузов»</p> <p>Тема 1.5 «Организация транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей»</p>	<p>ПК-15 готовность участвовать в выборе и формировании логистических цепей и схем в торговых организациях, способность управлять логистическими процессами и изыскивать оптимальные логистические системы</p>	<p>Знает основы выбора и формирования логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд торговых организаций;</p> <ul style="list-style-type: none"> - основы управления логистическими процессами на транспорте; - отличительные особенности логистического подхода к решению проблем управления материальными потоками на транспорте; - виды и технологические схемы перевозки грузов; - базисные условия поставки товаров; - основы и особенности организации перевозки грузов автомобильным, морским, воздушным и железнодорожным транспортом; - нормативные и перевозочные документы на различных видах транспорта; - виды логистических издержек на транспорте и способы их сокращения. 	<p>Устный опрос УО-1</p> <p>Решение логистической задачи №1 (ПР-11).</p> <p>Решение логистической задачи №2 (ПР-11).</p> <p>Решение кейса № 1 (ПР-11).</p> <p>Решение логистической задачи № 3 (ПР-11).</p> <p>Деловая игра № 1 (ПР-10).</p> <p>Решение кейса № 2 (ПР-11).</p> <p>Решение кейса № 3 (ПР-11).</p>	<p>Устный опрос в форме ответов на вопросы № 1-21</p> <p>Устный опрос в форме ответов на вопросы № 22-26</p>
2	<p>РАЗДЕЛ II ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА</p> <p>Тема 2.1 Организация автомобильных перевозок</p> <p>Тема 2.2 Организация</p>	<p>ПК-15 готовность участвовать в выборе и формировании логистических</p>	<p>Умеет производить выбор и формирование логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд торговых организаций;</p> <ul style="list-style-type: none"> - разрабатывать оптимальные транспортно-логистические схемы и маршруты; - управлять логистическими процессами на транспорте. 	<p>Решение логистической задачи № 4 (ПР-11).</p> <p>Устный опрос УО-1</p> <p>Решение логистической задачи № 5 (ПР-11).</p>	<p>Устный опрос в форме ответов на вопросы № 27-47</p>

3	морских перевозок грузов Тема 2.3 Организация воздушных перевозок грузов Тема 2.4 Организация железнодорожных перевозок грузов	ских цепей и схем в торговых организациях, способность управлять логистическими процессами и изыскивать	-производить выбор наиболее рационального вида транспорта и транспортных средств; -выявлять непроизводительные логистические затраты, обосновывать причины их возникновения, принимать меры к их предупреждению и сокращению.	Решение кейса № 4 (ПР-11). Решение кейса № 5 (ПР-11). Решение тестов (ПР-1) Деловая игра № 2 (ПР-10).	
	РАЗДЕЛ III МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ Тема 3.1 Международные транспортные коридоры Тема 3.2 Мультимодальные транспортно-логистические центры в транспортных системах Тема 3.3 Информационные технологии в управлении работой транспорта	ь оптимальные логистические системы	- способами управления логистическими процессами на транспорте; - методами построения оптимальных логистических транспортных схем и систем в торговых организациях; - методами планирования транспортных процессов в торговле; - методами разработки и использования рациональных маршрутов движения транспорта; - умениями применять на практике современные технологии транспортировки грузов; - умениями рационально использовать транспортные средства, составлять и заключать с перевозчиками договоры перевозки и экспедиции.	Устный опрос УО-1 Решение логистической задачи № 6 (ПР-11). Решение кейса № 6 (ПР-11). Решение кейса № 7 (ПР-11) Решение кейса № 8 (ПР-11) Деловая игра № 3 (ПР-10).	Устный опрос в форме ответов на вопросы № 48-60

Шкала оценивания уровня сформированности компетенций по дисциплине «Логистика транспорта»

Код и формулировка компетенции	Этапы формирования компетенции		критерии	показатели
знает (пороговый уровень)	Знает основы выбора и формирования логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд	Знает основы выбора и формирования логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд	Знание основ логистического управления на транспорте; достоинств и недостатков различных	Способность применять логистические подходы к решению проблем управления потоками материальными на транспорте;

<p>ПК-15 готовностью участвовать в выборе и формировании логистических цепей и схем в торговых организациях, способностью управлять логистическими процессами и изыскивать оптимальные логистические системы</p>		<p>торговых организаций; - основы управления логистическими процессами на транспорте; -отличительные особенности логистического подхода к решению проблем управления материальными потоками на транспорте; - виды и технологические схемы перевозки грузов; - базисные условия поставки товаров; - основы и особенности организации перевозки грузов автомобильным, морским, воздушным и железнодорожным транспортом; - нормативные и перевозочные документы на различных видах транспорта; - виды логистических издержек на транспорте и способы их сокращения.</p>	<p>видов транспорта; знание видов перевозок и технологических схем перевозки грузов; знание документационного, обеспечения и видов транспортно-экспедиционных услуг; знание основных положений Инкотермс. Знание основ проектирования доставки грузов на различных видах транспорта; знание основных критериев выбора оптимального перевозчика товаров; знание основ и особенностей организации перевозки грузов автомобильным, морским, воздушным и железнодорожным видами транспорта; знание видов логистических издержек на транспорте. Знание принципов управления логистическими процессами на транспорте; знание оптимальных подходов к формированию логистических цепей и схем в торговых организациях.</p>	<p>способность организовать приемку, погрузку, разгрузку и перевозку грузов на различных видах транспорта; способность применять к конкретной ситуации базисные условия поставки товаров. Способность осуществлять разработку проектов доставки грузов; способность произвести выбор оптимального перевозчика; использовать нормативно-правовую базу и составлять перевозочные документы на различных видах транспорта; выявлять логистические издержки на транспорте, разрабатывать способы их сокращения и предупреждения. Способность управлять логистическими процессами на транспорте; способность руководить работой мультимодальных логистических центров; способность внедрять в деятельность торговых предприятий принципы работы оптимальных логистических систем.</p>
	<p>умеет (продвинутой)</p>	<p>Умеет производить выбор и формирование логистических цепей и схем на транспорте для обеспечения нужд торговых организаций; - разрабатывать оптимальные транспортно-логистические схемы и маршруты; - управлять логистическими процессами на транспорте. -производить выбор наиболее рационального вида транспорта и транспортных средств;</p>	<p>Умение разрабатывать рациональные маршруты движения транспорта, рассчитывать себестоимость перевозки грузов собственным, наемным транспортом и на различных видах транспорта, включая международные перевозки; умение выявлять холостые пробеги и простои транспортных средств; умение производить выбор наиболее рационального вида транспорта и транспортных средств; производить выбор наиболее приемлемого транспортного средства, выбор наиболее</p>	<p>Способность дать оценку эффективности маршрутов движения транспорта, рассчитать целесообразность перевозки грузов собственным, или наемным транспортом; способность рассчитать оптимальное количество подвижного состава; способность применять Интернет технологии на транспорте. Способность рассчитать целесообразность использования той или иной тары и упаковки; рассчитать выгодность использования тех или иных транспортных средств; устранять простои,</p>

		-выявлять непроизводительные логистические затраты, обосновывать причины их возникновения, принимать меры к их предупреждению и сокращению.	рациональной тары и упаковки; выявлять непроизводительные логистические затраты, обосновывать причины их возникновения; умение производить выбор и формирование логистических цепей; изыскивать оптимальные логистические схемы; управлять логистическими процессами на транспорте.	холостые пробеги, нерациональные перевозки, принимать меры к их предупреждению и сокращению; способность организовать мультимодальные и интермодальные перевозки грузов, способность эффективно организовать погрузочно-разгрузочные работы, таможенное оформление грузов. способность
	владеет (высокий)	Владеет способами управления логистическими процессами на транспорте; - методами построения оптимальных логистических транспортных схем и систем в торговых организациях; - методами планирования транспортных процессов в торговле; - методами разработки и использования рациональных маршрутов движения транспорта; - умениями применять на практике современные технологии транспортировки грузов; - умениями рационально использовать транспортные средства, составлять и заключать с перевозчиками договоры перевозки и транспортной экспедиции.	Владение методами рациональной укладки товаров в транспортные средства, владение знанием заключения договоров транспортировки грузов; владение методами выбора наиболее рационального вида транспорта и транспортных средств; выбора наиболее приемлемого перевозчика; аналитическими методами оценки эффективности движения материальных потоков на транспорте; методами управления транспортировкой грузов; владение способами формирования логистических цепей и схем в торговых организациях; способами управления логистическими процессами на транспорте; методами построения оптимальных логистических транспортных схем и систем.	Способность рассчитывать показатели эффективности перевозки грузов; применять на практике современные информационные технологии транспортировки грузов; составлять и заключать с перевозчиками выгодные договоры перевозки и транспортной экспедиции; способность осуществлять проектирование процесса доставки грузов на различных видах транспорта; способность принимать участие в реализации этих проектов; способность применять методы оценки эффективности работы транспорта; способность управлять транспортировкой грузов. Способность рассчитать показатели эффективности управления логистическими процессами на транспорте; способность осуществлять текущее, оперативное и перспективное планирование транспортных процессов.

**Зачетно-экзаменационные материалы
(оценочные средства по промежуточной аттестации)**

Вопросы для подготовки к зачету

1. Общая характеристика транспорта России. Влияние транспорта на показатели коммерческой деятельности предприятий.
2. Специфические особенности транспортной отрасли. Единая транспортная система, ее свойства. Показатели транспортной обеспеченности и доступности.
3. Необходимость государственного регулирования транспортной отрасли. Государственная система управления транспортом.
4. Методы государственного регулирования транспортной деятельности.
5. Документы, регламентирующие правила перевозок и транспортная документация.
6. Понятие, цель и задачи логистики транспорта.
7. Мероприятия по оптимизации транспортного процесса. Выбор наиболее экономичного вида транспорта и рациональное использование транспортных средств.
8. Принципы выбора видов транспорта. Критерии выбора способа доставки товаров.
9. Выбор подвижного состава автотранспорта и расчет его количества.
10. Выбор наиболее выгодных маршрутов движения автотранспорта. Устранение нерациональных перевозок.
11. Функции тары и требования, предъявляемые к ней.
12. Выбор наиболее рациональной тары и упаковки. Унификация и стандартизация тары. Пакетирование грузов.
13. Виды транспортных тарифов, их классификация.
14. Логистические затраты на транспортировку товаров.
15. Виды грузовых перевозок. Эффективность, качество и надежность доставки грузов.
16. Организация и планирование перевозок грузов. Система плановых показателей на транспорте.

17. Экономические показатели, характеризующие экономическую результативность работы транспорта.
18. Критерии оценки эффективности доставки товара.
19. Прямые смешанные перевозки и их эффективность. Пакетные и контейнерные грузоперевозки.
20. Технологические схемы перевозки грузов, их преимущества и отличия
21. Логистическое взаимодействие транспорта и склада в процессе доставки грузов.
22. Организация транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей.
23. Основные типы и специализация транспортно-экспедиторских предприятий.
24. Ответственность экспедиторов при перевозке грузов. Выбор наиболее выгодного перевозчика (экспедитора) товаров.
25. Логистические провайдеры, их виды и отличие.
26. Методы решения транспортных задач.
27. Особенности некоторых видов автомобильных перевозок грузов. Организация терминальных перевозок грузов.
28. Управление автомобильными перевозками грузов: договоры перевозки и планирование маршрутов доставки товаров.
29. Диспетчерское управление автомобильными перевозками.
30. Мотивация водителей-экспедиторов.
31. Учет автомобильных перевозок грузов, управление эффективностью доставки грузов.
32. Особенности перевозок грузов морским транспортом. Договор перевозки грузов морским транспортом.
33. Организация международных перевозок грузов морским транспортом. Подача судна и погрузка груза. Выгрузка и выдача груза.
34. Ответственность перевозчика, отправителя и фрахтователя. Претензии и иски, исковая давность на морском транспорте.

35. Виды перевозки на воздушном транспорте.
36. Договор воздушной перевозки пассажиров.
37. Чартерная перевозка и ее разновидности. Договор чартерной перевозки. Тип воздушного судна как существенное условие договора воздушного чартера. Договор фрахтования как существенное условие воздушного чартера.
38. Случаи расторжения договора воздушной перевозки.
39. Виды и содержание перевозочных документов.
40. Международное регулирование деятельности воздушного транспорта. Организация международных полетов.
41. Особенности организации железнодорожных перевозок грузов.
42. Основные положения договора о железнодорожных перевозках грузов.
43. Организация международных железнодорожных перевозок грузов.
44. Ответственность железных дорог при международных перевозках грузов. Общие принципы выдачи грузов.
45. Порядок рассмотрения претензий и исков при организации железнодорожных перевозок грузов.
46. Классификация затрат на железнодорожном транспорте.
47. Понятие международных транспортных коридоров. Приоритетная роль России в освоении транзитных потоков грузов в глобальной системе МТК.
48. История развития и основные этапы формирования панъевропейских и евроазиатских международных транспортных коридоров.
49. Мультимодальные транспортно-логистические центры как стратегические точки роста экономики и обеспечения конкурентоспособности транспортного комплекса России в глобальной системе МТК.
50. Развитие логистической инфраструктуры в мультимодальных транспортных узлах на территории Дальневосточного федерального округа.

51. Понятие мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ), его классификационные признаки, типология, функциональные особенности, место и роль в региональных транспортно-логистических системах.
52. Миссия, стратегические цели и задачи, характер специализации и основные функции, выполняемые МТЛЦ.
53. Организационно-функциональная структура типового логистического центра, предлагаемого к формированию в мультимодальном транспортном узле.
54. Место и роль терминальных комплексов в организации транспортно-логистического процесса.
55. Логистические функции, выполняемые терминальными комплексами. Типология и характер специализации терминалов.
56. Логистические терминальные технологии доставки грузов.
57. Участники и партнеры МТЛЦ. Транспортно-экспедиционные, консалтинговые и информационные компании, провайдеры логистических услуг, другие участники и партнеры МТЛЦ.
58. Структура логистической информационной системы. Информационные системы планирования и учета перевозок.
59. Использование информационных технологий в диспетчерском управлении автомобильными перевозками.
60. Развитие информационных систем управления доставкой товаров автотранспортом. Транспорт и интернет.

Вопросы

для устного опроса по разделам темы дисциплины

Раздел 1 Теоретические основы транспортной логистики

1. Понятие, цель и задачи логистики транспорта.
2. Мероприятия по оптимизации транспортного процесса. Выбор

наиболее экономичного вида транспорта и рациональное использование транспортных средств.

3. Выбор наиболее выгодных маршрутов движения автотранспорта. Устранение нерациональных перевозок.
4. Выбор наиболее рациональной тары и упаковки. Унификация и стандартизация тары.
5. Виды транспортных тарифов, их классификация.
6. Логистические затраты на транспортировку товаров.
7. Технологические схемы перевозки грузов, их преимущества и отличия
8. Логистическое взаимодействие транспорта и склада в процессе доставки грузов.
9. Организация транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей. Логистические провайдеры, их виды и отличие.
10. Экономические показатели, характеризующие эффективность работы транспорта.

Раздел 2 Организация перевозки грузов различными видами транспорта

1. Особенности некоторых видов автомобильных перевозок грузов.
2. Управление автомобильными перевозками грузов: виды договоров перевозки и планирование маршрутов доставки товаров.
3. Учет автомобильных перевозок грузов, управление эффективностью доставки грузов.
4. Особенности перевозок грузов морским транспортом. Договор перевозки грузов морским транспортом.
5. Организация международных перевозок грузов морским транспортом.
6. Виды перевозки на воздушном транспорте.
7. Договор воздушной перевозки пассажиров.
8. Чартерная перевозка и ее разновидности. Договор чартерной перевозки.

9. Международное регулирование деятельности воздушного транспорта.
Организация международных полетов.
10. Особенности организации железнодорожных перевозок грузов.
Основные положения договора о железнодорожных перевозках грузов.
11. Организация международных железнодорожных перевозок грузов.

Раздел 3 Международные транспортные коридоры и транспортно-логистические центры

1. Понятие международных транспортных коридоров. Приоритетная роль России в освоении транзитных потоков грузов в глобальной системе МТК.
2. Мультимодальные транспортно-логистические центры, их роль в обеспечении конкурентоспособности транспортного комплекса России в глобальной системе МТК.
3. Развитие логистической инфраструктуры в мультимодальных транспортных узлах на территории Дальневосточного федерального округа.
4. Понятие мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ), его классификационные признаки, типология, функциональные особенности, место и роль в региональных транспортно-логистических системах.
5. Миссия, стратегические цели и задачи, характер специализации и основные функции, выполняемые МТЛЦ.
6. Логистические функции, выполняемые терминальными комплексами. Типология и характер специализации терминалов.
7. Логистические терминальные технологии доставки грузов.
8. Транспортно-экспедиционные, консалтинговые и информационные компании, провайдеры логистических услуг, другие участники и партнеры МТЛЦ.

9. Структура логистической информационной системы. Информационные системы планирования и учета перевозок.

10. Развитие информационных систем управления доставкой товаров автотранспортом. Транспорт и интернет.

Критерии оценки устного ответа

100-85 баллов – если ответ показывает прочные знания основных процессов изучаемой предметной области, отличается глубиной и полнотой раскрытия темы; владение терминологическим аппаратом; умение объяснять сущность, явлений, процессов, событий, делать выводы и обобщения, давать аргументированные ответы, приводить примеры; свободное владение монологической речью, логичность и последовательность ответа; умение приводить примеры современных проблем изучаемой области.

85-76 баллов – ответ, обнаруживающий прочные знания основных процессов изучаемой предметной области, отличается глубиной и полнотой раскрытия темы; владение терминологическим аппаратом; умение объяснять сущность, явлений, процессов, событий, делать выводы и обобщения, давать аргументированные ответы, приводить примеры; свободное владение монологической речью, логичность и последовательность ответа. Однако допускается одна – две неточности в ответе.

75-61 балл – оценивается ответ, свидетельствующий в основном о знании процессов изучаемой предметной области, отличающийся недостаточной глубиной и полнотой раскрытия темы; знанием основных вопросов теории; слабо сформированными навыками анализа явлений, процессов, недостаточным умением давать аргументированные ответы и приводить примеры; недостаточно свободным владением монологической речью, логичностью и последовательностью ответа. Допускается несколько ошибок в содержании ответа; неумение привести пример развития ситуации, провести связь с другими аспектами изучаемой области.

60-50 баллов – ответ, обнаруживающий незнание процессов изучаемой предметной области, отличающийся неглубоким раскрытием темы;

незнанием основных вопросов теории, несформированными навыками анализа явлений, процессов; неумением давать аргументированные ответы, слабым владением монологической речью, отсутствием логичности и последовательности. Допускаются серьезные ошибки в содержании ответа; незнание современной проблематики изучаемой области.

Оценочные средства для текущей аттестации и критерии оценки по каждому виду аттестации по дисциплине «Логистика транспорта»

Деловая игра 1

Разработка маршрутов и составление графиков доставки товаров автомобильным транспортом

Цель – разработка маршрутов и графиков движения автомобильного транспорта в процессе товароснабжения с использованием критерия минимума стоимости доставки.

Общая информация

Реализация функции товароснабжения требует значительных инвестиций капитала в ресурсы, к которым относятся складские помещения, запасы, технологическое оборудование, персонал, а также транспортные средства для поставки товара потребителю. В функции логистики входит поиск путей достижения максимальной прибыли от использования ресурсов.

В рамках данной игры операции с транспортным парком рассматриваются как пример реализации одной из функций внутри общего процесса распределения. Достижение компромисса между приемлемым уровнем услуг по товароснабжению потребителей и лимитом транспортных расходов относится к разряду повседневных проблем торговых фирм и требует навыков оперативного планирования.

Предлагаемая деловая игра предусматривает несколько упрощений. В качестве условий игры выбраны наиболее характерные для моделируемой

ситуации. Эти условия обеспечивают требуемую однозначность и являются основными событиями, которые необходимо понять участнику игры.

Порядок проведения деловой игры

В игре может участвовать от трех до пяти команд, состоящих из двух-четырех человек. Участникам предлагается разработать маршруты и составить графики доставки товаров для пяти дней недели.

Победителем в игре становится та команда, которая разработает маршруты и составит графики доставки по самой низкой стоимости.

Для проведения деловой игры команды получают:

- Карту-схему зоны обслуживания, отражающую местонахождение склада и обслуживаемых магазинов (приложение 1).
- Координаты магазинов (приложение 2).
- Ведомость заказов магазинов по дням недели (приложение 3).
- Форму плана выполнения заказов (приложение 4).
- Форму расчета параметров кольцевых маршрутов (приложение 5).
- Форму анализа результатов планирования доставки заказов (приложение 6).
- Форму графика работы транспорта (приложение 7).

После завершения работы каждая команда передает анализ результатов планирования доставки заказов (приложение 6) преподавателю, который оценивает результаты и обсуждает конечный итог с командами-участницами.

Условия деловой игры

1. Характеристика обслуживаемого района. Участник деловой игры выступает в роли управляющего по вопросам транспорта оптовой фирмы, поставляющей различные товары в 30 магазинов, расположенных на территории района. Карта-схема района представляет собой тетрадный лист в клетку, на котором нанесены координатные оси. Вертикальные и горизонтальные линии сетки представляют собой дороги, которые могут быть использованы для поездок из одного пункта в любой другой пункт на карте. При этом движение транспорта осуществляется только по горизонтальным или

вертикальным линиям сетки. На пересечении вертикальных и горизонтальных линий находятся склад и обслуживаемые магазины.

Масштаб карты: одна клетка = 1 км^2 , т. е. длина стороны клетки = 1 км. Это позволяет определить расстояние между любыми двумя точками на карте.

2. *Товары, доставляемые в магазины.* Со складов фирмы в магазины доставляются товары трех укрупненных групп: продовольствие (П), напитки (Н) и моющие средства (М). При загрузке автотранспорта следует учитывать, что продовольствие и моющие средства не подлежат совместной перевозке. Других ограничений в совместной перевозке доставляемых товаров нет, т. е. напитки могут перевозиться в одной машине с моющими средствами или с продовольствием. Товары всех трех групп упакованы в коробки одинакового размера. При выполнении практического задания груз будет измеряться количеством коробок. В этих единицах представляется заказ, указывается грузопместимость автомобиля, и рассчитываются показатели использования транспорта.

3. *Заказы магазинов – см. приложение 3.*

4. *Характеристика используемых транспортных средств.* Фирма владеет небольшим парком транспортных средств, состоящим из шести автомобилей. Этот парк может выполнить лишь ограниченную часть необходимых перевозок. Для осуществления остальных поставок компания привлекает наемные транспортные средства. Причем наемные транспортные средства разрешается привлекать только в том случае, если все собственные автомобили уже задействованы. Грузопместимость собственного транспорта составляет 120 единиц груза (коробок), наемного – 150 единиц груза.

5. Расчет времени работы склада. Оборот транспортного средства включает:

- время на загрузку на складе;
- время проезда по маршруту;
- время на разгрузку в магазине;
- дополнительное время, необходимое для перерывов в работе водителя.

Эти периоды времени рассчитываются следующим образом.

5.1. Время на загрузку на складе. Все намеченные к поездке автомобили выезжают со склада в 8:00. Время первой загрузки транспорта не входит в рабочее время водителя. Возможно, что в течение дня транспортное средство будет использовано для выполнения более чем одного маршрута. В этом случае каждой последующей езде будет предшествовать загрузка на 30 мин.

5.2. Время проезда по маршруту. Средняя скорость на маршруте принимается равной 20 км/ч, т.е. 1 км машина проезжает за 3 мин. (это означает, что сторону одной клетки на карте машина преодолевает за 3 мин.).

5.3. Время разгрузки. Время загрузки принимается из расчета 0,5 мин. за одну единицу груза (например, 76 коробок будет разгружено за 38 мин.).

5.4. Перерыв в работе водителя. Если протяженность маршрута требует, чтобы водитель провел за рулем автомобиля свыше 5,5 ч, т.е. свыше 110 км, то к его рабочему времени следует прибавить 30 мин. для перерыва.

5.5. Общее время работы. Максимально допустимое дневное рабочее время для каждого транспортного средства и водителя – 11 часов. Ни при каких обстоятельствах график доставки грузов не должен предусматривать превышение этого максимума. Основная продолжительность рабочего дня водителя – 8 ч, после чего его рабочее время оплачивается по системе сверхурочной оплаты до 11 ч в день.

6. *Расходы по содержанию и эксплуатации транспортных средств.* Каждая фирма, владеющая транспортом, несет условно постоянные и условно переменные расходы по его содержанию. Условно постоянные расходы по содержанию одного собственного транспортного средства составляют 10 у.д.е./день.

Условно переменные издержки определяются удельной стоимостью 1 км пробега, которая для собственного транспорта составляет 0,5 у.д.е./км.

В расходах по использованию наемного транспорта также присутствует постоянная и переменная составляющие. Получив наемный автомобиль, фирма оплачивает за него 50 у.д.е. в день независимо от степени его

использования. Кроме того, каждый километр пробега наемного транспорта оплачивается в размере 1 у.д.е./км. Эти расценки включают оформление заказа, экспедирование и страхование груза.

Выбор из двух вариантов – иметь ли свои собственные транспортные средства или брать их внаем – важный элемент стратегического планирования логистики фирмы. При этом второй вариант позволяет сохранить капитал, но вынуждает иметь более высокие транспортные расходы.

7. *Расходы сверхнормативного труда.* Основной рабочий день водителей – 8ч, включая возможный перерыв в пути. Сверх этого времени до максимально разрешенного количества часов (11 ч) сверхнормативная работа рассчитывается с точностью до минуты и оплачивается по расценкам 15 у.д.е./ч (т.е. 0,25 у.д.е./мин.).

8. *Другие виды расходов.* Если график предусматривает использование наемного транспорта, перевозящего напитки, то в целях безопасности следует взять работника для охраны. Дополнительная стоимость такой услуги равна 20 у.д.е. на человека на одну машину в день. Другими словами, если в один день используется два наемных транспортных средства для перевозки напитков, расход в этот день составит 40 у.д.е. (независимо от того, по сколько ездов сделают наемные машины).

Собственный транспорт фирмы оборудован средствами безопасности, что исключает необходимость использования дополнительной охраны.

9. *Штрафные санкции.*

9.1 *Неполное использование вместимости транспортного средства.* Если транспортное средство (собственное или наемное) отправлено в поездку с меньшим установленным минимумом количеством груза (90 грузовых единиц), то следует учесть сумму штрафа в размере 2 у.д.е. за каждую недогруженную единицу (независимо от принадлежности транспортного средства).

Если собственный транспорт фирмы совсем не использовался в течение дня, в расчет транспортных расходов следует включить постоянную стоимость его дневного содержания – 30 у.д.е.

9.2 Неполное использование транспорта по времени. Основная продолжительность рабочего дня водителя, как отмечалось, составляет 8 ч. Минимальный рабочий день – 6 ч. Штраф за транспортные средства, работающие меньше 6 ч, составляет по собственным машинам – 10 у.д.е./день, по наемным машинам – 15 у.д.е./день.

Расходы на штраф в этой игре преднамеренно включены в сумму затрат, чтобы показать ее участникам, насколько дорого обходится фирме содержание транспорта и водителей.

9.3 Неполное выполнение заказа магазина. Участники игры должны принимать все меры к тому, чтобы осуществить доставку по заявке в установленный день. Однако если по какой-либо причине поставка будет сделана в последующие дни, то за каждый просроченный день поставки с игрока взимается штраф в размере 3 у.д.е за каждую недопоставленную коробку в день.

Задание к деловой игре

Пользуясь приведенными исходными данными, участникам деловой игры предлагается:

- 1) разработать маршруты и составить графики доставки заказанных товаров в магазины района;
- 2) рассчитать размер расходов, связанных с доставкой товаров в магазины;
- 3) выполнить анализ разработанной схемы доставки.

Методические рекомендации

Кольцевые маршруты в первом приближении могут разрабатываться, например, следующим образом. Воображаемым лучом, исходящим из точки 0 и постепенно вращающимся против (или по) часовой стрелке, начинаем «стирать» с координатного поля изображенные на нем магазины (эффект дворника-стеклоочистителя). Как только сумма заказов «стертых» магазинов достигнет вместимости транспортного средства, фиксируем сектор, обслуживаемый одним кольцевым маршрутом, и намечаем путь объезда

магазинов. Следует отметить, что данный метод дает точные результаты в том случае, когда расстояние между узлами транспортной сети по существующим дорогам прямо пропорционально расстоянию по прямой.

Команды намечают первый кольцевой маршрут, выполняют по нему все необходимые расчеты, на основании которых начинают составлять план выполнения заказов (приложение 4):

в гр. 1 указывается присвоенный маршруту номер;

в гр. 2 перечисляются магазины, включенные в маршрут;

в гр. 3, 4 и 5 указывается число коробок продуктов, моющих средств и напитков, заказанных соответственно каждым магазином.

Далее по форме, указанной в приложении 5, выполняют расчеты параметров кольцевого маршрута. Рассчитывая затраты необходимо учесть сверхурочную работу, возможные штрафы, а также другие затраты, связанные с процессом доставки.

Пример составления первого маршрута и проведения расчетов по нему дан в таблице 1. После определения протяженности очередного маршрута полученную информацию заносят в график работы транспорта (приложение 7). Пример заполнения графика для первого рейса первой машины дан в таблице 2. Решение об использовании той или иной машины на очередном рассчитанном маршруте принимается на основании сопоставления фактически отработанного машиной времени и временной протяженности этого маршрута. Напомним, что по установленным тарифам оплачиваются лишь те машины, которые отработали от 6 до 8 ч в день (меньше 6 ч – штраф, более 8 ч – сверхурочная оплата).

После удовлетворения всех заказов команды выполняют анализ результатов планирования процесса доставки. Форма анализа дана в приложении 6.

Таблица 1 – Пример расчета параметров первого маршрута

<i>№ маршрута</i>	<i>№ магазина</i>	<i>Размер заказа, коробки</i>	<i>Результаты расчета по маршруту</i>

		<i>П</i>	<i>Н</i>	<i>М</i>	
<i>I</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	29	8	6	-	Количество перевезенного груза, Р =120 коробок
	30	12	8	-	Длина маршрута, L=42 км
	1	10	5	-	Время работы машины на маршруте, T=42x3+120x0,5=186 мин.
	3	22	12	-	Затраты по выполнению маршрута C=42x0,5=21 у.д.е.
	4	5		-	Путь объезда магазинов по маршруту* 0-1-29- 30-3-4-6-7-0
	6	16	10	-	
	7	6			

*Путь объезда магазинов записывается в виде последовательности чисел, соответствующих номерам объезжаемых магазинов. Например, запись 0-1-5-7-0 означает, что автомобиль, выехав со склада (пункт 0) направился в магазин № 1, затем в магазин № 5, далее в магазин № 7, а затем вернулся на склад (пункт 0).

Таблица 2 – График работы транспорта

№ машины	Первая ездка		Вторая ездка		Третья ездка		Общее время работы, ч
	отправление со склада	прибытие на склад	отправление со склада	прибытие на склад	отправление со склада	прибытие на склад	
1	08:00	11:06	11:36	и т.д.			
2	08:00						
3	08:00						
4	08:00						
и т.д.	08:00						



Приложение 1.

Точками на карте обозначены магазины и распределительный склад.
Номера и координаты магазинов и распределительного склада даны в приложении 2.

Координаты магазинов

№ магазина	Координаты магазина	
	X	У
1	19	9
2	25	6
3	28	4
4	27	2
5	20	5
6	18	2
7	16	7
8	13	3
9	9	2
10	11	7
11	4	4
12	6	7
13	2	8
14	12	9
15	4	11
16	8	12
17	2	14
18	8	15
19	13	12
20	12	15
21	15	14
22	16	17
23	18	12
24	20	16
25	23	17
26	23	14
27	27	16
28	30	15
29	24	10
30	28	8

Координаты распределительного склада: X—16 У—10

Приложение 3

Заказы магазинов

№ магазина	Понедельник			Вторник			Среда			Четверг			Пятница		
	П	М	Н	П	М	Н	П	М	Н	П	М	Н	П	М	Н
1	-	15	24	-	-	28	10	5	-	2	-	16	20	-	16
2	17	38	12	12	8	-	24	-	10	10	9	-	-	4	22
3	22	12	10	24	28	29	20	10	15	10	5	5	10	11	35
4	9	-	29	-	-	18	8	4	6	25	7	6	8	-	17
5	21	17	10	20	32	30	17	4	8	25	15	15	25	-	23
6	16	20	-	15	35	1	12	16	20	20	15	11	10	25	38
7	11	14	-	17	24	30	6	22	15	13	8	17	26	25	30
8	32	17	12	20	24	-	20	24	6	5	22	28	22	-	-
9	13	35	15	-	-	30	14	6	9	20	25	6	14	6	36
10	25	17	6	20	-	18	10	27	15	37	-	41	14	13	38
11	23	19	10	24	26	42	25	25	10	13	21	-	51	0	45
12	12	14	23	20	-	-	20	19	16	10	26	25	25	-	11
13	25	10	18	39	25	27	-	15	18	18	25	24	10	14	26
14	10	15	-	-	25	40	15	6	10	24	44	-	15	26	10
15	8	13	25	36	26	-	10	13	15	30	9	36	28	-	29
16	15	12	23	-	-	51	8	17	38	-	32	47	-	20	49
17	23	-	16	29	38	-	11	2	37	22	16	16	24	25	12
18	27	29	10	14	-	29	10	39	20	-	-	-	20	-	25
19	6	14	-	35	34	29	7	50	13	18	18	17	6	28	-
20	12	4	-	-	26	26	15	15	17	15	-	8	24	-	28
21	-	-	20	12	10	-	25	4	15	20	10	25	8	25	-
22	10	14	16	36	44	37	10	18	31	16	-	3	11	-	33
23	19	-	-	10	18	32	7	38	30	12	14	5	27	27	22
24	5	-	-	25	10	26	5	10	17	5	-	8	16	-	-
25	7	18	15	17	37	18	-	14	33	37	15	10	-	-	18
26	17	32	12	21	-	23	20	19	10	-	59	-	20	20	20
27	15	-	27	29	16	26	-	35	16	23	-	21	-	-	23
28	29	18	10	17	34	-	6	23	13	20	51	25	30	32	-
29	28	17	16	17	27	23	40	-	42	25	14	-	15	30	41
30	12	8	30	13	3	15	12	28	10	22	-	8	12	41	20

Анализ результатов планирования доставки заказов

Показатель	Формула для расчета	понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	Всего за неделю
Общие затраты по доставке заказов, у.д.е.	$C_{общ}$						
Штрафные санкции, у.д.е.	A						
Объем перевезенного груза, коробки	$P_{общ}$						
Пробег транспорта, км	$L_{общ}$						
Количество ездов	N						
Коэффициент использования грузоместимости транспорта	$K = P_{общ} / (N \cdot Q^*)$						
Затраты по доставке, приходящиеся на 1 км пробега, у.д.е.	$C_L = C_{общ} / L_{общ}$						
Затраты на перевозку единицы груза, У.д.е.	$C_P = C_{общ} / P_{общ}$						

* Q — грузоместимость транспорта, коробки

График работы транспорта

№ машины	Первая поездка		Вторая поездка		Третья поездка		Общее время работы, ч
	отправлены со склада	прибытие на склад	отправлены со склада	прибытие на склад	отправлены со склада	прибытие на склад	

III. Подведение итогов проделанной работы.

Деловая игра 2

на тему: «Анализ организации деятельности транспортного предприятия»

ООО «ТехноЛогистик», основанное в 2009 г. является международным

транспортным экспедитором, осуществляющим перевозки грузов различных видов и объемов.

Компания является успешным, крупным оператором транспортной и складской логистики, оказывающим услуги по перевозке грузов в Россию из стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Компания выступает на рынке как логистический оператор, предоставляющий полный спектр транспортно-экспедиторских услуг, включая услугу по принципу от «двери до двери» и комплексные решения по управлению цепями поставок для клиентов в любой точке мира.

За время своей работы от небольшой узкоспециализированной компании, осуществляющей только экспедирование внешнеторговых грузов в торговом порту Владивосток, компания развилась до группы компаний, предоставляющей своим клиентам и партнерам полный спектр услуг по организации перевозок через порты Дальнего Востока в экспортно-импортном, каботажном, транзитном направлениях, с использованием различных видов транспорта и организацией мультимодальных перевозок. ООО «ТехноЛогистик» осуществляет следующие виды деятельности:

- организация перевозок грузов сухопутным, морским и воздушным транспортом;
- транспортно-экспедиционное обслуживание грузов на всех видах транспорта;
- прием групповых и индивидуальных партий груза, включая подбор и группировку партий груза, подготовка документации и путевых листов;
- междугородние и международные перевозки морским транспортом различных грузов;
- междугородние и международные перевозки по железным дорогам различных грузов;
- местные (пригородные) и дальние (междугородние и международные) грузовые перевозки по железным дорогам, предоставление маневровых услуг, перевозки грузов по подъездным путям предприятий;

– сопровождение грузов сотрудниками частных охранных предприятий и вневедомственной охраны;

– комплектование партий, хранение грузов.

Задача специалистов компании ООО «ТехноЛогистик» – сделать взаимодействие клиента с компанией как можно более комфортным в процессе выполнения его перевозки.

С каждым клиентом работает персональный менеджер, который отслеживает перевозку груза клиента от пункта отправления до пункта назначения и информирует клиента о дате поступления или задержки поступления груза в его адрес.

Специалисты по перевозкам ООО «ТехноЛогистик» на основе заявки клиента предлагают оптимальные варианты доставки груза, производят расчет стоимости услуг и контролируют весь процесс транспортировки, складирования, импортного и экспортного оформления товара.

Специалисты компании ООО «ТехноЛогистик» готовы обеспечить для клиентов оперативное и грамотное решение всех нестандартных ситуаций, связанных с перевозкой груза.

Наиболее полную картину о деятельности любого предприятия, об его устойчивом конкурентном положении на рынке транспортно-логистических услуг дает анализ его основных экономических показателей.

Динамика основных экономических показателей деятельности компании ООО «ТехноЛогистик» в 2015-2017 гг. представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Динамика основных экономических показателей деятельности компании ООО «ТехноЛогистик» в 2015-2017 гг., тыс. руб.

Показатели	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2017/ 2015 гг., %
Выручка от продаж	20046	60240	68560	
Себестоимость продаж	11746	47180	52100	
Валовая прибыль	8300	13060	16460	
Управленческие расходы	8400	12200	13700	
Прибыль (убыток) от реализации	-100	860	2 760	

Прочие доходы	1350	4430	5860	
Прочие расходы	1310	4120	4980	
Налог на прибыль	-	234	728	
Чистая прибыль	-60	936	2912	
Рентабельность, %	0,5	1,9	5,5	

Источник: [данные бухгалтерской отчетности ООО «ТехноЛогистик»]

Компания специализируется на контейнерных перевозках. Контейнерные перевозки – это современный, экономичный вид транспортировки грузов, используемый в международных сообщениях по схеме «от двери до двери». Рассмотрим общее количество контейнеров, обрабатываемых компанией по основным направлениям морских перевозок грузов ООО «ТехноЛогистик» (таблица 2).

Таблица 2 – Количество контейнеров, отправляемых ООО «ТехноЛогистик» по основным направлениям морских перевозок грузов в 2015-2017 гг.

Направление перевозки	2015 г.		2016 г.		2017 г.		2017/ 2015 гг., %
	кол-во, ед.	уд. вес, %	кол-во, ед.	уд. вес, %	кол-во, ед.	уд. вес, %	
Каботаж	120		240		360		
Экспорт	1320		2400		3000		
Импорт	480		1080		1800		
Итого							

Источник: [данные ООО «ТехноЛогистик»]

Далее, рассмотрим объемы перевезенных грузов ООО «ТехноЛогистик» по каботажному направлению в 2015–2017 гг. (таблица 3).

Таблица 3 – Объемы и структура грузов, перевозимых ООО «ТехноЛогистик» в каботажном направлении в 2015-2017 гг.

Наименование груза	2015 г.		2016 г.		2017 г.		2017/ 2015 гг., %
	тыс. т	уд. вес, %	тыс. т	уд. вес, %	тыс. т	уд. вес, %	
Металлолом	1932		3864		5244		

Домашние вещи	144		288		528		
Итого							

Источник: [данные ООО «ТехноЛогистик»]

Одним из направлений деятельности компании являются импортные перевозки грузов. Основной грузопоток импортных перевозок связан с закупом различных товаров в Китае.

Для формирования полного представления о деятельности компании ООО «ТехноЛогистик» необходимо рассмотреть объемы, номенклатуру и структуру основных импортируемых грузов (таблица 4).

Наличие собственных агентов компании ООО «ТехноЛогистик» в портах Приморского края (Владивосток, Находка, Врангель), Сахалина, а также развитая сеть агентов на Западе РФ, в странах Азиатско-Тихоокеанского региона позволяет предлагать клиентам выгодный и качественный сервис в области международных перевозок грузов.

Таблица 4 – Объемы и номенклатура грузов, перевезенных ООО «ТехноЛогистик» в импортном направлении в 2015–2017 гг.

Наименование груза	2015 г.		2016 г.		2017 г.		2017/ 2015 гг., %
	тыс. т	уд. вес, %	тыс. т	уд. вес, %	тыс. т	уд. вес, %	
Лифты	352,8		525,6		2190		
Электротехника	1882		5256		7446		
Спецтехники	2587		6307		10074		
Автозапчасти	2822		4468		9198		
Напольные покрытия	1176		3679		4818		
Ламинат	235,2		1051		1314		
Судоходное оборудование	1058		1840		2190		
Гранитная плитка	1646		3154		6570		
Итого							

Источник: [данные ООО «ТехноЛогистик»]

Методические указания к деловой игре:

Группа студентов разбивается на команды по 2 человека. На основе

приведенной информации о транспортно-экспедиционной деятельности компании ООО «ТехноЛогистик», в каждой таблице необходимо рассчитать значения отсутствующих показателей.

На основании произведенных расчетов необходимо составить пояснительную записку с анализом полученных данных по каждой таблице. Затем следует сделать общие выводы об эффективности деятельности компании ООО «ТехноЛогистик» за указанный период – 2015-2017 гг.

Та команда, которая наиболее тщательно проведет анализ деятельности предприятия и составит грамотную, подробную пояснительную записку с отражением в ней результатов проведенных расчетов, получит наивысший балл.

К какому типу провайдеров следует отнести данную компанию и почему? Что нужно сделать компании, чтобы перейти на более высокий уровень?

Деловая игра 3

«Разработка оптимальных путей товародвижения»

Разбившись на группы по 3-5 человек, студенты должны разработать оптимальный план прикрепления районов потребления к пунктам производства товаров. Применяя простые математические методы и основываясь на данных о выпуске и реализации товаров по областям, им необходимо определить направления грузопотоков.

Исходя из оптимального плана прикрепления, произвести расчет общего пробега грузов в вагоно-километрах, среднего расстояния перевозки и ее стоимости.

Условия деловой игры

1. Кратчайшие (тарифные) расстояния по железной дороге между пунктами производства (вывоза) и потребления (завоза) приведены в приложении 1.

2. В приложении 2 даны размеры тарифов на перевозку товаров по железной дороге повагонными отправками.

3. Годовой план производства кондитерских изделий предприятиями Белоруссии (в тоннах) дан в таблице 1.

Таблица 1– Годовой план производства кондитерских изделий предприятиями Белоруссии, т

Города	Варианты		
	1	2	3
Гомель	30300	52800	54000
Минск	23000	27200	28000
Бобруйск	7000	10000	11000
Итого	60300	90000	93000

4. Годовой план реализации кондитерских изделий в городах Белоруссии (в тоннах) приведен в табл. 2.

Таблица 2 – Годовой план реализации кондитерских изделий в городах Белоруссии, т

Города	Варианты		
	1	2	3
Минск	14400	27700	26500
Борисов	2800	4000	3000
Молодечно	3000	4100	3800
Брест	6600	15300	16500
Барановичи	1800	2200	2820
Пинск	2000	2600	2480
Витебск	7130	9800	8650
Полоцк	1000	1400	1500
Мозырь	890	1000	1000
Орша	980	1200	1350
Гомель	8600	8300	9500
Речица	1100	2300	2800
Гродно	3600	3600	5000
Волковыск	400	500	800
Могилев	5000	5000	6000
Бобруйск	1000	1000	1300
Итого	60300	90000	93000

5. Средняя цена 1 тонны = 1500 руб. Примерная стоимость двухосного вагона с изделиями – 30000 руб.

Методика решения

На основании планов производства и планов реализации составить баланс вывоза и завоза товаров по форме таблицы 3.

Таблица 3 – Планы производства и реализации продукции

Города	Производство, тн.	Реализация, тн.	Вывоз		Завоз	
			тн.	вагонов	тн	вагонов
Минск	23000	14400	8600	430	-	-
Борисов						
Молодечно						
Брест						
Барановичи						
Пинск						
Витебск						
Полоцк						
Мозырь						
Орша						
Гомель						
Речица						
Гродно						
Волковыск						
Могилев						
Бобруйск						

Объем завоза и вывоза товаров и вагонов определяют исходя из средней стоимости вагона.

2. Определить рациональные направления грузопотоков, основываясь на данных о выпуске и реализации товаров по областям, используя данные приложения 1.

Таблица 4

Пункты завоза (потребления)	Пункты вывоза (производства)		
	Минск - 430 вагонов	Гомель - ...	Бобруйск -
Минск	X	X	X
Борисов - 140 вагонов
Молодечно - 150 вагонов			
Брест - центральный -...			
Барановичи - центральные -...			
Пинск - ...			
Витебск - ...			
Полоцк - ...			

Мозырь - ...			
Орша - центральная - ...			
Гомель	X	X	X
Речица - ...			
Гродно - ...			
Волковыск - ...			
Могилев-1 - ...			
Бобруйск	X	X	X

3. Произвести расчет общего пробега грузов в вагоно-километрах, среднего расстояния перевозки и ее стоимости исходя из оптимального плана прикрепления.

Таблица 5

План прикрепления пунктов потребления к поставщикам	Количество вагонов	Расстояние перевозок км (прил. 1)	Вагоно-километры	Стоимость перевозки, руб.	
				Тариф за вагон (прил. 2)	Тариф за перевозку всего груза
Минск					
...
...					
Итого		-		-	
Гомель					
...					
...					
Итого		-		-	
Бобруйск					
...					
...					
Итого		-		-	
Всего		-		-	

Вагоно-километры определяются путем умножения количества вагонов на расстояние перевозки.

Среднее расстояние перевозки определяется путем деления общего количества вагоно-километров на количество вагонов.

Приложение 1

Кратчайшие (тарифные) расстояния по железной дороге между пунктами производства и потребления, км.

Пункты завоза (потребления)	Пункты вывоза (производства)		
	Минск	Гомель	Бобруйск
Минск	X	300	149
Борисов	79	379	228
Молодечно	78	378	227
Брест-центральные	347	530	452
Барановичи-центральные	145	401	250
Пинск	323	360	401
Витебск	301	369	334
Полоцк	278	472	427
Мозырь	331	138	179
Орша-центральная	212	286	257
Гомель	300	X	151
Речица	344	44	195
Гродно	338	617	466
Волковыск	264	523	322
Могилев-1	243	213	178
Бобруйск	149	151	X

Приложение 2

Таблица тарифных плат за перевозку товаров по железной дороге повагонными отправками за двухосный вагон, руб.

Расстояние	Товар – кондитерские изделия	Расстояние	Товар – кондитерские изделия
До 50	21	201-240	28
51-60	22	241-260	30
61-70	22	261-280	31
71-80	23	281-300	32
81-90	24	301-330	34
91-100	24	331-360	35

101-120	25	361-390	37
121-140	26	391-420	38
141-160	28	421-450	40
161-180	26	451-480	41
181-200	27	481-510	43
		511-540	44

Сделать выводы и составить пояснительную записку.

Критерии оценки по результатам деловой игры:

✓ 100-86 баллов выставляется студенту, если студенты в команде правильно выполнили все расчеты, сформулировали аргументированные выводы и безукоризненно графически оформили работу.

✓ 85-76 баллов – в расчетах студенты в команде допустили не более одной ошибки, не сформулировали выводов, но графическое оформление работы в целом выполнено верно.

✓ 75-61 балл - студенты в команде допустили несколько (2-3) ошибок в расчетах, не смогли сформулировать выводы и некорректно оформили результаты графически

✓ 60-50 баллов – студенты в команде не смогли воспроизвести последовательность расчетов и не имеют представления о графическом оформлении результатов.

РАЗНОУРОВНЕВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

Задача 1

На тему: «Выбор наиболее рационального вида транспорта»

Цель: путем использования логистического принципа тщательного отслеживания и подробного учета всех видов логистических затрат, связанных с организацией логистических процессов любого рода, произвести выбор наиболее рационального вида транспорта (автомобильного или

железнодорожного) для доставки одного контейнера с чаем, закупленного в Китае, в г. Владивосток.

Количество ящиков в контейнере – 700 ед., цена закупки одного ящика с чаем составляет 2000 руб.

Кроме того, имеются следующие дополнительные данные, представленные в таблицах 1,2,3.

Таблица 1 – Издержки на предоставление заказа, р.

Вариант завоза	Командировочные расходы	Расходы по охране	Телефонные расходы	Агентские расходы	Экспедирование
автотранспорт	1100	2500	750	1000	650
ж/д транспорт	2500	1050	600	700	450

Таблица 2 – Затраты на время нахождения товара в пути

Вид транспорта	Время в пути (час.)	Оплата за час (р)
автотранспорт	14	600
ж/д транспорт	37	90

Таблица 3 – Транспортно-экспедиционные издержки, р.

Вид транспорта	Оплата услуг погрузки в Китае	Оплата услуг разгрузки в г. Владивосток	Доставка на склад	Разгрузка на складе покупателя
автотранспорт	1400	1650	1200	500
ж/д транспорт	900	1050	950	500

Методика решения задачи:

1. Определить Σ закупки товара.
2. Рассчитать Σ затрат, учитывая все понесенные издержки.
3. Определить затраты на единицу товара (ящик).
4. Определить цену реализации при торговой наценке 35%.

5. Определить Σ реализации товара.
6. Определить Σ реализованного НДС (18%).
7. Определить прибыль по каждому варианту закупки товара.
8. Определить рентабельность каждого варианта.
9. Произвести выбор наиболее выгодного варианта, сделать соответствующие выводы и составить пояснительную записку.

III. Подведение итогов проделанной работы.

Задача 2

Выбор наиболее рационального вида транспорта

Цель: Провести логистические расчеты и экономически обосновать, сможет ли дистрибьютор противостоять конкуренции на рынке оборудования РФ, прибегая к поставке товаров из Сингапура авиатранспортом вместо морских перевозок.

Условия задачи

1. Предприятие-дистрибьютор «Станколит» завозит в РФ из Сингапура оборудование, которое также производится в России, на следующих условиях (таблица 1).

Таблица 1– Условия поставки оборудования из Сингапура в РФ

№	Показатели	Условные обозначения	Значения показателей, усл. ед. на ед. продукции
1.	Цена "фоб" экспортера	Цф	100
2.	Цена "сиф"		
2.1.	Морским транспортом	Цм	125
2.2.	Авиатранспортом	Ца	135
3.	Выручка дистрибьютора		
3.1	При доставке морским транспортом	Вдм	50
3.2.	При доставке авиатранспортом	Вда	40
4.	Издержки производства		
4.1.	Постоянные	Ип	25
4.2.	Переменные	Ир	60
5.	Валовая выручка производителя	Вв	15
6.	Цена товара на рынке РФ	Цс	175

- «ФОБ» – в стоимость товара входят транспортные и др. расходы до момента доставки груза на транспортное средство
- «СИФ» – в стоимость товара входят все расходы, связанные с его транспортировкой и страхованием.

Методика решения задачи

Фирма-дистрибьютор, ведущая операции с сингапурским оборудованием, может противостоять конкуренции на местном рынке, прибегнув к поставке продукции из Сингапура авиатранспортом вместо морских перевозок.

В связи с этим необходимо:

1. Рассчитать минимальный объем продаж (Пм), экономически оправдывающий дополнительные расходы на перевозку авиатранспортом, в %, по формуле:

$$P_m = \frac{V_{dm}}{V_{dm} \times DC} \times 100,$$

где Дс – дополнительные затраты на перевозку авиатранспортом.

2. Однако, если дистрибьютор ориентируется не на 25%ное, а 15%ное увеличение продаж, что, по его мнению, отвечает реальной ситуации, то максимально возможное возмещение затрат (Вз) при росте емкости рынка на 15% (Пс), находим по формуле:

$$V_z = \frac{P_c \times C_c}{100} - \frac{C_a \times P_c}{100},$$

3. Тогда размер увеличения цены (Цу) за единицу продукции при завозе товаров авиатранспортом, необходимый для поддержания валовой выручки на достигнутом уровне рассчитывается:

$$C_y = D_c - V_z$$

4. Однако рост цены товара может отрицательно повлиять на

прогнозируемый объем продаж, что заставит дистрибьютора добиваться от сингапурского производителя-экспортера снижения цены «ФОБ». Рассчитать цену "ФОБ" за единицу товара при перевозе авиатранспортом с помощью табл. 2.

Таблица 2

Цена "ФОБ" за ед. продукции	Число единиц товара	Объем продажи, усл. ед.	Постоян. издержки произ-ва	Перемен. издержки произ-ва	Общая выручка экспортера

5. Выручка дистрибьютора при использовании авиатранспорта определяется по формуле (В'дм):

$$В'_{дм} = Цс - (Ц'ф - (Ца + Цф)),$$

где Ц'ф - цена "ФОБ" за единицу товара, при увеличении объема продаж в связи с использованием авиатранспорта.

6. Определить увеличение объема продаж (П'м) при выручке дистрибьютора В'дм:

$$П'_{м} = \frac{В_{дм}}{В'_{дм}} \times 100.$$

8. Рассмотрим возможность снижения цены "ФОБ" без прироста постоянных издержек производства, с этой целью используем таблицу, указанную в п.4.
9. Сравним экономические результаты завоза оборудования в РФ морским и авиатранспортом, используя таблицу 3.

Таблица 3 – Сравнительные результаты завоза оборудования в РФ морским и авиатранспортом

Показатели	Перевозка морским транспортом	Перевозка авиатранспортом
Цена "ФОБ" за ед. товара		
Количество единиц товара		
Объем продаж в ценах "ФОБ"		
Цена "СИФ" за ед. продукции		
Объем продаж (в ценах "СИФ")		
Цена товара для покупателя		
Выручка дистрибьютора		
Объем продаж на рынке РФ		

9. Сделать общие выводы и составить пояснительную записку.

Задача 3

«Выбор наиболее экономичного вида транспорта»

Компания «ВладОбувь» г. Владивостока заключила договор купли-продажи на партию женской обуви с московской фирмой ООО «Стиль» в количестве 1000 пар на общую сумму 1 000 000 руб.

Товар необходимо доставить из Москвы во Владивосток, используя один из видов транспорта: воздушный или железнодорожный. Время нахождения товара в пути при использовании ж/д транспорта составляет 18 дней, а при использовании авиатранспорта – 3 дня. В таблице 1 представлены затраты на доставку данной партии товара.

Таблица 1 – Затраты на услуги доставки женской обуви, руб.

Показатель	Вид транспорта	
	воздушный	железнодорожный
Основная стоимость перевозки	30 000	15 000
Стоимость экспедирования	2 000	5 000
Расходы по погрузке/разгрузке	2 000	1 000
Страховка груза	1 000	4 000
Охрана груза	1 000	3 000
Расходы по доставке товаров до пункта отправки в г. Москва	800	500
Расходы по доставке товаров с места назначения до склада предприятия в г.	1 000	500

Владивостоке		
Гос.пошлина на перевозку грузов	400	100
Процент за пользование банковским кредитом	20000	45000

НДС – 18%, торговая наценка – 30%.

Рассчитать стоимость доставки женской обуви различными видами транспорта и выбрать наиболее экономичный из них. При этом следует учесть, что товарные запасы обуви на складе составляют 200 пар при однодневной реализации их в количестве 20 пар.

Составить пояснительную записку.

Задача 4

«Решение транспортной проблемы»

Посреднической торговой компании «Глория» требуется доставить две коробки с холодильными камерами размером 2м х 2м х 2м автомобильным транспортом из аэропорта (г. Артем) в г. Находка на склад покупателя. Стоимость груза составляет 100.000 руб. за одну коробку. Маркировка на коробке указывает, что груз можно транспортировать только в один ряд, что влечет за собой увеличение стоимости транспортировки вдвое. Возможные действия менеджера по логистике:

1. Дать указание перевозчику поставить коробку на коробку, а риск повреждения взять на себя, включая уплату неустойки покупателю в размере 50 % от стоимости груза. Транспортные расходы – 7000 руб.

2. Создать более прочную упаковку, что ведет к увеличению затрат, так как стоимость новой упаковки составит 5000 руб.;

Срок ожидания изготовления новой упаковки – 5 дней;

Упаковка в новую тару каждой коробки – 1000 руб.;

Стоимость хранения на складе аэропорта – 550 рублей в день; Стоимость просрочки доставки груза в адрес покупателя составляет 2% от стоимости товара в день. Транспортные расходы – 7000 руб.

3. Дождаться перевозки других грузов, упаковка которых позволит расположить их сверху на эти две коробки: В этом случае ожидание перевозки составит 3 дня; Стоимость хранения на складе аэропорта – 550 рублей в день; Стоимость просрочки доставки груза в адрес покупателя составит 2% от стоимости товара в день. Транспортные расходы – 4 000 руб. (за счет перевозки груза с товарами других заказчиков).

1. Рассмотреть все варианты и по каждому из них определить сумму издержек;
2. На основе произведенных расчетов выбрать наиболее выгодный вариант решения транспортной задачи и предложить другие варианты решения данной задачи, если они будут более выгодными.

Задача 5

На тему: Выбор наиболее рационального транспортного средства

Цель: определить экономическую целесообразность применения либо тягача со сменным прицепом, либо бортового автомобиля.

Условия задачи

На транспортное предприятие поступила заявка от ООО “Эра”(далее Покупатель) на перевозку 20 тонн груза со склада ЗАО “Стэп”(далее Продавец).

Покупатель сообщил, что на обоих предприятиях есть прицепы по 10 тонн, которые можно использовать для транспортировки груза тягачом перевозчика. Однако он согласился использовать бортовой автомобиль перевозчика (емкостью 10 т), если это позволит сократить время и стоимость перевозки.

Задача Перевозчика произвести необходимые расчеты и дать ответ Покупателю о целесообразности использования либо тягача со сменным прицепом, либо бортового автомобиля.

Условия перевозки:

Расстояние между складами Покупателя и Продавца – 30 км. Транспортное предприятие находится между ними: 11 км до склада Покупателя и 21 км до

склада Продавца.

Средняя техническая скорость, рассчитанная перевозчиком, составила для тягача – 37 км/ч и для бортового автомобиля – 40 км/ч.

Время простоя под погрузку-разгрузку рассчитал Покупатель (исходя из опыта работы своих грузчиков) для бортового автомобиля – 0,8 ч; время на смену прицепов к тягачу составит 0,15 ч.

Перевозчик имеет сетку по нормам энергозатрат на каждое автотранспортное средство своего автопарка, согласно которой потребность в топливе составляет:

- бортовой автомобиль без груза – 0,4л/1 км
- бортовой автомобиль с грузом – 0,5л/1 км
- тягач без прицепа – 0,4л/1 км
- тягач с прицепом без груза – 0,5л/1 км
- тягач с груженым прицепом – 0,6л/1 км

Заработная плата водителя, согласно норм данного транспортного предприятия, составляет 52 руб./час.

Стоимость топлива на момент выполнения заказа составила 11 руб./литр.

В стоимость перевозки включены также:

– амортизационные расходы (для бортового автомобиля – 1,2 руб. за 1 км, для тягача – 1,07 руб. за 1 км.).

– административные расходы – 500 руб.

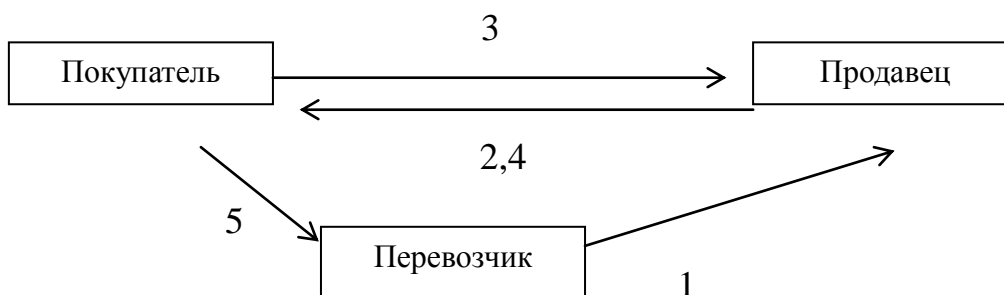
Маршруты движения выглядят следующим образом:

- для тягача



- 1 – из гаража на склад Покупателя за пустым прицепом
- 2, 4 – со склада Покупателя на склад Продавца с прицепом без груза
- 3, 5 – со склада Продавца на склад Покупателя с груженым прицепом
- 6 – со склада Покупателя в гараж без прицепа

- для бортового автомобиля



- 1 – из гаража на склад Продавца
- 2, 4 – от склада Продавца до склада Покупателя с грузом
- 3 – от склада Покупателя до склада Продавца без груза
- 5 – от склада Покупателя в гараж

Методика решения задачи

1. Рассчитать затраты времени на выполнение заказа автотранспортными средствами путем суммирования следующих показателей:

- пробег на пути следования от склада Продавца до склада Покупателя и обратно до полного выполнения заказа, в часах;
- нулевой пробег (от гаража к месту перевозки и обратно до гаража), в часах;
- время простоя под погрузкой-разгрузкой или смену прицепов, в часах.

2. Определить производительность транспортных средств путем деления количества перевезенного груза в тоннах на затраты времени по выполнению заказа, в тн/час.

3. Оценить затраты перевозчика на топливо для выполнения заказа каждым транспортным средством, в руб.

4. Для оценки эффективности пробега транспортных средств определить коэффициент использования пробега путем деления пробега с грузом (в км) на общий пробег (в км).

5. Определить стоимость перевозки товара по полученной заявке путем суммирования показателей заработной платы водителя, затрачиваемого топлива, амортизационных и административных расходов, в рублях.

6. Составить пояснительную записку к расчетам в форме ответа Покупателю.

Задача 6

Выбор наиболее рациональной тары для упаковки товаров

Определить экономическую эффективность применения автомобильных контейнеров при централизованной доставке потребительских товаров в торговую сеть.

УСЛОВИЯ ЗАДАЧИ

Определить экономическую эффективность (Эп) контейнерной перевозки кожаной обуви в грузовых автомобилях с бортовыми кузовами.

1. Имеются следующие данные:

Таблица 1 – Количество перевозимого товара

Показатели	1 вариант		2 вариант		3 вариант	
	ГАЗ–51		ГАЗ–51		ГАЗ–51	
	Способ перевозки					
	В контейнерах грузоподъемностью брутто 625 кг	В ящиках	В контейнерах грузоподъемностью брутто 625 кг	В ящиках	В контейнерах грузоподъемностью брутто 625 кг	В ящиках

Стоимость погрузки-разгрузки 1 т. тарно-упаковочных грузов (Спр), у.е.	0,94	0,94	0,94	0,94	0,94	0,94
Расстояние перевозки (Рп), км.	8	8	10	10	12	12
Собственная масса контейнера (Вк), кг.	150	–	150	–	150	–
Масса товаров в контейнере (Вкт), кг.	225	–	450	–	450	–
Количество обуви в контейнере (Ктк), пар	150	–	300	–	300	–
Количество контейнеров, размещаемых в машине (Кк), шт.	4	–	2	–	2	–
Средняя стоимость одной пары обуви (Цт), у.е.	15	15	15	15	15	15
Затраты на эксплуатацию контейнера при одном обороте (Зк), у.е.	0,70	–	0,70	–	0,70	–
Количество ящиков с обувью, размещаемых в машине (Яя), шт.	–	36	–	36	–	36
Количество обуви в ящике (Ктя), пар	–	32	–	32	–	32
Оптовая цена ящика (Цят), у.е.	–	1,45	–	1,45	–	1,45
Стоимость ящика при сдаче тарной базе (Ся), у.е.	–	0,45	–	0,45	–	0,45
Масса тарного ящика (Вя), кг.	–	5	–	5	–	5
Масса ящика с обувью (Вят), кг.	–	59	–	59	–	59

2. Классы грузов (Кп) при перевозке автомобильным транспортом

Контейнеры автомобильные груженые	1
То же, порожние	4
Обувь разная в ящиках	2
Тара разная (ящики, корзины, бумажная и картонная)	4

3. Общие тарифы за перевозку грузов автомобильным транспортом приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Общие тарифы за перевозку грузов автомобильным транспортом (Тп), у.е. за 1 т груза:

Расстояние перевозки (Рп), км	Классы грузов (Тп)			
	1–й	2–й	3–й	4–й
8	0,60	0,74	0,99	1,20
10	0,70	0,87	1,17	1,40
12	0,80	0,99	1,33	1,40

4. Плата за экспедирование (приемка, сдача грузов, оформление товарно-транспортных документов, сопровождение грузов в пути, ответственность за хранение грузов).

Таблица 3 – Плата за экспедирование

Наименование, характеристика и категория груза	Коэффициент (к) или процент стоимости перевозок грузов по единым тарифам
Обувь в упаковке, не требующая взвешивания и пересчета. II категория.	$K_{11}=0,70$
Порожние контейнеры и тара, освобожденная от товаров, перевозятся обратным рейсом на базу, I категория	$K_1=0,40$

Методика решения задачи:

1. Определяют стоимость погрузочно-разгрузочных работ для грузов, перевозимых в контейнерах:

$$С_{рк} = V_{тк} \times K_k \times C_{пр.}$$

2. Рассчитывают стоимость погрузочно-разгрузочных работ для грузов, перевозимых в ящиках:

$$С_{ря} = V_{ят} \times Я_я \times C_{пр.}$$

3. Производят расчет стоимости перевозки груженых контейнеров:

$$С_{пк} = K_k \times (V_k + V_{тк}) \times T_{п.}$$

$T_{п.}$ – зависит от класса груза (см. п.2 и п.3 условия задачи)

4. Определяют стоимость перевозки грузов в ящиках:

$$С_{пя} = Я_я \times V_{ят} \times T_{п.}$$

5. Определяют стоимость перевозки порожних контейнеров:

$$С^1_{пк} = K_k \times V_k \times T_{п.}$$

6. Определяют стоимость перевозки тары:

$$C^1_{\text{пя}} = \text{Яя} \times \text{Вя} \times \text{Тп.}$$

7. Рассчитывают плату за экспедирование товара в контейнерах:

$$\text{Пэк} = \text{Спк} \times \text{Кц.}$$

8. Рассчитывают плату за экспедирование порожних контейнеров на базу:

$$\text{П}^1_{\text{эк}} = \text{С}^1_{\text{пк}} \times \text{Кг.}$$

9. Рассчитывают плату за экспедирование товара в ящиках:

$$\text{Пя} = \text{Спя} \times \text{Кц.}$$

10. Рассчитывают плату за экспедирование тары:

$$\text{П}^1_{\text{эя}} = \text{С}^1_{\text{пя}} \times \text{Кг.}$$

11. Определяют затраты на эксплуатацию автомобильных контейнеров (на один оборот):

$$\text{Зэк} = \text{Зк} \times \text{Кк.}$$

12. Находят сумму товаров по таре:

$$\text{Рт} = (\text{Цят} - \text{Ся}) \times \text{Яя.}$$

13. Определяют общую сумму транспортных расходов по перевозке грузов в автомобильных контейнерах:

$$\text{С}^1_{\text{рк}} = \text{Срк} + \text{Спк} + \text{С}^1_{\text{пк}} + \text{Пэк} + \text{П}^1_{\text{эк}} + \text{Зэк.}$$

В ящиках на автомашине одной и той же грузоподъемности:

$$\text{С}^1_{\text{ря}} = \text{Сря} + \text{Спя} + \text{С}^1_{\text{пя}} + \text{Пя} + \text{П}^1_{\text{эя}} + \text{Рт.}$$

14. Вычисляют стоимость товаров, доставляемых контейнерами:

$$\text{Стк} = \text{Кк} \times \text{Ктх} \times \text{Цт.}$$

15. Вычисляют стоимость товара доставляемого в ящиках:

$$\text{Стя} = \text{Яя} \times \text{Ктя} \times \text{Цт.}$$

16. Определяют эффективность перевозки однородных товаров (если Эпк меньше, либо равно Эпя , перевозка эффективна):

$$\text{В контейнерах} \quad \text{Эпк} = \text{С}^1_{\text{рк}} : \text{Стк}$$

$$\text{В ящиках} \quad \text{Эпя} = \text{С}^1_{\text{ря}} : \text{Стя}$$

17. На основании анализа расчетов составляют сводную таблицу сопоставимых показателей, которая сопровождается пояснительной запиской. В пояснительной записке необходимо отразить влияние выбора формы доставки (в ящиках или контейнерах) на частоту доставки обуви в магазин, на обновление ассортимента, оборачиваемость, удовлетворение потребностей покупателей и увеличение прибыли.

Критерии оценки разноуровневых задач и заданий

Критерии оценки:

✓ 100-86 баллов – выставляется студенту, если студент правильно выполнил все расчеты, сформулировал аргументированные выводы и безукоризненно графически оформил работу.

✓ 85-76 баллов – в расчетах студент допустил не более одной ошибки, не сформулировал выводов, но графическое оформление работы в целом выполнено верно.

✓ 75-61 балл – студент допустил несколько (2-3) ошибок в расчетах, не смог сформулировать выводов и некорректно оформил результаты графически

✓ 60-50 баллов – студент не смог воспроизвести последовательность расчетов и не имеет представления о графическом оформлении результатов.

КЕЙСЫ ПО ЛОГИСТИКЕ ТРАНСПОРТА

Кейс №1

На тему: «Совершенствование системы доставки товаров на логистической основе»

Компания «R. Investment Group» работает в России с 1990 г. Это крупная группа компаний, в которую входит 23 фирмы. Основной вид деятельности - ведение ресторанного бизнеса. Одним из крупных участников группы является ООО «Стикс», владеющее 14 ресторанами быстрого питания в Москве и одним рестораном в Минске. Для обеспечения функционирования сети своих ресторанов компания «Стикс» пользуется услугами двух предприятий-провайдеров логистики: ЗАО «Борг» и ООО «Панта».

Компания «Борг» осуществляет доставку в рестораны «Стикс» импортных продуктов питания, закупаемых ее представительствами за рубежом, в частности в Германии, Франции, Австрии, Испании и некоторых других странах.

Действует компания следующим образом. Заказы от всех ресторанов, магазинов, кулинарий и т.д. собираются в московском офисе, обрабатываются и передаются в соответствующие зарубежные представительства, которые осуществляют необходимые закупки продуктов и материалов. Затем автотранспорт «Борг» доставляет их в Москву. Базис поставки, применяемый при автоперевозках продуктов питания и материалов в Москву - «DDP». В дальнейшем поставки осуществляются со складов «Борг» всем потребителям. В частности, в рестораны «Стикс» продукты доставляются собственным автотранспортом компании «Борг» по согласованному сторонами графику и по маршрутам, разработанным компанией. По Москве доставка в рестораны «Стикс» ежедневно осуществляется пятью автомобилями. (Одна машина всегда остается в запасе для срочного использования в случае поломки основного транспорта).

Продукты питания российского происхождения в сеть ресторанов «Стикс» поставляет ООО «Панта», которое помимо логистической деятельности, осуществляет обработку некоторых продуктов питания от поставщиков на своих складах (если в этом есть необходимость), хранение и последующую доставку в рестораны «Стикс».

Продукты питания в рестораны «Стикс» доставляются пятью автомобилями компании «Панта» по согласованному графику и по маршрутам, установленным компанией.

Система поставки продуктов питания в сеть ресторанов «Стикс» в целом работает слаженно, однако можно констатировать, что:

1. Ежедневно по одним и тем же маршрутам (по крайней мере, имея в виду конечную точку маршрутов) курсирует 10 автомобилей, работа которых не координируется;

2. При сбое в доставке продуктов в ресторанный сеть все рестораны «Стикс» могут остаться без необходимых продуктов, и вынуждены будут в срочном порядке производить закупку продуктов «на стороне»;

3. Все продукты питания сначала поступают на централизованный склад фирмы «Борг» в Москве, а затем развозятся по Москве и в Минск, хотя, доставляя продукты питания из стран Западной Европы, автомобили проходят через Белоруссию.

Задание: сформулируйте свои предложения по совершенствованию системы доставки в рамках ресторанной сети «Стикс».

Составить пояснительную записку.

Кейс № 2

На тему: «Совершенствование транспортных операций в логистической системе торгового предприятия»

Крупная торговая компания России работает по трем основным направлениям: торговля фотоаппаратами и фото услуги, торговля детским питанием, производство и торговля сантехникой.

Каждое направление деятельности осуществляет отдельное юридическое лицо, и, по сути, это самостоятельные бизнес-единицы, тем не менее, находящиеся в подчинении управляющей компании. Каждая бизнес-единица имеет собственное подразделение по осуществлению логистических операций.

Логистическая деятельность в компании в основном затрагивает следующие блоки:

- доставка импортируемых товаров от поставщиков на склады компании;
- складские операции;
- доставка товаров по Москве в сеть магазинов компании (40 собственных магазинов);
- дистрибьюторские операции по доставке товаров в региональные филиалы;
- доставка товаров по заказам отдельных клиентов в Москве;

- таможенные операции.

В каждом логистическом подразделении работает несколько человек: по контролю над перевозками (1-2 чел.), по организации и осуществлению складских операций (3-5 чел.), по таможенным операциям (1-2 чел.).

Сотрудники подчиняются начальникам логистических отделов. Основные функции начальников отделов логистики:

- координируют все логистические операции в рамках своего подразделения;
- определяют провайдеров логистики, привлекаемых к операциям, заключают с ними договоры и контролируют их деятельность;
- оценивают эффективность и рентабельность логистических операций;
- координируют работу складов;
- координируют работу по таможенным операциям с товарами компании.

Функция контроля движения товаров вынесена за пределы компетенции начальников отделов логистики в подразделениях.

Этим занимается в управляющей компании в отделе учета товарная группа. Также в прямом подчинении управляющей компании находится собственный автопарк (транспортный отдел).

Подобная система осуществления логистических операций имеет некоторые недостатки, особенно в области организации движения и контроля процесса транспортировки. Из-за разобщенности в деятельности трех независимых подразделений автотранспорт работает неэффективно (трейлер может уйти в рейс не полностью загруженным). Не координируются собственно перевозки. Например, доставив в регион фотоаппараты, автомобиль возвращается порожняком, в то время как может существовать необходимость в перераспределении запасов детского питания между регионами, по территории которых проходил маршрут автомобиля.

Задание: Как можно усовершенствовать организацию и осуществление логистических операций в данной компании?

Составить пояснительную записку.

Кейс № 3

На тему: «Провайдеры логистики и аутсорсинг логистических услуг»

Компания «Харрис» является импортером товаров в Россию из стран Юго-Восточной Азии. В частности, основными статьями импорта являются ротанговая мебель и рисовый крахмал. Закупаемый оптом товар поступает на собственные склады компании, хранится, а затем продается розничным компаниям.

Организуя доставку товаров, компания не может обойтись без посредников – транспортно-экспедиторских компаний. Партнеры компании являются юридическими лицами, не владеющими транспортными средствами, а, следовательно, не участвующими в самом процессе транспортировки. Экспедиторы действуют на основании договоров, заключаемых с заказчиками. На основании договоров и по поручению компании экспедиторские предприятия осуществляют организационно-посредническую деятельность при транспортировке грузов компании «Харрис» как в России, так и за рубежом.

По поручению компании экспедиторы рассчитывают издержки по доставке товаров и обеспечивают выполнение следующих операций: оформление заявок на грузовые перевозки, приемка грузов от отправителей, контроль количества и качества отгружаемого товара, страхование груза, выполнение таможенных формальностей, организация и контроль доставки товара, сдача товара перевозчику и контроль соблюдения сроков транспортировки, организация охраны (по необходимости, с учетом ценности груза и маршрута доставки), получение товара по прибытии в Россию, контроль количества и качества поступающего товара и его отгрузка из порта, контроль движения товара от отправителя к получателю.

Качество экспедиторских услуг оценивается не только по их стоимости, но и по фактическому объему выполняемых работ, по четкости и точности их выполнения (своевременность оформления необходимой документации, обеспечение сохранной доставки точно в сроки, обусловленные в контракте, информирование заказчика о движении товара и т.д.). Компания сознает, что

организация экспедиторского обслуживания грузов является важной составной частью всей ее работы по организации и осуществлению доставки товаров.

Задание:

1. Оцените общий уровень работы компании с экспедиторскими организациями.
2. Проанализируйте перечень операций, которые компания поручила выполнять экспедитору. Как вы считаете, их надо дополнить или сократить?
3. Исходя из общих методов работы компании по организации доставки товаров, какими должны быть в ней функции логистики?

Составить пояснительную записку.

Кейс № 4

«Провайдеры логистики и аутсорсинг логистических услуг»

Компания «Харрис» является импортером товаров в Россию из стран Юго-Восточной Азии. В частности, основными статьями импорта являются ротанговая мебель и рисовый крахмал. Закупаемый оптом товар поступает на собственные склады компании, хранится, а затем продается розничным компаниям.

Организуя доставку товаров, компания не может обойтись без посредников – транспортно-экспедиторских компаний. Партнеры компании являются юридическими лицами, не владеющими транспортными средствами, а, следовательно, не участвующими в самом процессе транспортировки. Экспедиторы действуют на основании договоров, заключаемых с заказчиками. На основании договоров и по поручению компании экспедиторские предприятия осуществляют организационно-посредническую деятельность при транспортировке грузов компании «Харрис» как в России, так и за рубежом.

По поручению компании экспедиторы рассчитывают издержки по доставке товаров и обеспечивают выполнение следующих операций: оформление заявок на грузовые перевозки, приемка грузов от отправителей, контроль количества и качества отгружаемого товара, страхование груза,

выполнение таможенных формальностей, организация и контроль доставки товара, сдача товара перевозчику и контроль соблюдения сроков транспортировки, организация охраны (по необходимости, с учетом ценности груза и маршрута доставки), получение товара по прибытии в Россию, контроль количества и качества поступающего товара и его отгрузка из порта, контроль движения товара от отправителя к получателю.

Качество экспедиторских услуг оценивается не только по их стоимости, но и по фактическому объему выполняемых работ, по четкости и точности их выполнения (своевременность оформления необходимой документации, обеспечение сохранной доставки точно в сроки, обусловленные в контракте, информирование заказчика о движении товара и т.д.).

Компания сознает, что организация экспедиторского обслуживания грузов является важной составной частью всей ее работы по организации и осуществлению доставки товаров.

Задание:

1. Оцените общий уровень работы компании с экспедиторскими организациями.
2. Проанализируйте перечень операций, которые компания поручила выполнять экспедитору. Как вы считаете, их надо дополнить или сократить?
3. Исходя из общих методов работы компании по организации доставки товаров, какими должны быть в ней функции логистики?

Кейс № 5

«Совершенствование организации перевозки грузов на логистической основе»

Вице-президент компании «Сквайр авто партс» ознакомился с докладом начальника отдела логистики, в котором говорилось, что с целью снижения логистических издержек необходимо отказаться от собственного парка автотранспорта и использовать автомобили транспортных компаний для поставки продукции. Анализ цен показал, что это может снизить издержки по

логистике.

Но вице-президент подумал о другом: до какой степени снижение логистических издержек может перевесить возможность ухудшения качества и увеличения сроков доставки товаров в случае перехода на использование заказов автомобилями транспортных фирм.

Компания «Сквайр» является производителем и дистрибьютором автозапчастей, включая: фильтры, свечи, масленки, амортизаторы, стеклоочистители. Компания имеет производственные мощности в городах Кливленд и Омаха и склады в Атланте, Далласе и Лос-Анжелесе. Собственный автопарк компании начал формироваться с 1965 г. и в настоящий момент состоит из 25 тягачей и 75 трейлеров (прицепов). Основная задача автопарка – транспортировка готовой продукции на склады компании и оптовым покупателям, а также доставка сырья и полуфабрикатов на заводы фирмы.

Компания «Сквайр» весь свой автопарк содержит по договору лизинга с компанией «Рент ЮС Трак Лизинг Ко». Последняя предложила «Сквайр» осуществлять доставку ее продукции на основе транспортировки автомобилями фирмы «Рен ЮС», а не на основе лизинга автотранспорта. При этом компания «Рен ЮС» выкупает у компании «Сквайр» свой автопарк, переданный в лизинг, по остаточной стоимости автотранспортных средств, т.е. почти бесплатно, так как остаток арендной платы по автотранспорту, находящемуся в лизинге у «Сквайр», минимален. В то же время «Рен ЮС» обязуется в течение трех лет обеспечивать приоритетное внимание грузам «Сквайр» и осуществлять доставку 45% ее продукции по ценам перевозки ниже рыночных – 1,19 долл. за милю, в то время как, по информации сотрудников отдела логистики, средняя цена на рынке автоперевозок в настоящий момент составляет 1,26 долл. за милю.

В соответствии с докладом начальника отдела логистики предложение «Рен ЮС» отказаться от арендованных грузовиков и перейти на перевозки автотранспортом этой фирмы позволит компании «Сквайр» экономить на логистических операциях 105 тыс. долл. ежегодно.

Казалось бы, предложение стоящее, но вице-президента смущает другое: компания «Сквайр» арендовала грузовые автомобили автотранспортные средства без водительского состава. Водители были рабочими компании «Сквайр», членами профсоюза рабочих фирмы. За 30 лет ни разу не было забастовок. Отношения между водителями и менеджерами по логистике были хорошие. Водители помогали разгружать и загружать грузовики, что также ценилось заказчиками.

Руководитель автопарка компании «Сквайр» в своем отчете отмечал, что эксплуатация арендованного автопарка дает много преимуществ, которые не поддаются количественному анализу. В их числе полный контроль перевозок, гибкость управления процессом транспортировки, помощь водителей в погрузочно-разгрузочных работах персоналу складов, возможность на 100% соблюдать сроки доставки, определяемые клиентами.

Задание: Какое решение должен принять вице-президент по логистике по совершенствованию организации перевозки грузов и почему?

Кейс № 6

«Рациональное использование транспортных средств»

Компания «G&O Roofing» расположена в штате Флорида в г. Форт Майер. Компания является небольшим производителем кровельного материала. Кровельный материал компания продает в штатах Флорида, Джорджия и Южная Каролина. Ежегодные объемы продажи составляют 28 млн. долларов. Последние годы бизнес идет удачно и, объемы продаж ежегодно растут.

Строительство домов и коттеджей на юге США постоянно увеличиваются. Это происходит в основном по причине того, что население страны после выхода на пенсию покупает или строит дома в теплом богатом климате южных штатов и переезжает туда на постоянное место жительства. Темпы роста строительства домов и коттеджей в этом районе более высокие, чем в целом по стране. Помимо «G&O Roofing» в этом регионе США действуют и другие фирмы - производители кровельных материалов, которые

начали открывать здесь свои производства или строить распределительные склады.

За последние годы конкуренция на рынке строительства домов в этом регионе сильно возросла. Цены на строительные, в том числе и на кровельные материалы, пошли вниз. Строительные компании также испытывают конкуренцию и в переговорах с производителями настаивают на постоянном снижении цен.

В сложившихся условиях президент компании «G&O Roofing» встретился с руководящим составом фирмы для разработки стратегии. Было решено, что компания должна стать дешевым производителем высококачественного кровельного материала. Только это ей позволит оставаться конкурентоспособным предприятием и сохранить уровень доходов. Оба небольших завода компании должны работать с максимальной эффективностью и на полную мощность. Если уровень производства упадет, то простой оборудования вызовет рост непроизводительных расходов и издержек производства, а, следовательно, цены продукции, что чревато потерей рынков сбыта.

Вице-президент по логистике компании также присутствовал на общем совещании руководства, на котором была определена стратегия фирмы - «низкие цены + высокое качество». Вице-президент по логистике работает в компании уже 12 лет и, неплохо наладил процесс сбыта продукции предприятия с обоих заводов. Он даже неоднократно получал благодарственные письма от клиентов.

Смысл логистических операций состоит в том, что компания обладает 35 грузовиками, которые оперативно по заказам клиентуры и строго в определенные сроки завозят материалы на строительные площадки. Эти же грузовики доставляют материалы с двух заводов на четыре склада, расположенные в штатах Атланта, Джорджия, Колумбия и Южная Каролина. Каждый из четырех складов содержит полный набор всей продукции компании. Из-за некоторого снижения сбыта, вызванного возросшей конкуренцией, все

четыре склада в настоящее время заполнены продукцией. Приходится даже использовать в полной мере заводские склады.

Основной целью стратегии компании в области логистики, по мнению вице-президента, должно стать поддержание на высшем уровне обслуживания заказчиков. Удалось установить, что основной конкурент компании «G&O Roofing» не имеет своих складов и осуществляет поставки кровельных материалов с арендованных складов грузовиками автотранспортных фирм.

Кроме того, водители этих грузовиков никак не участвуют в процессе погрузки и разгрузки грузов в отличие от водителей «G&O Roofing», которые всегда помогают на строительных площадках. Использование конкурентом компании грузовиков автотранспортных фирм приводит к тому, что нарушается принцип «just in time», то есть имеют место задержки в доставке.

Вице-президент по логистике «G&O Roofing» понимает, что если уровень обеспечения поставок и уровень обслуживания клиентуры упадет, это, в условиях возросшей конкуренции, приведет к краху компании.

Задание: определите, какие стратегические решения в области логистики должен принять вице-президент компании «G&O Roofing» в дополнение к стратегии четкого обеспечения поставок и качественного обслуживания клиентуры.

Кейс № 7

«Выбор наиболее экономичного вида транспорта»

Вице-президент компании «Сквайр авто партс» ознакомился с докладом начальника отдела логистики, в котором говорилось, что с целью снижения логистических издержек необходимо отказаться от собственного парка автотранспорта и использовать автомобили транспортных компаний для поставки продукции. Анализ цен показал, что это может снизить издержки по логистике.

Но вице-президент подумал о другом: до какой степени снижение логистических издержек может перевесить возможность ухудшения качества и увеличения сроков доставки товаров в случае перехода на использование

заказов автомобилями транспортных фирм.

Компания «Сквайр» является производителем и дистрибьютором автозапчастей, включая: фильтры, свечи, масленки, амортизаторы, стеклоочистители. Компания имеет производственные мощности в городах Кливленд и Омаха и склады в Атланте, Далласе и Лос-Анжелесе. Собственный автопарк компании начал формироваться с 1965 г. и в настоящий момент состоит из 25 тягачей и 75 трейлеров (прицепов). Основная задача автопарка - транспортировка готовой продукции на склады компании и оптовым покупателям, а также доставка сырья и полуфабрикатов на заводы фирмы.

Компания «Сквайр» весь свой автопарк содержит по договору лизинга с компанией «Рент ЮС Трак Лизинг Ко». Последняя предложила «Сквайр» осуществлять доставку ее продукции на основе транспортировки автомобилями фирмы «Рен ЮС», а не на основе лизинга автотранспорта. При этом компания «Рен ЮС» выкупает у компании «Сквайр» свой автопарк, переданный в лизинг, по остаточной стоимости автотранспортных средств, т.е. почти бесплатно, так как остаток арендной платы по автотранспорту, находящемуся в лизинге у «Сквайр», минимален. В то же время «Рен ЮС» обязуется в течение трех лет обеспечивать приоритетное внимание грузам «Сквайр» и осуществлять доставку 45% ее продукции по ценам перевозки ниже рыночных - 1,19 долл. за милю, в то время как, по информации сотрудников отдела логистики, средняя цена на рынке автоперевозок в настоящий момент составляет 1,26 долл. за милю.

В соответствии с докладом начальника отдела логистики предложение «Рен ЮС» отказаться от арендованных грузовиков и перейти на перевозки автотранспортом этой фирмы позволит компании «Сквайр» экономить на логистических операциях 105 тыс. долл. ежегодно.

Казалось бы, предложение стоящее, но вице-президента смущает другое: компания «Сквайр» арендовала грузовые автомобили автотранспортные средства без водительского состава. Водители были рабочими компании «Сквайр», членами профсоюза рабочих фирмы. За 30 лет ни разу не было

забастовок. Отношения между водителями и менеджерами по логистике были хорошие. Водители помогали разгружать и загружать грузовики, что также ценилось заказчиками.

Руководитель автопарка компании «Сквайр» в своем отчете отмечал, что эксплуатация арендованного автопарка дает много преимуществ, которые не поддаются количественному анализу. В их числе полный контроль перевозок, гибкость управления процессом транспортировки, помощь водителей в погрузочно-разгрузочных работах персоналу складов, возможность на 100% соблюдать сроки доставки, определяемые клиентами.

Кейс № 8

«Выбор оптимального решения в логистической системе предприятия»

Предприятие ООО «ЭстмаСМ», являющееся пользователем франшизы «33 пингвина», торговой марки премиального мороженого, расположено в г. Хабаровск.

Помимо розничной продажи мороженого под маркой франчайзера «Эста», находящегося в Томске, ООО «ЭстмаСМ» является региональным дистрибьютором франчайзера на Дальнем Востоке. В июле 2013 года в один из рабочих дней на складе «ЭстмаСМ», находящемся в Хабаровске, шел процесс комплектации заказов, несколько из которых должны были уйти в Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск и Петропавлоск-Камчатский.

Партии были уже сформированы, услуги транспортной компании, занимающейся перевозкой товаров в указанные города – оплачены. Прошел этап загрузки транспортных средств и несколько автомашин отъехали от склада, загруженные заказами потребителей.

Когда автомобили были в пути по направлению к местам доставки (путь от Хабаровска до Комсомольска занимает 8 часов, до Благовещенска – 9 часов, до Петропавловска – 4-5 дней). Спустя 4 часа начинается сильнейший ливень, все дороги «встают», затрудняя проезд не только большегрузного, но и

легкового транспорта. Время пути транспорта, который должен доставить заказы от ООО «ЭстмаСМ» другим региональным франчайзи увеличивается в 2-3 раза.

К утру следующего дня ООО «ЭстмаСМ» получает информацию, что только одна машина доехала до пункта назначения – Комсомольска. Ближе к обеду МЧС РФ объявляет Амурскую область, Хабаровский край и ЕАО зоной чрезвычайной ситуации. Эта территория охвачена наводнением, река Амур вышла из берегов.

Максимально возможный срок хранения мороженого марки «33 пингвина» в рефрижераторных камерах автотранспорта составляет 13 дней. Сколько продлится ЧС неизвестно.

Вам, как специалисту логистической службы, предоставляются любые ресурсы франчайзера (правообладателя марки «33 пингвина» и регионального дистрибьютора: финансовые, трудовые, информационные, материальные. Цель: не допустить того, чтобы розничная торговля во франшизных точках встала. Любой предложенный выход, если он хотя бы на 1 долю секунды возможен будет приемлемым. Если вы являетесь специалистом по рекламе, тогда оцените имеющиеся условия и возможность с точки зрения рекламы и мероприятия PR.

Нужно разрешить сложившуюся ситуацию с транспортной компанией, Руководство компании требует дополнительной оплаты для водителей и экспедиторов в связи с тем, что им в условиях ЧС приходится сохранять товар в нужном качестве и в сохранности. С момента отправки товаров прошло 3 дня. По нашей информации все товары в целостности и сохранности. Однако это не говорит о том, что их в любой момент не смоеет ливнем. Кроме того, надо ответить на вопрос, для кого мороженое в такой ситуации все еще будет иметь значение: для Петропавловска или для Благовещенска? Какие приоритеты стоит выставить логистической службе в данной ситуации.

Общие рекомендации по работе с кейсами

Задача студента самостоятельно провести обстоятельный анализ ситуации

и выработать пакет рекомендаций, используя следующую схему подготовки к обсуждению ситуации.

1. Просмотрите материал ситуации, не углубляясь в детали. Общее знакомство с ситуацией позволяет понять положение компании, характер вопросов и проблем, которые предстоит решить. Если преподаватель дает вопросы к ситуации, студент должен изучить их сразу после первого ознакомления с материалом.

2. Прочтите ситуацию внимательно, на этот раз, обращая внимание на все факты и обстоятельства. На этом этапе задача – вникнуть во все детали, понять специфику положения компании и стоящие перед ней задачи. Начинайте формулировать примерные ответы на вопросы к ситуации, если преподаватель дал их. Сформулируйте для себя суть проблем и примерные пути их решения.

3. Ознакомьтесь с материалами, представленными в рисунках и таблицах. Эта информация чрезвычайно важна, и в ней следует хорошо разобраться – это пригодится вам как для обоснования своих выводов по ситуации, так и для выработки рекомендаций.

4. Определите стратегические задачи и проблемы. Только после этого вы сможете определить объект, средства и цель анализа, а также суть решений, которые вам предстоит принять. Иногда задачи и проблемы выделить легко: они либо формулируются непосредственно в тексте ситуации, либо легко улавливаются из контекста. Однако чаще приходится тщательно и многократно читать материал, вникать в таблицы.

5. Начните анализ проблем с расчетов. Не случайно ситуации часто сопровождаются отчетами и статистическими данными. Изучите их и попытайтесь получить некоторые финансовые показатели, которых нет в ситуации, например, логистические издержки.

6. Примените концепции и методики стратегического анализа. Стратегический анализ – это не набор мнений разных специалистов, а умение применять разнообразные аналитические методики и средства оценки.

7. Изучите высказываемые в ситуации мнения и проанализируйте их на

предмет противоречий; оцените адекватность и правильность предлагаемых финансовых данных. Во многих ситуациях для анализа приводятся противоречивые суждения и предложения (и это неудивительно, ведь руководители одной компании нередко расходятся во мнении; у каждого человека свои методы решения проблем, к тому же разные люди видят одно и то же по-разному).

Привычка оценивать и анализировать данные улучшит вашу способность логически мыслить, вырабатывать гипотезы и суждения. Это вам поможет не теряться при наличии противоречивой информации, а это очень важно, поскольку большинство управленческих ситуаций предполагают наличие противоречивых точек зрения и взглядов на положение дел.

8. Подкрепляйте свою точку зрения и мнение фактами и аргументами. Выдвигая свои доводы, будьте всегда готовы ответить на вопрос «Почему?».

9. Разработайте план действий и пакет рекомендаций. Мало обозначить проблему – надо предложить решение. Главное – превратить прекрасный план в эффективные действия, т.е. такие, которые приведут к желаемым результатам. Следовательно, последний и самый важный этап в изучении ситуации – подготовка плана действий с конкретными рекомендациями. Следует всегда помнить, что тщательно подготовленное решение, которое можно реализовать при имеющихся ресурсах в данных обстоятельствах, всегда предпочтительнее, нежели шаблонные и поверхностные решения.

Рекомендации по анализу кейсов

1. Дважды прочитайте ситуацию, первый раз – чтобы получить общее представление, второй – чтобы вникнуть во все факты и данные. Затем внимательно просмотрите всю информацию, которая представлена в таблицах, диаграммах, схемах, рисунках.

2. Составьте полный перечень всех проблем и задач, которые предстоит решить менеджменту компании.

3. Вдумчиво проанализируйте ситуацию компании, напишите одну-две страницы своих замечаний.

4. Обязательно проанализируйте цифровые показатели, сопровождающие ситуацию, – это поможет вам лучше понять финансовое положение компании.

5. Сопроводите каждое свое суждение продуманными аргументами и цифровыми данными.

7. Расположите свои рекомендации в порядке приоритетности; удостоверьтесь, что их можно выполнить при наличии имеющихся ресурсов и в течение приемлемого срока.

8. Подкрепите каждую рекомендацию убедительными аргументами, доказывающими целесообразность предлагаемых вами действий и их результативность для улучшения положения компании.

9. Просмотрите предлагаемый вами план действий и убедитесь, что в нем учтены все проблемы и задачи, которые вы определили на начальном этапе, иначе план будет неэффективным.

10. Не предлагайте таких действий, которые могут привести к катастрофическим последствиям при ненадлежащем исполнении; учитывайте не только положительные последствия своих предложений, но и возможные отрицательные.

Критерии оценки кейсов

✓ 100-86 баллов выставляется студенту, если студент/группа выразили своё мнение по сформулированной проблеме, аргументировали его, точно определив ее содержание и составляющие. Приведены теоретические данные статистические сведения, информация нормативно правового характера. Продемонстрировано знание и владение навыком самостоятельной исследовательской работы по теме исследования; методами и приемами стратегического анализа. Фактических ошибок, связанных с пониманием проблемы, нет.

✓ 85-76 баллов – работа студента/группы характеризуется смысловой цельностью, связностью и последовательностью изложения; допущено не более 1 ошибки при объяснении смысла или содержания проблемы. Для аргументации приводятся данные отечественных и зарубежных авторов.

Продемонстрированы исследовательские умения и навыки. Фактических ошибок, связанных с пониманием проблемы, нет

✓ 75-61 балл – проведен достаточно самостоятельный анализ основных этапов и смысловых составляющих проблемы; понимание базовых основ и теоретического обоснования выбранной темы. Привлечены основные источники по рассматриваемой теме. Допущено не более 2 ошибок в смысле или содержании проблемы

✓ 60-50 баллов – если работа представляет собой пересказанный или полностью переписанный исходный текст без каких бы то ни было комментариев, анализа. Не раскрыта структура и теоретическая составляющая темы. Допущено три или более трех ошибок смыслового содержания раскрываемой проблемы

ТЕСТОВЫЕ ЗАДАНИЯ ПО ЛОГИСТИКЕ ТРАНСПОРТА

Тест 1

1. К маршрутам движения автотранспорта не относится:

- а) веерные;
- б) кольцевые;
- в) смешанные;
- г) маятниковые.

2. Предметом изучения логистики транспорта является:

- а) изучение транспортных средств, их вместимости, грузоподъемности;
- б) оптимизация всех логистических операций, связанных с перемещением грузов;

в) использование ТС до полной вместимости и грузоподъемности;

3. Срок доставки – это промежуток времени...

- а) с момента подачи заказа до момента его получения;
- б) с момента подачи заказа до момента передачи его перевозчику;

в) с момента сдачи груза перевозчику до момента прибытия в пункт перевалки;

г) с момента сдачи груза перевозчику до момента доставки его получателю или уведомления получателя о прибытии груза.

4. Вид транспорта, функционирующий независимо от климатических условий, времени года и времени суток?

а) автомобильный;

б) морской;

в) ж/д;

г) воздушный.

5. Вид транспорта, при использовании которого самые низкие затраты на страхование:

а) автомобильный;

б) морской;

в) ж/д;

г) воздушный.

6. Наиболее быстрым видом транспорта является:

а) морской;

б) ж/д;

в) речной;

г) воздушный.

Тест 2

1. Плавание судов между портами одной и той же страны, лежащими в разных морских бассейнах:

а) малый каботаж;

б) перевозки между российскими и иностранными портами (экспорт);

в) большой каботаж;

г) перевозки между иностранными и российскими портами (импорт).

2. Наиболее маневренный вид транспорта, возможна доставка «от двери до двери»:

- а) морской;
- б) речной;
- в) автомобильный;
- г) воздушный.

3. Маршрут, путь следования которого неоднократно повторяется:

- а) кольцевой;
- б) сборный;
- в) веерный;
- г) маятниковый.

4. Оптимизация работы транспорта включает :

- а) установление определенного порядка работы транспортных средств и выполнения погрузочно-разгрузочных работ;
- б) переговоры с поставщиками;
- в) ремонтно-обслуживающие работы;
- г) устранение порожних пробегов и простоев транспортных средств.

5. Вид перевозки, при котором перевозка грузов осуществляется транспортом потребителя и за его счет:

- а) мультимодальные;
- б) централизованные;
- в) смешанные;
- г) децентрализованные.

6. Передача логистических функций провайдерам называется:

- а) логистическое планирование;
- б) логистический аутсорсинг;
- в) логистический инсорсинг;
- г) логистическая экспедиция.

Тест 3

1. Логистический провайдер, выполняющий часть логистических функций, обладающий собственным транспортом:

- а) 1PL;
- б) 2PL;
- в) 3PL;
- г) 4PL.

2. Знаки, рисунки, надписи или условные обозначения, наносимые на грузы и устанавливающие порядок их учета и меры по их сохранности при транспортировке:

- а) маркировка;
- б) товарная информация;
- в) товарная этикетка;
- г) условия транспортировки.

3. Отправка, при которой перевозится партия груза массой от 10 д 25 тонн, объемом не более половины вместимости вагона:

- а) мелкая;
- б) малотоннажная;
- в) повагонная;
- г) крупногабаритная.

4. Партия, массой не более 20 т, предъявленная к перевозке по одной накладной.

- а) судовая;
- б) сборная;
- в) мелкая;
- г) крупная.

5. Надежность доставки определяется:

- а) надежностью ТС;
- б) надежностью водителя;
- в) организацией своевременной доставки и условиями ее выполнения;
- г) надежностью упаковки.

6. Пробег автомобиля от места парковки к месту первой загрузки:

- а) холостой;

- б) порожний;
- в) нулевой;
- г) груженный.

Тест 4

1. К задачам транспортной логистики относится:

- а) выбор наиболее экономичного вида транспорта;
- б) организация закупки;
- в) выбор наиболее рациональной тары и упаковки.

2. В зависимости от вида сообщения на речном транспорте выполняются следующие виды перевозок:

- а) внутренние акваториальные; прямые смешанные; прямые водные;
- б) международные; прямые внутренние водные; внутренние водные;
- в) прямые, смешанные, международные;
- г) внутренние водные, прямые внутренние водные, прямые водные, прямые смешанные.

3. Термин «Малый каботаж» означает:

- а) перевозки между российскими и иностранными портами;
- б) плавание судов между портами одной и той же страны, лежащими в разных морских бассейнах;
- в) плавание судов в пределах одного или двух морских бассейнов без захода в территориальные воды других государств;
- г) перевозки между иностранными и российскими портами.

4. К видам маркировки не относится:

- а) товарная (фабричная);
- б) специальная;
- в) транспортная;
- г) корреспондентская.

5. Груз характеризуется:

- а) заявленной ценностью;

- б) режимом хранения;
- в) страной происхождения;
- г) способами упаковки.

6. По конструкции контейнеры бывают:

- а) твердые, мягкие, специальные;
- б) жесткие, твердые, комбинированные;
- в) сплошные, решетчатые, комбинированные;
- г) жесткие, мягкие, комбинированные.

Тест 5

1. Термин «Трамповое рейсовое судоходство» подразумевает:

- а) следование груза по направлению устойчивого грузового потока, по расписанию на строго определенных регулярных линиях;
- б) перевозку груза на судах, работа которых не связана с постоянными районами плавания, с постоянными портами погрузки и выгрузки, не ограничена определенным видом груза;
- в) следование груза по направлению устойчивого потока на судах, работа которых ограничена определенным видом груза;

2. Перевозка осуществляется одним видом транспорта

(преимущественно авто):

- а) унимодальная;
- б) смешанная;
- в) интермодальная;
- г) мультимодальная.

3. Передача выполнения определенных функций, в частности логистических, посреднику:

- а) логистическая франшиза;
- б) логистическое страхование;
- в) логистический аутсорсинг.

4. К мероприятиям по повышению эффективности процесса доставки относятся:

- а) уменьшение пробегов транспорта;
- б) перевозка грузов по кратчайшим расстояниям;
- в) передача транспортных функций предприятия на аутсорсинг;
- г) сокращения количества используемых автомобилей.

5. Маршрут, при котором перевозка груза осуществляется из нескольких пунктов в один или из одного пункта в несколько:

- а) круговые;
- б) веерные;
- в) кольцевые;
- г) маятниковые.

6. Транспортные тарифы включают в себя:

- а) платы, взывскиваемые за перевозку грузов;
- б) сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов;
- в) амортизация транспортных средств, амортизация помещений;
- г) правила исчисления плат и сборов.

Тест 6

1. На железнодорожном транспорте для определения стоимости перевозки используются следующие тарифы:

- а) общие;
- б) исключительные;
- в) эксклюзивные;
- г) льготные;
- д) местные.

2. Преимущества железнодорожного транспорта:

- а) высокая провозная и пропускная способность;
- б) регулярность перевозок независимо от климатических условий, времени года, суток;

- в) низкая себестоимость перевозок грузов;
- г) высокая скорость.

3. К узкофункциональным провайдерам относят:

- а) 1 – 2 PL;
- б) 3 PL;
- в) 4 PL.

4. Промежуток времени, с момента сдачи груза грузоотправителем перевозчику для транспортировки до момента доставки её получателю или до момента уведомления его о прибытии груза:

- а) интервал доставки;
- б) частота доставки;
- в) срок доставки.

5. В зависимости от количества груза, принятого по одной накладной к перевозке, железнодорожным транспортом выполняются:

- а) Малотоннажная отправка
- б) Мелкая отправка
- с) Повагонная отправка
- д) Групповая отправка
- е) Большая отправка
- ф) Маршрутная отправка
- а. Все ответы верны

6. К транспорту общего пользования не относят:

- а) железнодорожный;
- б) воздушный;
- в) внутрипроизводственный;
- г) речной.

Тест 7

1. Преимуществами железнодорожного транспорта являются:

- а) сравнительно невысокая себестоимость перевозок;

- б) высокая скорость доставки грузов;
- в) меньшее загрязнение окружающей среды;
- г) высокая провозная и пропускная способность.

2. Недостатками автомобильного транспорта являются:

- а) срочность разгрузки;
- б) низкая производительность труда по сравнению с водным и железнодорожными видами транспорта;
- в) потребность в специализированных терминалах и оборудовании;
- г) опасность повреждения товаров в процессе транспортировки.

3. Фактор, не влияющий на выбор вида транспорта:

- а) скорость доставки;
- б) частота отправления груза;
- в) выбор поставщика;
- г) стоимость перевозки.

4. Этот вид маршрута может быть с обратным холостым пробегом, с обратным частично груженым пробегом и с обратным полностью груженым пробегом:

- а) веерный;
- б) кольцевой;
- в) маятниковый;
- г) сборный.

5. Перевозка грузов, которая обычно осуществляется двумя видами транспорта (железнодорожно-морская, например):

- а) интермодальная;
- б) унимодальная;
- в) централизованная;
- г) смешанная.

6. Прибыль, вырученную от перевозок грузов по отношению к затратам на их выполнение отражает следующий показатель:

- а) доходность;

- б) рентабельность;
- в) прибыльность;
- г) величина удельных затрат.

Тест 8

1. К признакам мультимодальной перевозки Не относятся такие признаки, как:

- а) единая сквозная ставка фрахта;
- б) наличие нескольких операторов доставки от начального до конечного пункта логистической цепи;
- в) единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки;
- г) единый транспортный документ.

2. Вид нерациональных перевозок, отличительным признаком которых является движение однородных товаров в противоположных направлениях по одному и тому же или по различным участкам пути:

- а) встречные;
- б) нерационально пересекающие;
- в) нерационально сливающиеся;
- г) повторные.

3. План перевозок, составляющийся на смену, сутки, месяц и охватывающий погрузо-разгрузочные работы, ремонт транспортных средств и путей сообщения:

- а) календарный;
- б) квартальный;
- в) технико-экономический;
- г) диспетчирование.

4. Вид маркировки, содержащий наименование изделия и название производителя, адрес производителя, заводскую маркировку, сорт, ГОСТ и другие необходимые сведения о товаре, называется:

- а) товарной;

- б) отправительской;
- в) специальной;
- г) транспортной.

5. Партия груза массой от 10 до 25 тонн, объемом не более половины вместимости вагона считается:

- а) повагонной отправкой;
- б) малотоннажной отправкой;
- в) мелкой отправкой;
- г) групповой отправкой.

6. Речные перевозки с участием речных и морских пароходств имеют название:

- а) внутреннее водное;
- б) прямое внутреннее водное;
- в) прямое водное;
- г) прямое смешанное.

Тест 9

1. Груз следует по направлению устойчивого грузового потока, по расписанию на строго определенных регулярных линиях:

- а) линейное судоходство;
- б) трамповое рейсовое судоходство;
- в) малый каботаж;
- г) большой каботаж.

2. Вид пробега, который можно сократить, разместив стоянку автомобилей непосредственно в пункте первой погрузки:

- а) нулевой;
- б) груженный;
- в) холостой;
- г) полный.

3. Показатели оценки работы транспорта, позволяющие оценить

эффективность использования подвижного состава и результаты их работы называются:

- а) натуральными;
- б) эксплуатационно-техническими;
- в) экономическими;
- г) транспортными.

4. К разновидности кольцевых маршрутов не относится:

- а) сборный;
- б) развозочный;
- в) одиночный;
- г) сборно-развозочный.

5. Логистика транспорта – это:

- а) доставка товаров из пункта А в пункт В;
- б) совокупность способов и методов оптимизации процесса перемещения товаров, начиная с погрузки их в пункте отправления и заканчивая разгрузкой в пункте назначения;
- в) выбор наиболее рационального вида транспорта.

6. Главной целью транспортной логистики является:

- а) доставка грузов «точно в срок» при максимальной экономии трудовых, временных и материальных ресурсов;
- б) выбор наиболее рационального вида транспорта;
- в) максимально сократить транспортные расходы.

Тест 10

1. Маршрут, при котором перевозка грузов осуществляется из нескольких пунктов в один или из одного пункта в несколько, называется:

- а) маятниковым;
- б) веерным;
- в) кольцевым.

2. **При выборе наиболее рациональной тары необходимо учитывать:**
 - а) только геометрические размеры упаковки;
 - б) геометрические размеры и приемлемую форму упаковки;
 - в) геометрические размеры, прочность, приемлемую форму упаковки.
3. **Централизованные перевозки – это:**
 - а) перевозки, которые осуществляются из центральных районов страны;
 - б) перевозки, когда погрузка и перевозка продукции осуществляется силами и средствами поставщика, а выгрузка – ее потребителем;
 - в) перевозки, когда перевозка продукции производится транспортом потребителя (самовывозом) и за его счет.
4. **Наличие оператора доставки груза от начального до конечного пункта логистической цепи, единый транспортный документ, единая сквозная ставка фрахта, единая ответственность оператора за груз и исполнение договора перевозки являются признаками:**
 - а) унимодальной перевозки;
 - б) комбинированной перевозки;
 - в) интермодальной перевозки;
 - г) мультимодальной перевозки.
5. **Различают маркировку**
 - а) только товарную (фабричную);
 - б) товарную и транспортную;
 - в) товарную, отправительскую, специальную, транспортную.
6. **Основной документ, который отправитель предъявляет станции отправления и который следует вместе с грузом, называется:**
 - а) дорожная ведомость;
 - б) накладная;
 - в) квитанция о приеме груза;
 - г) чартер.

Критерии оценки тестов

100 баллов выставляется студенту, если студент не допустил ошибок в ответах на вопросы теста.

99-76 баллов выставляется студенту, если студент допустил не более 1-4 ошибок в ответах на вопросы теста.

75-61 балл выставляется студенту, если студент допустил 6-8 ошибок.

0 баллов выставляется студенту, если студент допустил более 8 ошибок в ответах на вопросы теста.

Методические рекомендации, определяющие процедуры оценивания результатов освоения дисциплины

Текущая аттестация студентов

Текущая аттестация студентов по дисциплине «Логистика транспорта» проводится в соответствии с локальными нормативными актами ДВФУ и является обязательной.

Текущая аттестация по дисциплине «Логистика транспорта» проводится в форме контрольных мероприятий (защиты результатов по кейс-задачам, разноуровневым заданиям и задачам в устной и письменной форме, семинаров в устной форме, контрольных работ и тестирования в письменной форме) по оцениванию фактических результатов обучения студентов и осуществляется ведущим преподавателем.

Объектами оценивания выступают:

- учебная дисциплина (активность на занятиях, своевременность выполнения различных видов заданий, посещаемость всех видов занятий по аттестуемой дисциплине);
- степень усвоения теоретических знаний;
- уровень овладения практическими умениями и навыками по всем видам учебной работы;

- результаты самостоятельной работы.

По каждому объекту выше дается характеристика процедур оценивания в привязке к используемым оценочным средствам.

Промежуточная аттестация студентов

Промежуточная аттестация студентов по дисциплине «Логистика транспорта» проводится в соответствии с локальными нормативными актами ДВФУ и является обязательной.

Вид промежуточной аттестации – зачет (7 семестр), состоящий из устного опроса в форме собеседования и результатов рейтинговой оценки знаний – максимально 100 баллов.

Дисциплина «Логистика транспорта» согласно учебному плану преподается в одном семестре. По результатам рейтинговой оценки знаний в 7 семестре предусматривается зачет.

Зачет выставляется по результатам рейтинга при условии выполнения всех видов заданий.

Если студент по итогам текущего контроля в 7 семестре набирает 61 балл, то зачет проставляется автоматически. Если набранные баллы не превышают 61, то в этом случае студенту необходимо сдать зачет в форме устного собеседования согласно расписанию экзаменационной сессии. Перечень вопросов к зачету приводится в оценочных средствах для промежуточной аттестации.

Краткая характеристика процедуры применения используемого оценочного средства. В результате посещения лекций, практических занятий, семинаров и круглых столов студент последовательно осваивает материалы дисциплины и изучает ответы на вопросы к зачету, представленные в структурном элементе ФОС IV.1.

В ходе промежуточной аттестации студент готовит задания (задания размещены в структурном элементе ФОС IV.2).

Критерии оценки студента на зачете представлены в структурном элементе ФОС IV.3.

Критерии оценки текущей аттестации – контрольная проверка знаний представлены в структурном элементе ФОС V.

**Критерии оценки студента на зачете по дисциплине
по дисциплине «Логистика транспорта»**

Баллы (рейтингово й оценки)	Оценка экзамена (стандартная)	Требования к сформированным компетенциям
100-86 баллов	«зачтено»	Оценка «зачтено» выставляется студенту, если он глубоко и прочно усвоил программный материал, исчерпывающе, последовательно, четко и логически стройно его излагает, умеет тесно увязывать теорию с практикой, свободно справляется с задачами, кейсами и другими видами применения знаний, причем не затрудняется с ответом при видоизменении заданий, владеет разносторонними навыками и приемами выполнения практических задач.
85-76	«зачтено»	Оценка «зачтено» выставляется студенту, если он твердо знает материал, грамотно и по существу излагает его, правильно применяет теоретические положения при решении практических задач и кейсов, владеет необходимыми навыками и приемами их выполнения.
75-61	«зачтено»	Оценка «зачтено» выставляется студенту, если он имеет знания только основного материала, но не усвоил его деталей, допускает неточности, недостаточно правильные формулировки, нарушения логической последовательности в изложении программного материала, испытывает затруднения при выполнении практических работ.
60-и ниже	«незачтено»	Оценка «незачтено» выставляется студенту, который не знает значительной части программного материала, допускает существенные ошибки, неуверенно, с большими затруднениями выполняет практические работы. Как правило, оценка «неудовлетворительно» ставится студентам, которые не могут продолжить обучение без дополнительных занятий по соответствующей дисциплине.

Оценочные средства для проверки сформированности компетенций

Код и формулировка компетенции	Задание
ПК-15 готовность участвовать в выборе и формировании логистических цепей и схем в торговых организациях, способностью управлять логистическими процессами и изыскивать оптимальные логистические системы	Крупная оптово-торговая компания ООО «АЮСС ВСТК» осуществляет снабжение товарами бытовой химии и косметики своих потребителей, расположенных во всех населенных пунктах Приморского края. Компания имеет собственный парк автомобилей и осуществляет централизованную доставку товаров, используя маятниковые маршруты.

	<p>Начальник логистического отдела в последнее время озабочен увеличением транспортных издержек, частой поломкой и простоем значительной части автомашин. Кроме того, его беспокоит большой расход топлива, а также участившиеся случаи использования водителями транспортных средств в личных целях. Кроме того, имеет место несвоевременное выполнение заявок потребителей.</p> <p>Задание:</p> <p>1. Проанализируйте и перечислите все виды непроизводительных логистических затрат, возникающих по причине нерациональной организации транспортной деятельности данного предприятия.</p> <p>2. Разработайте перечень мероприятий по управлению транспортной деятельностью и формированию оптимальной транспортной системы данного предприятия.</p>
--	---

Приложение 3



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
 Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
 высшего образования
 «Дальневосточный федеральный университет»
 (ДВФУ)

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
по дисциплине «Логистика транспорта»
Направление подготовки: 38.03.06 Торговое дело
Форма подготовки: очная

Владивосток
2017

1. Логистика транспорта: методические указания по выполнению курсовых работ / авторы: Н.А. Майзнер, Л.К. Куприянова. – Владивосток: Дальневост. Федерал. ун-т, 2017. – 56 с.
2. Логистика: методические указания по проведению деловых игр: сост. Н.А. Майзнер, Л.В. Щетинина. – Владивосток : Дальневост. федерал. ун-т, 2017. – 76 с.
3. Логистика: методические указания для проведения практических занятий / Сост. Л.К. Куприянова, Н.А. Майзнер, С.Е. Савостина. – Владивосток: Дальневост. федерал. ун-т, 2017. – 60 с.

4. Маршрут (деловая игра) : метод. указания для проведения практ. занятий и выполнения самостоят. работы студентов по дисциплине "Логистика" всех спец. и форм обучения / [сост. Л.К. Куприянова, М.Ю. Николаева] Владивосток : Изд-во Тихоокеанского экономического университета , 2009. – 16 с. Режим доступа:

<https://lib.dvfu.ru:8443/lib/item?id=chamo:354369&theme=FEFU>