

Документ подписан простой электронной подписью

Информация о владельце:

ФИО: Макаренко Елена Николаевна

Должность: Ректор

Дата подписания: 23.12.2024 11:18:44

Уникальный программный ключ:

c098bc0c1041cb2a4cf926cf171d6715d99a6ae00adc8e27b55cbe1e2dbd7c78

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего
образования «Ростовский государственный экономический университет (РИНХ)»

УТВЕРЖДАЮ

Начальник

учебно-методического управления

Платонова Т.К.

«25» июня 2024 г.

**Рабочая программа дисциплины
Транспортное обеспечение коммерческой деятельностью**

Направление 38.03.06 Торговое дело

Направленность 38.03.06.06 "Организация и управление бизнесом в сфере торговли"

Для набора 2022 года

Квалификация
Бакалавр

КАФЕДРА Коммерция и логистика**Распределение часов дисциплины по семестрам**

| Семестр (<Курс>.<Семестр на курсе>) | 6 (3.2) | | Итого | |
|---|----------------|-----|-------|-----|
| | 16 | | | |
| Неделя | 16 | | | |
| Вид занятий | УП | РП | УП | РП |
| Лекции | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Практические | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Итого ауд. | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Контактная работа | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Сам. работа | 119 | 119 | 119 | 119 |
| Часы на контроль | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Итого | 144 | 144 | 144 | 144 |

ОСНОВАНИЕ

Учебный план утвержден учёным советом вуза от 25.06.2024 г. протокол № 18.

Программу составил(и): д.э.н., проф., Троилин В.В.

Зав. кафедрой: д.э.н., проф. Полуботко А.А.

Методический совет направления: д.э.н., профессор Костоглодов Д.Д.

1. ЦЕЛИ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

| | |
|-----|---|
| 1.1 | Усвоение студентами теоретических и практических знаний по организации управления и функционирования транспортными системами. |
|-----|---|

2. ТРЕБОВАНИЯ К РЕЗУЛЬТАТАМ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

ПК-2: Способность взаимодействовать с бизнес-партнерами, выстраивать отношения сотрудничества, выявлять и учитывать потребности и интересы других, предлагать взаимовыгодные решения и работать над совместным развитием идей/проектов для достижения общей цели

ПК-1: Способность организовывать, планировать, контролировать материально-техническое обеспечение предприятий, закупку, продажу (сбыт), обмен и продвижение товаров от производителей к потребителям

В результате освоения дисциплины обучающийся должен:

Знать:

методы и способы организации транспортного процесса в ходе осуществления коммерческой деятельности (соотнесено с индикатором ПК-1.1)

основные формы, виды и особенности бизнес- коммуникаций в области транспортировки, специфику транспортной отрасли и способы определения ключевых игроков на рынке, методы выявления и оценки рисков в процессе транспортировки (соотнесено с индикатором ПК-2.1)

Уметь:

проводить анализ и оценку транспортного процесса и его эффективности; осуществлять контроль деятельности в области транспортировки (соотнесено с индикатором ПК-1.2)

выстраивать долгосрочные отношения с бизнес-партнерами в транспортной отрасли и проводить оценку их эффективности с учетом рисков факторов транспортного рынка (соотнесено с индикатором ПК-2.2)

Владеть:

навыками оптимизации транспортного процесса с целью эффективного и своевременного доведения товаров от производителя к потребителю (соотнесено с индикатором ПК-1.3)

навыками планирования проектов в транспортной сфере (соотнесено с индикатором ПК-2.3)

3. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

Раздел 1. Теоретические основы дисциплины

| № | Наименование темы / Вид занятия | Семестр / Курс | Часов | Компетенции | Литература |
|-----|--|----------------|-------|-------------|--|
| 1.1 | "Роль, место и значение транспорта в торговле" Транспортное обеспечение экономических связей. Качество транспортной услуги. Этапы и элементы транспортного обеспечения. Транспортная составляющая в цене товара. Факторы транспортного обслуживания. Транспортная обеспеченность и система управления транспортом. / Лек / | 6 | 2 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.2 | "Роль, место и значение транспорта в торговле" Транспортное обеспечение экономических связей. Качество транспортной услуги. Этапы и элементы транспортного обеспечения. Транспортная составляющая в цене товара. Факторы транспортного обслуживания. Транспортная обеспеченность и система управления транспортом. Перевозки грузов как логистическая система рыночного товарооборота. / Пр / | 6 | 2 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.3 | Стратегическое планирование деятельности транспортного предприятия / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.4 | "Перевозки грузов как логистическая система рыночного товарооборота" Технико-экономическое обоснование выбора транспортных средств. Преимущества и недостатки различных видов транспорта. Логистические системы сбора и распределения грузов. Планирование и организация перевозок. Экономические показатели оценки работы транспорта. Принципы и методы выбора транспорта. | 6 | 2 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |

| | | | | | |
|------|---|---|---|------------|--|
| | / Лек / | | | | |
| 1.5 | "Перевозки грузов как логистическая система рыночного товарооборота". Технико-экономическое обоснование выбора транспортных средств. Преимущества и недостатки различных видов транспорта. Логистические системы сбора и распределения грузов. Планирование и организация перевозок. Экономические показатели оценки работы транспорта. Принципы и методы выбора транспорта. / Пр / | 6 | 2 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.6 | Основные логистические показатели предприятия / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.7 | Виды запасов и их характеристика / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.8 | Планирование запасов / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.9 | "Функционирование транспортного комплекса" Классификация грузов. Тара и маркировка грузов. Характеристика технических средств. Классификация и характеристика грузовых перевозок. Трубопроводный транспорт. Специализированные и нетрадиционные виды транспорта. Промышленный транспорт. / Лек / | 6 | 2 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.10 | "Функционирование транспортного комплекса" Классификация грузов. Тара и маркировка грузов. Характеристика технических средств. Классификация и характеристика грузовых перевозок. Трубопроводный транспорт. Специализированные и нетрадиционные виды транспорта. Промышленный транспорт. / Пр / | 6 | 2 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.11 | Классификация и характеристика штучных грузов / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.12 | Транспортно-грузовые комплексы / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.13 | "Документы, используемые в международной торговле". Основные транспортные документы на Авиатранспорте, железнодорожном, морском и автотранспорте. Комплект коммерческих документов. / Лек / | 6 | 2 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 1.14 | "Документы, используемые в международной торговле". Основные транспортные документы на Авиатранспорте, железнодорожном, морском и автотранспорте. Комплект коммерческих документов. / Пр / | 6 | 2 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |

Раздел 2. Организация перевозок грузов различными видами транспорта

| № | Наименование темы / Вид занятия | Семестр / Курс | Часов | Компетенции | Литература |
|-----|--|----------------|-------|-------------|--|
| 2.1 | "Организация перевозок грузов автомобильным транспортом". Международные транспортные организации, их структура и роль развития международных автомобильных перевозок. Документы относящиеся к автотранспортному средству. Товарно-транспортная документация на груз. Таможенные документы. Обязанности водителя при приеме и сдаче международного груза. Особенности заполнения ТТИ международного образца. / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 2.2 | "Организация перевозок грузов воздушным транспортом". Упаковка и сортировка грузов. Авиагрузовая накладная. Международные грузовые Авиатарифы. Состояние и пути развития гражданской Авиации в РФ. Роль международных организаций в осуществлении автоперевозок. / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 2.3 | Организация перевозок железнодорожным транспортом. Технико- | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, |

| | | | | | |
|-----|--|---|----|------------|--|
| | экономическое обоснование выбора железнодорожного транспорта. Основные экономические показатели работы транспорта. Перевозка грузов международным железнодорожным транспортом. Правила перевозки пассажиров, качественные и количественные показатели пассажирских железнодорожных перевозок. / Ср / | | | | Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 2.4 | "Организация перевозок грузов морским транспортом". Организация перевозочного процесса. Международное линейное судоходство. Общая характеристика. Тарифы на перевозку грузов в линейном судоходстве. Агентское обслуживание в линейном судоходстве. Формы организации перевозок грузов в линейном судоходстве. Фрахтовый рынок и фрахтовые ставки. Внутренний водный транспорт. / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 2.5 | Особенности перевозки крупнотоннажных контейнеров / Ср / | 6 | 8 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 2.6 | "Организация транспортного страхования грузов". Договор транспортного страхования. Основные документы для доказательства интереса при страховании груза. Виды страхования. Претензионные документы. / Ср / | 6 | 10 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 2.7 | План сбыта продукции / Ср / | 6 | 10 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 2.8 | Ценовая политика транспортного коммерческого предприятия / Ср / | 6 | 11 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.5, Л2.6 |
| 2.9 | / Экзамен / | 6 | 9 | ПК-2, ПК-1 | Л1.1, Л1.2, Л1.3, Л1.4, Л2.1, Л2.2, Л2.3, Л2.4, Л2.6 |

4. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

Структура и содержание фонда оценочных средств для проведения текущей и промежуточной аттестации представлены в Приложении 1 к рабочей программе дисциплины.

5. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

5.1. Основная литература

| | Авторы, | Заглавие | Издательство, год | Колич-во |
|------|-----------------------------------|---|---|---|
| Л1.1 | Федько В. П., Бондаренко В. А. | Коммерческая логистика: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по экон. спец. | Ростов н/Д: МарТ, 2012 | 200 |
| Л1.2 | Альбеков А. У. | Логистика: учеб. | М.: РИО, 2016 | 92 |
| Л1.3 | Гаджинский А. М. | Логистика: учеб. для вузов | М.: Дашков и К, 2008 | 84 |
| Л1.4 | Зубин С. И. | Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учебное пособие | Москва: Евразийский открытый институт, 2010 | https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=90786 неограниченный доступ для зарегистрированных пользователей |

5.2. Дополнительная литература

| | Авторы, | Заглавие | Издательство, год | Колич-во |
|------|-------------------------------------|---|------------------------|----------|
| Л2.1 | Шепелев А. Ф., Печенежская И. А. | Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учеб. пособие | Ростов н/Д: МарТ, 2001 | 294 |
| Л2.2 | Неруш Ю. М. | Логистика: учеб. | М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004 | 99 |
| Л2.3 | Миротин Л. Б., Боков В. В. | Современный инструментальный логистического управления: учеб. для вузов | М.: Экзамен, 2005 | 100 |

| | Авторы, | Заглавие | Издательство, год | Колич-во |
|------|-----------------------------------|--|------------------------------------|---|
| Л2.4 | Минько Р. Н., Шапошников А. И. | Технология транспортных процессов: учебное пособие | Москва, Берлин: Директ-Медиа, 2016 | https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=448313 неограниченный доступ для зарегистрированных пользователей |
| Л2.5 | Горбачев С. В., Шпильман Т. М. | Экономика транспортных процессов: учебное пособие | Оренбург: ОГУ, 2017 | http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=485440 неограниченный доступ для зарегистрированных пользователей |
| Л2.6 | | Вестник Пермского университета. Серия Экономика | , 2006 | https://www.iprbookshop.ru/7282.html неограниченный доступ для зарегистрированных пользователей |

5.3 Профессиональные базы данных и информационные справочные системы

ИСС "КонсультантПлюс"

ИСС "Гарант" <http://www.internet.garant.ru/>

База данных Федеральной службы государственной статистики <https://rosstat.gov.ru/>

5.4. Перечень программного обеспечения

Операционная система РЕД ОС

LibreOffice

5.5. Учебно-методические материалы для студентов с ограниченными возможностями здоровья

При необходимости по заявлению обучающегося с ограниченными возможностями здоровья учебно-методические материалы предоставляются в формах, адаптированных к ограничениям здоровья и восприятия информации. Для лиц с нарушениями зрения: в форме аудиофайла; в печатной форме увеличенным шрифтом. Для лиц с нарушениями слуха: в форме электронного документа; в печатной форме. Для лиц с нарушениями опорно-двигательного аппарата: в форме электронного документа; в печатной форме.

6. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

Помещения для всех видов работ, предусмотренных учебным планом, укомплектованы необходимой специализированной учебной мебелью и техническими средствами обучения:

- столы, стулья;
- персональный компьютер / ноутбук (переносной);
- проектор;
- экран / интерактивная доска.

7. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ

Методические указания по освоению дисциплины представлены в Приложении 2 к рабочей программе дисциплины.

ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

1 Описание показателей и критериев оценивания компетенций на различных этапах их формирования, описание шкал оценивания

1.1 Показатели и критерии оценивания компетенций:

| ЗУН, составляющие компетенцию | Показатели оценивания | Критерии оценивания | Средства оценивания |
|---|---|--|--|
| ПК-1: Способность организовывать, планировать, контролировать материально-техническое обеспечение предприятий, закупку, продажу (сбыт), обмен и продвижение товаров от производителей к потребителям | | | |
| Знать методы и способы организации транспортного процесса в ходе осуществления коммерческой деятельности | Поиск и сбор необходимой литературы в области транспортной составляющей деятельности коммерческой деятельности; изучение источников информации, которые использовались при подготовке к практическим занятиям | полнота и содержательность ответа; умение приводить примеры; умение отстаивать свою позицию; умение пользоваться дополнительной литературой при подготовке к занятиям; соответствие представленной в ответах информации материалам лекции и учебной литературы | Т – тест (вопросы 1-15); Р – реферат (темы 1-39) |
| Уметь проводить анализ и оценку транспортного процесса и его эффективности; осуществлять контроль деятельности в области транспортировки | Систематизация аналитической, научной информации на основе отечественных источников и составление обзора о состоянии транспортной отрасли; анализирует избранную тему реферата, решает кейс задания | Выражение своих мыслей в качестве докладчика, целенаправленность поиска и отбора аналитической информации, полнота проведенного анализа аналитической информации; логика изложения, обоснованность выбора и полнота раскрытия темы; использование методических инструментов для решения ситуационных заданий | Р – реферат (темы 1-39); Кейс-задание (1-3 задания); Контрольные задания; Вопросы к экзамену (1-62 вопросы) |
| Владеть навыками оптимизации транспортного процесса с целью эффективного и своевременного доведения товаров от производителя к потребителю | Владение навыками исследовательской деятельности; готовит реферат на выбранную тему, анализирует и интерпретирует полученные результаты решения кейс заданий, лабораторных работ | Умение пользоваться материалами аналитических источников, полнота представленной информации, умение аргументировано отстаивать свою позицию; умение свободно выполнять задания, предусмотренные программой дисциплины; умение применять теоретические знания | Кейс-задание (1-3 задание); Контрольные задания; Вопросы к экзамену (1-62 вопросы) |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | | для анализа практических ситуаций, делать правильные выводы, анализ и интерпретация полученных результатов решения ситуационных заданий | |
| ПК-2: Способность взаимодействовать с бизнес-партнерами, выстраивать отношения сотрудничества, выявлять и учитывать потребности и интересы других, предлагать взаимовыгодные решения и работать над совместным развитием идей/проектов для достижения общей цели | | | |
| Знать основные формы, виды и особенности бизнес-коммуникаций в области транспортировки, специфику транспортной отрасли и способы определения ключевых игроков на рынке, методы выявления и оценки рисков в процессе транспортировки | Поиск и сбор необходимой литературы в области транспортной составляющей деятельности коммерческой деятельности; изучение источников информации, которые использовались при подготовке к практическим занятиям | полнота и содержательность ответа; умение приводить примеры; умение отстаивать свою позицию; умение пользоваться дополнительной литературой при подготовке к занятиям; соответствие представленной в ответах информации материалам лекции и учебной литературы | Т – тест (вопросы 1-15); Р – реферат (темы 1-39) |
| Уметь выстраивать долгосрочные отношения с бизнес-партнерами в транспортной отрасли и проводить оценку их эффективности с учетом рисков факторов транспортного рынка | Систематизация аналитической, научной информации на основе отечественных источников и составление обзора о состоянии транспортной отрасли; анализирует избранную тему реферата, решает кейс задания | Выражение своих мыслей в качестве докладчика, целенаправленность поиска и отбора аналитической информации, полнота проведенного анализа аналитической информации; логика изложения, обоснованность выбора и полнота раскрытия темы; использование методических инструментов для решения ситуационных заданий | Р – реферат (темы 1-39); Кейс-задание (1-3 задания); Контрольные задания; Вопросы к экзамену (1-62 вопросы) |
| Владеть навыками планирования проектов в транспортной сфере | Владение навыками исследовательской деятельности; готовит реферат на выбранную тему, анализирует и интерпретирует полученные результаты решения кейс заданий, лабораторных работ | Умение пользоваться материалами аналитических источников, полнота представленной информации, умение аргументировано отстаивать свою позицию; умение свободно выполнять задания, предусмотренные программой дисциплины; умение применять теоретические знания для анализа практических ситуаций, делать правильные выводы, анализ и интерпретация полученных результатов решения ситуационных заданий | Кейс-задание (1-3 задание); Контрольные задания; Вопросы к экзамену (1-62 вопросы) |

1.2 Шкалы оценивания:

Текущий контроль успеваемости и промежуточная аттестация осуществляется в рамках накопительной балльно-рейтинговой системы в 100-балльной шкале:

84-100 баллов (оценка «отлично»)

67-83 баллов (оценка «хорошо»)

50-66 баллов (оценка «удовлетворительно»)

0-49 баллов (оценка «неудовлетворительно»)

2 Типовые контрольные задания или иные материалы, необходимые для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих этапы формирования компетенций в процессе освоения образовательной программы

Вопросы к экзамену

1. Качество транспортной услуги.
2. Организация перевозок автотранспортом.
3. Транспортная составляющая в цене товара.
4. Перевозки на воздушном транспорте.
5. Лицензирование перевозочной деятельности.
6. Перевозки на речном транспорте.
7. Транспортная логистика.
8. Посредничество в транспортных операциях.
9. Особенности функционирования транспортно-логистических систем.
10. Понятие транспортного страхования.
11. Техничко-экономическое обоснование выбора транспортных средств.
12. Государственное управление в сфере транспорта.
13. Логистические системы сбора и распределения грузов.
14. Добровольное и обязательное страхование ответственности при перевозке.
15. Классификация грузов.
16. Договор перевозка груза.
17. Себестоимость транспортной продукции.
18. Предъявление исков и претензий по договору перевозки.
19. Основные экономические характеристики транспорта.
20. Аренда транспортных средств.
21. Показатели экономической эффективности транспортных перевозок.
22. Транспортно-экспедиционное обслуживание.
23. Система управления транспортной отраслью.
24. Транспортное обслуживание и его качество.
25. Понятие прямой смешанной перевозки, ее характеристики.
26. Нормативно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта.
27. Понятие интермодальных перевозок и их особенности.
28. Цель и сфера применения ИНКОТЕРМС-2020.
29. Схемы организации смешанных сообщений.
30. Нормативно-правовое регулирование деятельности авиа транспорта.
31. Классификация операторов смешанной перевозки (ОСП). Ответственность оператора смешанной перевозки.
32. Нормативно-правовое регулирование деятельности автомобильного транспорта.
33. Нормативно-правовое регулирование деятельности речного транспорта.
34. Таможенная очистка, упаковка и осмотр товара.
35. Принципы формирования тарифов на смешанные перевозки и оценки их уровня.
36. Нормативно-правовое регулирование деятельности морского транспорта

37. Транспортно-технологические системы.
38. Достоинства и недостатки различных видов транспорта.
39. Характеристики транспортных средств (грузоподъемность, грузовместимость и т.д.).
40. Маркировка груза.
41. Правовое регулирование перевозок грузов морским транспортом.
42. Прием груза к перевозке морским транспортом.
43. Понятие транзита. Транспортные транзитные коридоры.
44. Технико-экономическое обоснование выбора железнодорожного транспорта.
45. Особенности российских транспортных коридоров.
46. Технико-экономическое обоснование выбора автомобильного транспорта.
47. Правовое регулирование функционирования международного транспорта.
48. Технико-экономическое обоснование выбора речного транспорта.
49. Договор морской перевозки груза.
50. Основные транспортные документы, используемые при автомобильных перевозках.
51. Договор перевозки груза железнодорожным транспортом, порядок его заключения.
52. Технико-экономическое обоснование выбора авиатранспорта.
53. Транспортно-экспедиционное обслуживание.
54. Основные транспортные документы, используемые при морских внешнеторговых перевозках.
55. Организация морских перевозок.
56. Складские комплексы и транспортировка грузов.
57. Фрахтовый рынок. Технология фрахтования.
58. Таможенное регулирование перевозок грузов.
59. Организация перевозок грузов ж/д транспортом.
60. Основные транспортные документы, используемые при авиаперевозках.
61. Международные перевозки различными видами транспорта.
62. Организация погрузо-разгрузочных работ.

Критерии оценивания:

- 84-100 баллов (оценка «отлично») - выставляется, если изложенный материал фактически верен, наличие глубоких исчерпывающих знаний в объеме пройденной программы дисциплины в соответствии с поставленными программой курса целями и задачами обучения; правильные, уверенные действия по применению полученных знаний на практике, грамотное и логически стройное изложение материала при ответе, усвоение основной и знакомство с дополнительной литературой;

- 67-83 баллов (оценка «хорошо») - наличие твердых и достаточно полных знаний в объеме пройденной программы дисциплины в соответствии с целями обучения, правильные действия по применению знаний на практике, четкое изложение материала, допускаются отдельные логические и стилистические погрешности, обучающийся усвоил основную литературу, рекомендованную в рабочей программе дисциплины;

- 50-66 баллов (оценка «удовлетворительно») - наличие твердых знаний в объеме пройденного курса в соответствии с целями обучения, изложение ответов с отдельными ошибками, уверенно исправленными после дополнительных вопросов; правильные в целом действия по применению знаний на практике;

- 0-49 баллов (оценка «неудовлетворительно») - ответы не связаны с вопросами, наличие грубых ошибок в ответе, непонимание сущности излагаемого вопроса, неумение применять знания на практике, неуверенность и неточность ответов на дополнительные и наводящие вопросы».

Тесты

1. Банк тестов по разделам и (или) темам

1. Коносамент бывает:

- а) именной;
- б) ордерный;
- в) на предъявителя;
- г) все;

2. Авианакладная является:

- а) товарораспределительным документом;

- б) передаточным документом;
- в) ни один из вариантов;
- 3. Счет-фактура это:
 - а) счет, выписываемый после окончательной приемки товара покупателям;
 - б) счет, который объединяет реквизиты счета и спецификации;
 - в) все варианты верны;
- 4. Является ли упаковочный лист товарораспределительным документом:
 - а) да;
 - б) нет;
- 5. Является ли комплектовочная ведомость формой упаковочного листа:
 - а) да;
 - б) нет;
- 6. Комиссия по транспорту Европейского экономического управления (ЕЭС) добивается устранения препятствий в формировании транспортной политики на:
 - а) ж/д транспорте;
 - б) морском транспорте;
 - в) автомобильном транспорте;
 - г) воздушном транспорте;
 - д) речном транспорте;
- 7. Какие из перевозок не являются одним из видов автоперевозок:
 - а) трапные перевозки;
 - б) мелкопартионных грузов;
 - в) смешанный;
 - г) комбинированный;
 - д) все являются;
- 8. Книжка МДП, это:
 - а) таможенный документ на груз, который освобождает перевозчика от уплаты залоговых сумм, пошлин и сборов;
 - б) документ, предоставленный экспортером или импортером груза таможене для выполнения таможенных- формальностей при импорте или экспорте товаров;
- 9. Лицензия на автоперевозки действительна:
 - а) не менее 5 лет;
 - б) до 3 лет;
 - в) бессрочна;
 - г) а и б;
- 10. Транспортная маркировка, например 500/40 = 24531. Расшифруйте:
 - а) числитель – порядковый номер, за который данная отправка принята к перевозке по книге отправителя;
 - б) числитель – число мест данной отправки;
 - в) числитель – номер грузовой накладной;
- 11. Понятие «трамп» - это:
 - а) разновидность коммерческих условий в международной торговле, устанавливающих порядок поставки и оплаты товаров;
 - б) скидка с тарифа, представленная грузоотправителем за отправку им своих грузов только на судах определенной линии;
 - в) грузовой пароход для перевозки грузов по любым направлениям;
- 12. Фрахтовый счет – это:
 - а) документ, выдаваемый транспортным оператором, в котором указываются фрахтовые ставки и издержки на транспортировку, а также условия платежа;
 - б) документ, который содержит ту же информацию, что и грузовой манифест;
 - в) документ, выдаваемый поставщикам, отправляющим товары покупателю;
- 13. Коносамент чартерный – это:
 - а) коносамент, не содержащий условий и сроков перевозки транспортной компании;
 - б) контракт перевозки, заключенный с нанимателем судна, когда на борту остается незаполненное грузом свободное пространство;
 - в) морской коносамент для перевозки товаров на судах, совершающих рейсы по расписанию, для которых в месте назначения имеется зарезервированный причал;

14. Договор морской перевозки – это:

- а) соглашение, которое определяет условия перевозки грузов и пассажиров морским путем;
- б) соглашение, которое устанавливает условия, на которых судно предоставляется фрахтовщиком фрахтователю на определенный срок для использования его по назначению;
- в) а и б;

15. Коммерческий счет – это:

- а) основной документ, определяющий подачу судов под перевозку внешнеторговых грузов;
- б) основной расчетный документ, содержащий требования продавца к покупателю об уплате указанной в нем суммы причитающегося платежа за поставленный товар;
- в) документ, который выдается стороной, имеющей право давать распоряжения о выдаче указанных в ней товаров названному грузополучателю.

2. Критерии оценивания:

Оценка тестовых заданий производится в соответствии с утвержденными критериями: за каждый правильный ответ с 1 по 15 вопросы - по 1 баллу.

Максимальная сумма баллов по тестам: 15 баллов.

Кейс-задание

Кейс-задание 1

Составьте договор поставки в следующей ситуации: от Можайской швейной фабрики 20 ноября 2008г. за № 175 поступило коммерческое предложение Голицынскому райпотребсоюзу заключить договор на поставку швейных изделий на 2009г. В письме швейной фабрики предлагается Голицынскому РПС в течение 20 дней с момента получения предложения разработать и представить проект договора. В связи с этим председатель правления Голицынского РПС поручил в указанный срок ст. товароведу по группе швейных товаров подготовить с привлечением юриста и бухгалтера проект договора и после согласования его с правлением РПС направить поставщику для подписания.

Задание выполняется в 3 этапа: составление текста проекта договора, развернутой спецификации к проекту и сопроводительного письма к проекту (бланки примерного договора, спецификации и сопроводительного письма прилагаются).

Кейс-задание 2

Составьте протокол разногласий при заключении договора поставки, учитывающий интересы покупателя – Голицынского РПС, исходя из того, что в тексте проекта договора Можайской швейной фабрики содержатся пункты:

- 1 п. 1.3 «Поставка швейных изделий осуществляется ежеквартально равными партиями»
- 2 п. 2.4. «Качество поставляемой продукции должно соответствовать установленным образцам»
- 3 п. 3.5.» Отгрузка швейных изделий осуществляется транспортом поставщика (покупателя) ежеквартально на центральный склад РПС»
- 4 п. 4.3. «Поставка швейных изделий осуществляется с условием обязательной предоплаты продукции»
- 5 п. 5.1. За просрочку или недопоставку, а также невыборку товаров покупателем стороны несут имущественную ответственность в форме неустойки в соответствии с ГК РФ.
- 6 П.5.2. «За поставку недоброкачественных изделий (с производственными дефектами) с поставщика может быть взыскан штраф в соответствии с ГК РФ. Для выполнения задания прилагаются типичные бланки протокола разногласий и протокола согласования разногласий, а также примерная форма сопроводительного письма. При выполнении задания следует обратить внимание на такие моменты:

- в графе «редакция поставщика» необходимо полностью указать формулировку спорного пункта (сокращенное заполнение путем ссылки на соответствующий пункт договора не допускается, т.к. затрудняет уяснение существа разногласий)

- форма расчетов (предоплата) невыгодное условие для покупателя
- график завоза (ежеквартально равными партиями) не учитывает сезонного спроса
- конкретные размеры имущественных санкций.

- включение в договор на правах на правах дольщиков и крупных магазинов РПС, торгующих швейными изделиями.

Кейс-задание 3

Составьте разрядку на отгрузку товаров Можайской швейной фабрики Голицынскому РПС.

Указания по выполнению: Заключение договора поставки завершает первый этап коммерческой работы. Следующая задача коммерческих служб - обеспечение четкой организации поставок товара, в т.ч. составление разрядок на отгрузку товаров от поставщика к конечным грузополучателям, входящим в организационную структуру покупателя по договору. Основанием для транзитной отгрузки товаров (минуя склады РПС) является наряд, который выписывается покупателем (стороной по договору) и адресуется поставщику, а копия отсылается конечному получателю (дольщику по договору). Наряд на несколько грузополучателей называется разрядка. Разрядки на первый квартал обычно прилагаются к договору, а на последующие - представляются покупателем в определенный срок до начала соответствующего квартала.

Копии разрядок высылаются грузополучателям. Наряд и разрядка выписываются по единообразным формам, содержащим корреспондентскую (реквизиты поставщика и покупателя) и фактурную (наименование товара, количество, цена, сумма) части.

Критерии оценивания:

- 5-10 баллов выставляется студенту, если отмечается соответствие решения сформулированным в кейсе вопросам; обоснованность решения, наличие альтернативных вариантов, прогнозирование возможных проблем, комплексность

- 0-4 балла выставляется студенту, если отмечается несоответствие решения сформулированным в кейсе вопросам; предлагаемое решение не обоснованно, отсутствуют альтернативные варианты, проблема рассмотрена не комплексно.

Максимальное количество баллов за выполнение трех кейс-заданий – 30 баллов.

Контрольные задания

«Экономическая оценка эффективности дополнительных финансовых инвестиций в развитие логистической системы (на примере транспортного комплекса)»

Примечание. Предлагаемую задачу можно использовать в учебном процессе несколькими вариантами:

- 1) преподавать студентам как целостную итоговую задачу по оценке эффективности функционирования логистической системы;
- 2) разбить задачу на несколько вопросов и преподавать студентам отдельными блоками по оценке параметров экономической эффективности функционирования логистической системы;
- 3) предложить задачу в качестве деловой игры, поскольку материал требует не только умения проводить математические вычисления, но и логических размышлений. Для этого предлагается распределить студентов на группы по 3—4 человека и выдать индивидуальные задания, прилагаемые ниже.

Условие задачи

Транспортный комплекс осуществляет доставку продукции потребителям в среднем количестве 5000 тыс. т, в том числе:

- железнодорожным транспортом — 2800 тыс. т;
- автомобильным транспортом — 2000 тыс. т;
- воздушным транспортом — 200 тыс. т.

Требуется определить изменение основных показателей работы различных видов транспорта в зависимости от капитальных вложений, рассчитав:

- грузооборот;
- доходы;

- фондоотдачу;
- рентабельность;
- прибыль;
- производительность труда;
- численность работников;
- себестоимость перевозок.

Примечание. Период до инвестирования принимаем за базовый, а после инвестирования — за плановый.

Алгоритм решения задачи

Шаг 1, Расчет грузооборота

Грузооборот— это произведение перевозимых грузотонн на среднюю дальность пути следования; выражается в тонно-кило-метрах, исходя из которого в дальнейшем определяется общий доход от перевозок, так как доход приносит каждый километр по пути транспортирования грузов. Иначе говоря, предприятие, до-пустим, во временных рамках получает доход от каждой рабочей единицы времени, а если взять по перевозкам в частности — то от каждого километра (либо от другой, присущей конкретному региону единице, например, США применяет единицу расстояния к милям).

Грузооборот рассчитывается по /формуле 1:/

$$Гр = W_{пер} \times l/l \quad (1)$$

где $W_{пер}$ — общий объем перевозок; l/l — средняя дальность перевозок.

Примечание: среднюю дальность из условия деловой игры мы понимаем под средней дальностью перевозок в оба конца, т. е. пере-возка грузов с учетом возвращения транспорта в исходное место назначения. А в случае если дана дальность перевозок только в одно направление, то этот показатель дальности надо умножить на два.

Определим, какой грузооборот имеет место в транспортном комплексе:

по железнодорожному транспорту до инвестирования капитала:

после инвестирования в В/Т:

$$Гр_{инвест} = 5,12 \times 250 = 1280 \text{ млн ткм.}$$

Шаг 2. Расчет доходов по видам транспортных средств. Теперь, как уже упоминали раньше, определим, какой доход приносит каждый километр по пути транспортирования грузов, применив ранее рассчитанный показатель грузооборота (формула (2)).

$$Д = Д_{ставка} \times Гр. \quad (2)$$

где $Д$ — доход предприятия;

$Д_{ставка}$ — доходная ставка, установленная предприятием в денежных единицах на каждую тонну-километр;

$Гр$ — грузооборот предприятия.

Определим, какой доход наблюдается в ТК по всему транспорт-ному пути перевозки грузов исходя из доходной ставки каждого километра пути и общего грузооборота.

Шаг 3. Определение фондоотдачи

Фондоотдача— это обобщающий показатель использования всей совокупности основных средств. Чем он выше, тем более эффективно они используются, низкий свидетельствует о недостаточном объеме продаж или о слишком высоком уровне капитальных вложений. Его величина в значительной мере зависит от отраслевых особенностей, способов начисления амортизации, оценки активов и других факторов.

На показатель фондоотдачи, выражающий связь между средствами труда и произведенной с их помощью продукцией, влияют, с одной стороны, изменение объема и структуры основного капитала, его стоимости, уровня экстенсивного и интенсивного использования, с другой — изменение цен, объема и структуры продукции, степени специализации и кооперирования производства. Комплекс мероприятий по повышению фондоотдачи, разрабатываемый на всех уровнях управления, должен обеспечивать рост объемов производства за счет более полного использования внутрихозяйственных резервов, машин и оборудования, повышения их сменности и производительности, ликвидации простоев, сокращения сроков освоения производственных мощностей. Во всех отраслях промышленности, на каждом предприятии и рабочем месте имеются значительные резервы улучшения использования основных фондов и особенно их активной части.

Реализация резервов означает выпуск продукции с наименьшими затратами средств производства на каждую ее единицу, в полном объеме при меньшем количестве производственных фондов. Следует иметь в виду, что фондоотдача может быть выше там, где основные средства больше изношены. Итак, фондоотдача — это отношение дохода к стоимости основных фондов или средств /формулы 3, 4).

Шаг 4. Расчет прибыли транспортной компании

Прибыль (общая по хозяйственной структуре) — это тот остаток средств, который получается разностью полученных доходов фирмы, предприятия или любой другой действующей хозяйственной структуры от общей суммы произведенных затрат (формула (5)):

Шаг 5. Определение рентабельности

Рентабельность — это относительная величина (комплексный интегральный показатель), выраженная в процентах (или коэффициентом) и характеризующая эффективность применения в производстве ресурсов овеществленного труда или издержек производства. Предприятие, осуществляющее хозяйственную деятельность, заинтересовано не только в получении максимальной прибыли, но и в эффективном использовании вложенных в производство средств, исчисляемых размером прибыли, полученной на одну денежную единицу производственных фондов, капитала, оборота реализованной продукции, инвестиций, текущих издержек производства. Рассчитаем рентабельность активов, которая является показателем, отражающим способность предприятия использовать оборотный и необоротный капиталы и свидетельствующим о том, сколько денежных единиц потребовалось для получения одной единицы прибыли. Он применяется для определения уровня конкурентоспособности предприятия и сравнивается в практике с его среднеотраслевым значением /формула 10/

Шаг 6. Расчет численности работников в планируемом периоде

В данном случае мы рассматриваем численность работников транспортного комплекса после инвестирования капитала в данный комплекс.

Теперь произведем расчеты численности работников транспортной компании в планируемом периоде по:

— железнодорожному транспорту:

$$Ч = 1500 \times 0,6 \times 1,1143 + 1500 \times 0,4 = 1002,9 + 600 = 1603 \text{ чел.};$$

— автотранспорту:

$$Ч = 900 \times 0,7 \times 1,06 + 900 \times 0,3 = 667,8 + 270 = 938 \text{ чел.};$$

— воздушному транспорту:

$$Ч = 600 \times 0,8 \times 1,6 + 600 \times 0,2 = 768 + 120 = 888 \text{ чел.};$$

— всему ТК после инвестирования капитала в Ж/Д:

$$Ч = 3000 \times 0,75 \times 1,064 + 3000 \times 0,25 = 2394 + 750 = 3144 \text{ чел.};$$

— всему ТК после инвестирования капитала в А/Т:

$$Ч = 3000 \times 0,75 \times 1,024 + 3000 \times 0,25 = 2304 + 750 = 3054 \text{ чел.};$$

— всему ТК после инвестирования капитала в В/Т:

$$Ч = 3000 \times 0,75 \times 1,024 + 3000 \times 0,25 = 2394 + 750 = 3054 \text{ чел.}$$

Шаг 7. Изменение уровня производительности труда

Для того чтобы определить производительность труда следует определить в первую очередь, что же такое производительность вообще.

Производительность в общем смысле — это показатель среднего объема продукта или реальной продукции на единицу затраченных ресурсов.

Например, средний объем труда или выработка одного рабочего за час.

В свою очередь, /производительность труда / — это общий объем продукции, деленный на количество затраченного на его производство трудовых ресурсов.

Производительность труда может выражаться:

в стоимостном выражении:

$$A = \text{Доход} / \text{численность рабочих (руб./чел.);} \quad (13)$$

в натуральном выражении:

$$= \text{Грузооборот} / \text{численность рабочих}$$

(т.км/чел.) (14)

Производительность труда в стоимостном выражении по:

— железнодорожному транспорту до инвестирования капитала:

$$A = 53,76/1500 = 0,036 \text{ млн руб./чел.};$$

после инвестирования капитала в ТК:

$$A = 59,9/1603 = 0,037 \text{ млн руб./чел.};$$

— автотранспорту до инвестирования капитала:

$$A = 62,4/900 = 0,069 \text{ млн руб./чел.}; \text{ после инвестирования капитала:}$$

$$A = 66,14/938 = 0,07 \text{ млн руб./чел.};$$

— воздушному транспорту до инвестирования капитала:

$$A = 17,16/600 = 0,0286 \text{ млн руб./чел.};$$

после инвестирования капитала:

$$A = 27,46/888 = 0,03 \text{ млн руб./чел.};$$

— по ТК до инвестирования капитала:

$$A = 200/3000 = 0,0667 \text{ млн руб./чел.};$$

после инвестирования капитала в Ж/Д:

$$A = 212,8/3144 = 0,0677 \text{ млн руб./чел.};$$

после инвестирования капитала в А/Т:

$$A = 204,8/3054 = 0,0671 \text{ млн руб./чел.};$$

после инвестирования капитала в В/Т:

$$A = 204,8/3054 = 0,0671 \text{ млн руб./чел.}$$

Себестоимость перевозок в базовом периоде по: — железнодорожному транспорту:

Для того чтобы найти себестоимость перевозок в планируемом периоде, нужны расходы в планируемом периоде, а мы их уже рассчитали раньше.

Шаг 9. Оценка экономической эффективности

Экономическая эффективность может определяться на уровне предприятия, отрасли, народного хозяйства, учитывающая затраты и результаты, связанные с осуществлением инвестиций в проект, показатели которой выходят за пределы прямых финансовых интересов его участников и допускают их денежную оценку. Показатели экономической эффективности на уровне предприятия позволяют учитывать производственные результаты — выручку от реализации продукции (работ) за вычетом той ее части, которая израсходована на собственные нужды, прибыль (доход) или снижение текущих издержек производства (себестоимости); и социальные, относящиеся /к /работникам предприятий и членам их семей. В них учитываются только инвестиции и текущие затраты предприятия, не допуская их повторного счета.

Оценка экономической эффективности дополнительных финансовых инвестиций в развитие логистической системы может осуществляться с помощью системы показателей и различных критериев, имеющих одну важную особенность — используемые при их определении расходы и доходы рассредоточены во времени, а поэтому приходится приводить их к одному (базовому) моменту. И причина в этом — неодинаковая ценность денежных средств во времени, т.е. денежная единица, вложенная в инвестиции, не тождественна денежной единице через год—два и т. д. Поэтому в практике инвестиционного проектирования (и в ряде других случаев) используют метод уравнивания текущих расходов и доходов по проекту с изменениями, вызванными указанными причинами.

В нашем конкретном случае экономическая оценка эффективности дополнительных финансовых инвестиций в развитие транспортного комплекса по методу приведенных затрат рассчитывается по формуле 17./

Все изменения основных показателей работы различных видов транспорта в зависимости от капитальных вложений по каждому транспорту и по всему ТК мы рассчитали.

Мы выбрали в качестве эффективного направления инвестирования железнодорожный транспорт по минимальным приведенным затратам. А теперь рассчитаем общую эффективность данного проекта по формуле 19./

Теперь сопоставим эту величину с коэффициентом эффективности:

Отсюда видно, что данный инвестиционный проект нельзя назвать эффективным, хотя приведенные затраты минимальные, так как, если эффективность меньше коэффициента приведения, то инвестиционный проект в запланированный срок не окупится.

Для наглядности рассчитаем фактическое время окупаемости данного проекта (формула 19):

$$T_{\text{фак}} = 128/(32,12-27,76) = 128/4,36 = 29,36 \text{ лет.}$$

/Вывод. /Инвестиции в ТК по направлению железнодорожного транспорта обеспечивают наименьшие приведенные затраты по ТК в планируемом периоде, следовательно, это направление инвестиций наиболее эффективно из всех приведенных вариантов, что, в частности, подтверждается также другими показателями в вышеприведенных обобщающих таблицах.

Но есть одно но — это отсутствие эффективности данного проекта по фактической окупаемости, так как реальный срок окупаемости — 29 лет и 2 месяца. Следовательно, в данном случае либо стоит отказаться от инвестирования средств в данный проект и найти другие способы повышения эффективности логистической системы, либо если принять, что руководство комплекса скорее всего стремится не только получить максимальную прибыль за минимальный инвестиционный период (быструю окупаемость), но и преследует иные цели, как, например, увеличение грузооборота предприятия за счет вложения финансовых средств в развитие железнодорожного транспорта или снижение себестоимости продукции и т. п.

/Примечание. /Данную задачу можно использовать для оценки эффективности вложения финансовых средств в развитие любой из функциональных подразделений логистической системы, например в развитие отдела снабжения, управления запасами, складирования, распределения и т. д.

Индивидуальные задания для самостоятельного решения

/Общие условия задачи/

Транспортный комплекс осуществляет доставку продукции потребителям в среднем в количестве 5000 тыс. т, в том числе:

- железнодорожным транспортом — 2800 тыс. т;
- автомобильным транспортом — 2000 тыс. т;
- воздушным транспортом — 200 тыс. т.

Требуется выбрать более эффективный вид транспорта для освоения растущих объемов работ на основе определения изменения основных показателей работы различных видов транспорта в зависимости от капитальных вложений, рассчитав: грузооборот, доход, фондоотдачу, рентабельность, прибыль, производительность труда, численность работников, себестоимость перевозок.

Критерии оценивания:

| | Критерии оценивания |
|------------------|---|
| - 16-25 баллов | свободное владение профессиональной терминологией; умение высказывать и обосновать свои суждения; осознанно применяет теоретические знания для решения ситуационного задания организует связь теории с практикой; все задания выполнены верно |
| - 11-15 баллов | студент грамотно излагает материал; ориентируется в материале, владеет профессиональной терминологией, осознанно применяет теоретические знания для решения ситуационного задания, но содержание и форма ответа имеют отдельные неточности; |
| - 5-10 баллов | студент излагает материал неполно, непоследовательно, допускает неточности в определении понятий, в применении знаний для решения ситуационного задания, не может доказательно обосновать свои суждения |
| оценка 0-4 балла | в ответе проявляется незнание основного материала программы, допускаются грубые ошибки в изложении, не может применять знания для решения ситуационного задания, отсутствует аргументация изложенной точки зрения, нет собственной позиции. |

Максимальная сумма баллов за выполнение лабораторной работы: 25 баллов

Темы рефератов

- 1 Общая характеристика транспорта России.
- 2 Роль транспорта в экономике страны.
- 3 Транспорт как отрасль народного хозяйства, его отличительные особенности.
- 4 Структурно-функциональная характеристика транспорта (транспорт общего и необщего пользования).
- 5 Транспорт магистральный и немагистральный.

6 Группы показателей, характеризующие технико-экономические и другие особенности транспорта России в мировой торговой системе.

7 Показатели транспортной обеспеченности и доступности.

8 Показатели густоты транспортной сети для железнодорожного, автомобильного и для всех видов транспорта.

9 Основные принципы управления транспортом в условиях рыночной экономики.

10 Формы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта. Транспортная документация.

11 Тенденция распределения грузовых перевозок между различными видами транспорта.

12 Грузовые потоки, их классификация по назначению, видам транспорта и родам грузов.

13 Условия перевозки отдельных видов грузов.

14 Основные показатели качества транспортного обслуживания грузовладельцев (степень удовлетворения спроса по объему перевозок; степень ритмичности, регулярность перевозок, выполнение установленных сроков перевозки грузов, степень сохранности перевозимых грузов, уровень безопасности перевозок).

15 Колесо качества транспортного обслуживания клиентов.

16 Сущность транспортно-экспедиционного обслуживания.

17 Железнодорожный транспорт, его особенности и основные показатели.

18 Технико-экономические особенности и преимущества железнодорожного транспорта.

19 Недостатки железнодорожного транспорта.

20 Специфические и качественные показатели работы железных дорог: ввоз, вывоз, транзит, местное сообщение, среднесуточная погрузка в вагонах, динамическая нагрузка груженого или рабочего вагона, коэффициент порожнего пробега вагонов, среднее время оборота грузового вагона и др.

21 Автомобильный транспорт, его особенности и основные показатели.

22 Преимущества и недостатки автомобильного транспорта.

23 Основные задачи развития автомобильного транспорта.

24 Основные показатели, характеризующие работу автомобильного транспорта: бюджет нахождения автомобилей в хозяйстве, коэффициент технической готовности парка, коэффициент использования парка, коэффициент использования пробега автомобиля, техническая скорость автомобиля, число поездок автомобиля на маршруте, производительность автомобиля и др.

25 Правила перевозки грузов автомобильным транспортом.

26 Использование ведомственного и частного автотранспорта в грузовых перевозках.

27 Морской транспорт, его особенности и основные показатели.

28 Основные функции морского транспорта.

29 Преимущества и недостатки морского транспорта.

30 Основные пути пополнения морского флота.

31 Классификация морских портов.

32 Основные показатели материально-технической базы, работы флота и портов: водоизмещение судна, полная и чистая грузоподъемность, грузовместимость и регистровая (чистая и валовая) вместимость судна, рейс судна, коэффициент загрузки судна и др.

33 Внутренний водный транспорт, его особенности и основные показатели. Факторы, ограничивающие использование речного транспорта.

34 Основные показатели использования судов речного флота: производительность судна, время оборота судна и др.

35 Основные показатели работы речных портов: общий грузооборот порта, объем погрузочно-разгрузочных работ, тонно-операция, коэффициент перевалки грузов.

36 Воздушный транспорт, его особенности и основные показатели.

37 Преимущества и недостатки воздушного транспорта.

38 Характеристика грузов, перевозимых воздушным транспортом.

39 Показатели работы воздушного транспорта (коммерческая загрузка, коэффициент использования коммерческой грузоподъемности, производительность самолета).

Критерии оценивания:

10 баллов

Выставляется при соблюдении следующих требований:

- поставлена проблема исследования, обоснована ее актуальность (2 балла);

- сделан краткий анализ различных точек зрения на рассматриваемую проблему (2 балла);
- сделаны выводы по исследуемой проблеме (2 балла);
- обозначена авторская позиция (2 балла);
- использовано не менее трех литературных источников (1 балл);
- соблюдены требования к оформлению работы (1 балл).

8 баллов

Выставляется при соблюдении следующих требований:

- поставлена проблема исследования, обоснована ее актуальность (2 балла);
- сделан краткий анализ различных точек зрения на рассматриваемую проблему (2 балла);
- обозначена авторская позиция (2 балла);
- использовано не менее трех литературных источников (1 балл);
- соблюдены требования к оформлению работы (1 балл);
- не сделаны выводы по исследуемой проблеме;

6 баллов

Выставляется при соблюдении следующих требований:

- поставлена проблема исследования, обоснована ее актуальность (2 балла);
- сделан краткий анализ различных точек зрения на рассматриваемую проблему (2 балла);
- соблюдены требования к оформлению работы (2 балла);
- не обозначена авторская позиция;
- не использовано не менее трех литературных источников;
- не сделаны выводы по исследуемой проблеме.

Менее 6 баллов

Выставляется при соблюдении следующих требований:

- представлена информация по результатам проведенных исследований и разработанных мероприятий в интерактивном виде (до 2 баллов);
- объем презентации должен соответствовать структуре реферата (до 2 баллов);
- соблюдены требования к структуре презентации (до 2 баллов).

За несоблюдение указанных требований оценка снижается на 1 балл.

Максимальное количество баллов за один реферат – 10 баллов, максимальное количество возможных баллов (30 баллов) за данный вид работ, обучающийся может получить при соответствующей подготовке 3 тем рефератов из предложенного списка.

3 Методические материалы, определяющие процедуры оценивания знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих этапы формирования компетенций

Процедуры оценивания включают в себя текущий контроль и промежуточную аттестацию.

Текущий контроль успеваемости проводится с использованием оценочных средств, представленных в п. 2 данного приложения. Результаты текущего контроля доводятся до сведения студентов до промежуточной аттестации.

Промежуточная аттестация проводится в форме экзамена.

Экзамен проводится по расписанию промежуточной аттестации в устном виде. Количество вопросов в экзаменационном задании – 3. Объявление результатов производится в день экзамена. Результаты аттестации заносятся в ведомость и зачетную книжку студента. Студенты, не прошедшие промежуточную аттестацию по графику промежуточной аттестации, должны ликвидировать задолженность в установленном порядке.

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ

Учебным планом предусмотрены следующие виды занятий:

- лекции;
- практические занятия.

В ходе лекционных занятий рассматриваются теоретические аспекты транспортной логистики, логистические аспекты функционирования транспорта, транспортное обслуживание и его качество, виды доставок и технологические схемы перевозки, особенности транспортно-логистических систем различных видов транспорта и их взаимодействие, даются рекомендации для самостоятельной работы и подготовке к практическим занятиям.

В ходе практических занятий углубляются и закрепляются знания студентов по ряду рассмотренных на лекциях вопросов, развиваются навыки применения количественных и качественных методов логистического анализа в области транспортировки для принятия эффективных управленческих решений в данной области профессиональной деятельности, навыками использования современных технологий и методов построения долгосрочных отношений с деловыми партнерами и разработки стратегий и реализации совместных проектов с учетом целей развития организации и обмена опытом в области транспортной логистики.

При подготовке к практическим занятиям каждый студент должен:

- изучить рекомендованную учебную литературу;
- изучить конспекты лекций;
- подготовить ответы на все вопросы по изучаемой теме.

По согласованию с преподавателем студент может подготовить реферат по теме занятия. В процессе подготовки к практическим занятиям студенты могут воспользоваться консультациями преподавателя.

Вопросы, не рассмотренные на лекциях и практических занятиях, должны быть изучены студентами в ходе самостоятельной работы. Контроль самостоятельной работы студентов осуществляется в ходе занятий методом опроса или посредством тестирования. В ходе самостоятельной работы каждый студент обязан прочитать основную и по возможности дополнительную литературу по изучаемой теме, дополнить конспекты лекций недостающим материалом, выписками из рекомендованных первоисточников. Выделить непонятные термины, найти их значение в энциклопедических словарях.

Для подготовки к занятиям, текущему контролю и промежуточной аттестации студенты могут воспользоваться электронно-библиотечными системами. Также обучающиеся могут взять на дом необходимую литературу на абонементе университетской библиотеки или воспользоваться читальными залами.

Методические рекомендации к решению кейсов

1. Понимание задачи

Одно из ваших первых обязательных действий - понять, что от вас требуется. Чего от вас ждут: усвоения определенной точки зрения или приспособления вашего анализа к определенному "клиенту", т.е. тому, кто будет рассматривать и оценивать достигнутые вами результаты? Какого рода результат требуется? Должны ли вы дать оценку тому, что произошло, или рекомендации в отношении того, что должно произойти? Если требуется прогноз, на какой период времени вы должны разработать подробный план действий? Ожидают ли от вас применения определенных разделов учебного курса или использования конкретных методик? Какая форма презентации требуется? Есть ли у нее ограничения, например, по количеству слов или по времени? Сколько времени вы должны работать с кейсом?

2. Просмотр кейса

После того как вы узнали, каких действий от вас ждут, вы должны "почувствовать" ситуацию кейса. Быстро просмотрите его содержание, стараясь понять основную идею и вид предоставленной вам информации. Если на этой стадии у вас возникают вопросы, или "выскакивают" важные мысли,

или кажутся подходящими те или иные концепции курса, прочитав текст до конца, выпишите их. После этого прочтите кейс медленнее, отмечая маркером или записывая пункты, которые кажутся существенными. Если приводятся цифры, постарайтесь понять, что они могут означать в общем смысле.

3. Составление описания как путь изучения ситуации и определения тем

При просмотре кейса вы неизбежно начнете структурировать ситуацию, оценивая одни аспекты как важные, а другие как несущественные. Однако старайтесь свести такую оценку к минимуму. Намного легче в дальнейшем сузить материал, чем расширить перспективу, которую вы уже ограничили. Если к настоящему моменту вы работаете в группе, то обнаружите, что рисунки, схемы окажут действенную помощь в формировании общего восприятия происходящего. Попробуйте определить и отобразить все моменты, которые могли иметь отношение к ситуации. Из них вы сможете построить систему взаимосвязанных проблем, которые сделали ситуацию заслуживающей анализа. Не забудьте рассмотреть факторы, находящиеся вне прямого контекста проблемы, поскольку они могут быть чрезвычайно важны. Если возникают разные точки зрения, попробуйте определить причину разногласий. Может быть, некоторые люди увидели в кейсе то, чего не заметили вы? Или они пытаются привести другие представления? Важным может быть и то, и другое.

После того как вы посчитаете, что ситуация представлена довольно широко, ищите "темы" - связанные группы факторов, которые могут воздействовать на каждый аспект ситуации. Например, одна их часть может иметь дело с воспринимаемым низким качеством, другая - с изменениями в поведении конкурента. Внутри каждой такой части могут быть группы подвопросов. На этой стадии ищите полезный способ описания ситуации. При рассмотрении проблемной ситуации полезно сравнивать свои действия с поведением адвоката, расспрашивающего клиента, или врача, интересующегося у пациента: "Что, как вам кажется, вызывает беспокойство?" Обратите внимание на слово "кажется". Вы ищите присутствующие симптомы. Но что действительно случилось? Вы пока еще не выяснили, что является проблемой. И еще меньше готовы к тому, чтобы обдумывать решения! Остерегайтесь попасть в это распространенную ловушку.

Вопросы, полезные на преддиагностической стадии:

- Кто считает, что есть проблема, и почему?
- На каком основании базируется мнение этих людей?
- Что происходит (или не происходит), когда и где?
- Какие связанные с происходящим вещи не являются проблемными и почему?
- Что составляет более широкий контекст существующей ситуации?
- Кто или что может влиять на проблемную ситуацию?
- Есть ли другие заинтересованные лица, и кто они?
- Каковы сдерживающие факторы, ограничивающие "пространство решения"?

4. Диагноз - выяснение, почему дела таковы, каковы они есть

Как отмечалось выше, правильная постановка диагноза является трудной задачей.

Диагностическая стадия - одна из тех, к которым вы должны приложить максимум усилий, хотя ее успех будет зависеть от эффективности предыдущих стадий: вам могут мешать нечеткое определение задачи и несовершенное или слишком узкое понимание рассматриваемой ситуации. На этом этапе вам нужно приступить к структурированию информации по кейсу. Есть несколько подходов к структурированию, среди которых самым важным будет использование известных вам концепций и моделей. Самый простой и полезный способ - вспомнить изученные вами ранее темы и провести по ним мозговой штурм для выявления потенциально соответствующих кейсу теоретических концепций. Это даст полезный список ссылок.

Не забывайте возвращаться к информации кейса и более внимательно рассматривать факторы, ставшие важными в ходе диагностики. Вам нужно будет предъявить доказательства в поддержку вашего диагноза.

Работая над постановкой диагноза, старайтесь отделять доказательства от предположений, факты от мнений и ставьте перед собой два вопроса: до какой степени вы уверены в правильности

своих представлений и до какой степени их правильность важна для вашего диагноза. Если у других членов группы возникли другие представления, то это просто сделать. Если же у всех членов группы они одинаковы, то ответить на эти вопросы будет труднее.

5. Формулировка проблем

На этой стадии очень полезно письменно сформулировать ваше восприятие основных проблем. Формулировка проблем окажется базисной точкой для последующих обсуждений. Она также будет основой для усовершенствования формулировок проблем, если ваше понимание ситуации станет более глубоким в ходе последующих дискуссий, и поможет при подготовке вашей презентации.

Удивительно, как часто в разгаре дискуссий вы забываете, чего именно пытаетесь достичь, и отклоняетесь в совершенно другую сторону. Даже если это продуктивное отклонение от основного направления, которое может стать результатом улучшения вашего восприятия, оно может сбить с толку, если не все его понимают. Если же такое отклонение случайно, то оно может привести к немотивированному расходованию усилий. Четкая письменная формулировка проблемы будет отличным способом избежать таких неприятностей.

В консультационных проектах жизненно важно выработать согласованную формулировку проблемы, которая будет рассматриваться, и подход, который будет применен к ее решению. Это может предотвратить разрыв и договоренностей, и отношений с клиентами.

При наличии нескольких проблем полезно установить их приоритетность. Если время позволяет заняться поиском решений только некоторых проблем, будет разумно сконцентрироваться на самых важных из них. Вот подходящие критерии выбора приоритетности проблемы:

- важность - что произойдет, если эта проблема не будет решена?
- срочность - как быстро нужно решить эту проблему?
- иерархическое положение - до какой степени эта проблема является причиной других проблем?
- разрешимость - можете ли вы сделать что-либо для ее решения?

6. Выбор критериев решения проблемы

Следует подумать о критериях выбора решений сразу после выяснения структуры проблемы. В определенном смысле структура и определит критерии. Например, если выяснилось, что самая серьезная проблема связана с корпоративной культурой, тогда решения, вероятно, должны будут повлиять на ее улучшение. Но если существуют также финансовые проблемы, тогда будут критерии выбора, связанные и с ними. (На практике, какой бы ни была проблема, финансовые критерии всегда будут важны.)

Если на этой стадии вы перечислите параметры "хорошего" решения, то получите мерку, по которой сможете оценивать свои варианты критериев, имеющих отношение к потребностям организации (согласно вашему определению), а не просто к определенным наборам вариантов. Кроме определения позитивных аспектов, которые нужно искать в этом решении (способность снизить затраты или нарастить капитал, или что-либо другое), стоит также посмотреть на факторы, которые будут ограничивать возможный диапазон вариантов.

Есть у этого проекта полный бюджет? Существуют ли соглашения с профсоюзами, которые необходимо учитывать? Есть ли правовые ограничения? Определяя эти аспекты, вы установите область, в рамках которой должны будут находиться ваши решения, а также ту часть этой области, в которой их нахождение наиболее желательно.

7. Генерирование альтернатив

Достигнув ясного понимания своих целей, приняв решение о том, к каким областям проблемы вы хотите обратиться, и, имея достаточную уверенность, что проанализировали основные причины возникновения проблемы, вы должны обдумать возможные дальнейшие пути. Какие есть варианты? Здесь вам опять нужно в большой степени опираться на известные или изучаемые концепции, чтобы предложить лучшие способы действий. Полезным источником идей может стать информация, полученная из другого кейса, из деловой прессы или из предыдущего опыта членов группы. Этот

последний источник может оказаться самым богатым, и в ходе дискуссий вы должны всегда помнить: другим членам группы есть что предложить - и стимулировать их вклад там, где он может быть особенно ценен. Однако решающее значение будет иметь связь опыта с используемыми концепциями и теориями.

Возможно, вы также посчитаете нужным применить креативные методы: чем шире будет диапазон разработанных вариантов, тем лучше. Вероятно, вы уже знакомы с методом мозгового штурма (брейнсторминга). Это давно сложившаяся методика, которой обычно пользуются менеджеры. Другие методы генерирования идей направлены на обеспечение отдачи каждого члена группы; иногда более скованные люди могут не высказывать всех своих мыслей. Например, метод номинальной группы (Nominal Group Technique - NGT) включает в себя бюрократический способ поочередного опроса каждого участника и выбора лучшей идеи путем голосования. Однако маловероятно, что это уменьшит подавление мыслей, поэтому там, где ищут совершенно новое, нестандартное решение, данный метод будет неприемлем. Другие подходы основываются на использовании аналогии и метафоры. Вы думаете над проблемой, "как если бы" она была чем-то еще, или сознательно ищите сходства и различия между вашей проблемой и чем-то совершенно иным в качестве способа стимулирования, чтобы вывести свое мышление из привычного русла. Одним из широко известных методов этого типа является синектика.

Однако, чтобы ваш выбор стал творческим, важно разработать достаточно широкий круг вариантов. При разработке вариантов, возможно, вам нужно будет пройти последовательные циклы дивергенций и конвергенций. Первое прохождение может дать множество разнообразных вариантов. После фокусирования на одном широком классе вы можете опять использовать творческий подход, принимая решения по вариантам в рамках этого класса, сужая их, затем расширяя на следующем уровне и так далее.

При наличии не одной, а ряда проблем, что часто бывает, когда информации по кейсу недостаточно, и приходится выдвигать большое количество предположений, таких деревьев будет столько же, сколько и проблем.

8. Оценка вариантов и выбор наиболее подходящего

На стадии выбора вариантов необходимо определить критерии предпочтительности варианта, так же, как после определения проблемы вы определяли критерии ее решения. Критерии выбора варианта должны быть выбраны из соображений, в какой мере они способствуют решению проблемы в целом, а также по признакам выполнимости, быстроты, эффективности, экономичности. Каждый из критериев необходимо проанализировать с позиций всех групп интересов.

При оценке вариантов вы должны подумать о том, как они будут воздействовать не только на центральную проблему, но и на всю ситуацию, а фактически и на организацию в целом. Если эти взаимосвязи непонятны, и возможные последствия исполнения каждого варианта решения не полностью "перебраны", есть риск, что лекарство будет хуже заболевания. Так как прогнозы - это всегда предположения, важно иметь представление о том, насколько соответствуют действительности результаты вашего прогноза. И, как и раньше, важно знать, насколько связаны ваши прогнозы с вашими представлениями.

После того как вы определились в отношении вероятных последствий использования ваших вариантов, вы можете протестировать (проверить) их по определенным ранее критериям. Если у вас один критерий, то процесс будет относительно простым. Если вы думаете, что важны будут несколько критериев, то можете захотеть оценить их весомость и придать большее значение наиболее важным из них. Если вы пользуетесь количественными критериями, тогда может быть целесообразным умножить баллы каждого критерия на весовой коэффициент и определять суммарный взвешенный балл. Если более важны качественные факторы (их никогда нельзя исключать из-за трудности их анализа), вы должны будете найти другой способ работы с разными аспектами прогнозируемых вами результатов.

9. Разработка стратегии реализации

Важно, чтобы рекомендации были исполнимыми, и вам в качестве элемента задания могут предложить составить план действий. В жизни успешное действие намного вероятнее, если его

осуществление было продумано с самых ранних стадий. Независимо от того, потребуют от вас разработать рекомендации по исполнению выбранного варианта (вариантов) или нет, стоит, как минимум, подумать о том, как их можно было бы реализовать.

10. Презентация ваших выводов

При презентации своих выводов вы можете пожелать убедить аудиторию в том, что всесторонне поняли проблему, получили всю информацию, необходимую для принятия решения, осмысленно ее проанализировали и что вашим выводам можно доверять. Сами выводы должны быть представлены столь ясно, чтобы аудитория убедилась в необходимости выполнения ваших рекомендаций. Возможно, в реальной консультационной деятельности вам часто придется делать презентации - ну а составлять письменный отчет со своими выводами вы должны будете всегда. При анализе кейса вам тоже нужно будет сделать презентацию и/или письменно оформить свои выводы.

Методические рекомендации по написанию реферата, требования к оформлению

Реферат – письменный доклад по определенной теме, в котором собрана информация из одного или нескольких источников.

Цель работы над рефератом - углубленное изучение отдельных вопросов из сферы профессиональной деятельности.

Рефераты пишутся обычно стандартным языком, с использованием типологизированных речевых оборотов вроде: «важное значение имеет», «уделяется особое внимание», «поднимается вопрос», «делаем следующие выводы», «исследуемая проблема», «освещаемый вопрос» и т.п. К языковым и стилистическим особенностям рефератов относятся слова и обороты речи, носящие обобщающий характер, словесные клише. У рефератов особая логичность подачи материала и изъяснения мысли, определенная объективность изложения материала.

Реферат не копирует дословно содержание первоисточника, а представляет собой новый вторичный текст, создаваемый в результате систематизации и обобщения материала первоисточника, его аналитико-синтетической переработки. Будучи вторичным текстом, реферат составляется в соответствии со всеми требованиями, предъявляемыми к связанному высказыванию: так ему присущи следующие категории: оптимальное соотношение и завершенность (смысловая и жанрово-композиционная). Для реферата отбирается информация, объективно-ценная для всех читающих, а не только для одного автора. Автор реферата не может пользоваться только ему понятными значками, пометами, сокращениями. Работа, проводимая автором для подготовки реферата должна обязательно включать самостоятельное мини-исследование, осуществляемое студентом на материале или художественных текстов по литературе, или архивных первоисточников по истории и т.п. Организация и описание исследования представляет собой очень сложный вид интеллектуальной деятельности, требующий культуры научного мышления, знания методики проведения исследования, навыков оформления научного труда и т.д. Мини-исследование раскрывается в реферате после глубокого, полного обзора научной литературы по проблеме исследования. В зависимости от количества реферируемых источников выделяют следующие виды рефератов:

-монографические – рефераты, написанные на основе одного источника;

-обзорные – рефераты, созданные на основе нескольких исходных текстов, объединенных общей темой и сходными проблемами исследования

Подготовка реферата состоит из нескольких этапов:

1. Выбор темы из списка тем, предложенных преподавателем.
2. Сбор материала по печатным источникам (книгам и журналам), а также по материалам в сети Интернет.
3. Составление плана изложения собранного материала.
4. Оформление текста доклада в текстовом редакторе
5. Подготовка иллюстративного и демонстрационного материала (презентация для доклада).
6. Представление доклада на занятии (доклад по итогам проведенной самостоятельной работы должен быть доложен на одном из занятий по графику, составленному преподавателем.).
7. Компоновка материалов доклада для сдачи преподавателю (распечатанный текст, файл презентации).

Требования к оформлению текста

1. Объем доклада по итогам проведённой самостоятельной работы - 5-10 стр. текста.
2. Шрифт

- основного текста - - Liberation Serif 14 размер.
- заголовков 1 уровня - - Liberation Serif 14 размер (жирный).
- заголовков 2 уровня - - Liberation Serif 12 размер (жирный курсив).

3. Параметры абзаца (основной текст) - отступ слева и справа - 0, первая строка отступ - 1,27 см; межстрочный интервал - одинарный, выравнивание по ширине.

4. Параметры страницы: верхнее и нижнее поля 2,5 см; поле слева - 3,5 см.; поле справа - 2 см. Нумерация страниц - правый нижний угол.

5. Переносы автоматические (сервис, язык, расстановка переносов).

6. Таблицы следует делать в режиме таблиц (добавить таблицу), а не рисовать от руки, не разрывать; если таблица большая, ее необходимо поместить на отдельной странице. Заголовочная часть не должна содержать пустот. Таблицы - заполняются шрифтом основного текста, заголовки строк и столбцов - выделяются жирным шрифтом. Каждая таблица должна иметь название. Нумерация таблиц - сквозная по всему тексту.

7. Рисунки - черно-белые или цветные. Нумерация рисунков - сквозная по всему тексту.

8. Формулы - должны быть записаны в редакторе формул. Размер основного шрифта - 12. Формулы должны иметь сквозную нумерацию во всем тексте. Номер формулы размещается в крайней правой позиции в круглых скобках.

9. В конце доклада должен быть дан список литературы (не менее 10 источников, в том числе это могут быть и адреса сети Интернет). Библиографическое описание (список литературы) регламентировано ГОСТом 7.1-2003 «Библиографическая запись».

После окончания работы по подготовке текста доклада необходимо расставить страницы (внизу справа), а затем в автоматическом режиме сформировать оглавление. Оглавление должно быть размещено сразу же после титульной страницы.

Требования к оформлению презентации.

На титульной странице должно быть помещено название доклада (тема самостоятельной работы) - крупным шрифтом. А также группа и фамилия студента, подготовившего доклад, дата.

Вторая страница – интерактивное оглавление (в виде гипертекстовых ссылок). По гипертекстовой ссылке оглавления должен осуществляться переход к соответствующему разделу доклада.

В презентации должен быть помещен в основном иллюстративный материал для сопровождения доклада и основные положения доклада.

В конце презентации доклада должен быть приведен список использованных источников.

Объем презентации – не менее 15 слайдов, время на доклад с использованием презентации – 10-12 мин.