

Документ подписан простой электронной подписью

Информация о владельце:

ФИО: Макаренко Елена Николаевна

Должность:

Документ подписан в:

Дата подписания: 20.06.2026 10:51:40

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

Т.К. Платонова

«25» мая 2026 г.

Рабочая программа дисциплины
Транспортное обеспечение в международной электронной коммерции

Направление подготовки

38.03.06 Торговое дело

Направленность (профиль) программы бакалавриата

38.03.06.12 Международная электронная коммерция (с изучением китайского языка)

Для набора 2026 года

Квалификация
Бакалавр

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

Семестр (<Курс>.<Семестр на курсе>)	8 (4.2)		Итого	
Неделя	17 4/6			
Вид занятий	УП	РП	УП	РП
Лекции	4	4	4	4
Практические	4	4	4	4
Итого ауд.	8	8	8	8
Контактная работа	8	8	8	8
Сам. работа	60	60	60	60
Часы на контроль	4	4	4	4
Итого	72	72	72	72

ОСНОВАНИЕ

Учебный план утвержден учёным советом Университета (протокол № 9 от 03.03.2026 г.).

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

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

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

1. ЦЕЛИ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

1.1	Изучение положений, категорий и закономерностей транспортной логистики как современного научного направления, рассмотрение новых подходов формирования комплексной программы повышения конкурентоспособности фирм.
-----	--

2. ТРЕБОВАНИЯ К РЕЗУЛЬТАТАМ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

ПК-1. Способен понимать особенности международного рынка и торговых процессов, включая таможенные и логистические аспекты

В результате освоения дисциплины обучающийся должен:

Знать:

основные принципы и правила международной торговли, включая особенности таможенного регулирования и транспортной логистики; действующие международные торговые соглашения, нормы и стандарты, влияющих на процессы транспортировки; особенности международных транспортно-логистических систем; специфику торгово-технологического процесса в области транспортировки на зарубежных рынках (соотнесено с индикатором ПК-1.1)

Уметь:

анализировать международные транспортные процессы, проводить оценку рисков и выявлять ключевые факторы транспортного процесса, влияющие на успешное осуществление международных сделок (соотнесено с индикатором ПК-1.2)

Владеть:

навыками организации международных поставок, принятия стратегических решений в области международной торговли с учетом всех транспортно-логистических аспектов (соотнесено с индикатором ПК-1.3)

3. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

Раздел 1. Коммерческая организация перевозок грузов различными видами транспорта

№	Наименование темы, краткое содержание	Вид занятия / работы / форма ПА	Семестр / Курс	Количество часов	Компетенции
1.1	Логистические аспекты функционирования транспорта. Услуги транспорта. Транспортное обслуживание и его качество. Виды доставок и технологические схемы перевозки. Особенности транспортно-логистических систем различных видов транспорта и их взаимодействие.	Лекционные занятия	8	2	ПК-1
1.2	Логистические аспекты функционирования транспорта. Услуги транспорта. Транспортное обслуживание и его качество. Виды доставок и технологические схемы перевозки. Особенности транспортно-логистических систем различных видов транспорта и их взаимодействие	Практические занятия	8	2	ПК-1
1.3	Технические характеристики транспортных средств	Самостоятельная работа	8	8	ПК-1
1.4	Транспортно-логистическое проектирование и управление. Описание процесса проектирования системы доставки грузов. Анализ требований, предъявляемых клиентам к системе доставки грузов. Параметры оценки уровня качества системы доставки грузов.	Самостоятельная работа	8	2	ПК-1
1.5	Основные свойства транспортной продукции	Самостоятельная работа	8	10	ПК-1
1.6	Ключевые и поддерживающие функции транспортно-логистических систем. Логистические аспекты тары и упаковки. Запасы в транспортной логистике.	Самостоятельная работа	8	2	ПК-1
1.7	Основные виды погрузо-разгрузочных средств	Самостоятельная работа	8	10	ПК-1
1.8	Логистические особенности формирования и управления транспортными макросистемами. Геоэкономические предпосылки создания и реализации Россией комплексной системы развития международных транспортных коридоров. Методика формирования международных транспортных коридоров.	Лекционные занятия	8	2	ПК-1
1.9	Логистические особенности формирования и управления транспортными макросистемами. Геоэкономические предпосылки создания и реализации Россией комплексной системы развития международных транспортных коридоров. Методика формирования международных транспортных коридоров.	Практические занятия	8	2	ПК-1
1.10	Экономические характеристики транспортных систем	Самостоятельная работа	8	6	ПК-1
1.11	Международные контейнерные транспортные системы	Самостоятельная	8	2	ПК-1

		работа			
1.12	Моделирование грузопотоков в транспортной системе	Самостоятельная работа	8	2	ПК-1
1.13	Транспортный коридор TRACECA	Самостоятельная работа	8	2	ПК-1
1.14	Транспортный коридор Север-Юг	Самостоятельная работа	8	2	ПК-1
1.15	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	Самостоятельная работа	8	2	ПК-1
1.16	Организация перевозок железнодорожным транспортом. Техничко-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	Самостоятельная работа	8	2	ПК-1
1.17	Распределение по регулированию транспортной деятельности между органами управления различных уровней власти. Формы регулирования перевозочной деятельности на региональном уровне. Пути воздействия на ситуацию на рынке транспортных услуг посредством лицензирования. Методы регулирования перевозочной деятельности на региональных уровнях. Причины актуальности развития региональных органов управления транспортной отраслью.	Самостоятельная работа	8	2	ПК-1
1.18	Государственное регулирование транспортных тарифов	Самостоятельная работа	8	4	ПК-1
1.19	Особенности транспортных систем ЮФО	Самостоятельная работа	8	4	ПК-1
1.20	Подготовка к промежуточной аттестации	Зачет	8	4	ПК-1

4. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

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

5. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

5.1. Учебные, научные и методические издания

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год	Библиотека / Количество
1		Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)	, 1996	ЭБС «IPR SMART»
2	Маслихова, Е. А., Данилова, С. В.	Транспортная логистика: учебное пособие	Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2019	ЭБС «IPR SMART»
3	Подсорин, В. А., Карпычева, М. В., Яшина, А. С.	Транспортная логистика: учебное пособие	Москва: Российский университет транспорта (МИИТ), 2020	ЭБС «IPR SMART»
4	Колочева, В. В., Максимов, С. А., Назаркина, В. А.	Транспортная логистика: учебное пособие	Новосибирск: Новосибирский государственный технический университет, 2021	ЭБС «IPR SMART»
5	Костров В. Н., Цверов В. В., Никитин А. А.	Транспортная логистика: курс лекций	Москва, Вологда: Инфра-Инженерия, 2021	ЭБС «Университетская библиотека онлайн»

5.2. Профессиональные базы данных и информационные справочные системы

ИСС "КонсультантПлюс"

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

Базы данных Росстата <https://rosstat.gov.ru/>

Базы данных Ростовстата <https://rostov.gks.ru/folder/56777>, <https://rostov.gks.ru/folder/29957>

5.3. Перечень программного обеспечения

Операционная система РЕД ОС
LibreOffice

5.4. Учебно-методические материалы для обучающихся 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.

Помещения для самостоятельной работы обучающихся оснащены компьютерной техникой с возможностью подключения к сети "Интернет" и обеспечением доступа к электронной информационно-образовательной среде.

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: Способен понимать особенности международного рынка и торговых процессов, включая таможенные и логистические аспекты			
Знать основные принципы и правила международной торговли, включая особенности таможенного регулирования и транспортной логистики; действующие международные торговые соглашения, нормы и стандарты, влияющих на процессы транспортировки; особенности международных транспортно-логистических систем; специфику торгово-технологического процесса в области транспортировки на зарубежных рынках	Поиск и сбор необходимой литературы в области транспортной логистики; 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	Вопросы к зачету (1-50), тесты (1-15), кейс-задание (1-3), практическая задача, темы рефератов (1-33)
Уметь анализировать международные транспортные процессы, проводить оценку рисков и выявлять ключевые факторы транспортного процесса, влияющие на успешное осуществление международных сделок	Систематизация аналитической, научной информации на основе отечественных источников и составление обзора о состоянии транспортной сферы; 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	Вопросы к зачету (1-50), тесты (1-15), кейс-задание (1-3), практическая задача, темы рефератов (1-33)
Владеть навыками организации международных поставок, принятия стратегических решений в области международной торговли с учетом всех транспортно-логистических аспектов	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	Вопросы к зачету (1-50), тесты (1-15), кейс-задание (1-3), практическая задача, темы рефератов (1-33)

1.2 Шкалы оценивания:

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

50-100 баллов («зачтено»)

0-49 баллов («не зачтено»)

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 зачету

1. Система государственного регулирования управления транспортом.

2. Договор перевозки груза, пассажиров и багажа.
3. Экономические показатели работы транспорта.
4. Структура и показатели транспортного процесса.
5. Железнодорожный транспорт, основные логистические характеристики.
6. Автомобильный транспорт и его логистические характеристики.
7. Речной транспорт, основные логистические характеристики.
8. Морской транспорт, основные логистические характеристики.
9. Авиационный транспорт, основные характеристики.
10. Промышленный транспорт.
11. Планирование и организация перевозок.
12. Логистические принципы и методы транспортировки груза.
13. Логистические аспекты тары и упаковки.
14. Контейнерные и пакетные перевозки.
15. Сравнительная логистическая характеристика различных видов транспорта.
16. Транспортно-экспедиционное обслуживание.
17. Модальные системы.
18. Международные транспортные коридоры.
19. Транспортное обслуживание и его качество.
20. Транспортно-логистическое управление и проектирование.
21. Роль транспорта в логистических системах.
22. Услуги транспорта
23. Транспортная система России
24. Транспортная характеристика грузов и грузовых перевозок.
25. Логистические процедуры при организации транспортировки
26. Организация транспортного процесса
27. Сравнительные логистические характеристики различных видов транспорта
28. Анализ эффективности транспортного процесса
29. Транспортные издержки и формирование цены на транспортно-логистическое обслуживание
30. Логистический подход к выбору перевозчика
31. Современные логистические технологии доставки грузов потребителям
32. Смешанные (комбинированные), технологии перевозок
33. Модальные технологии перевозок
34. Терминальная система. Планирование развития мультимодальных систем
35. Особенности транспортно-логистических систем различных видов транспорта и их взаимодействие
36. Система критериев при выборе вида транспорта
37. Транспортно-логистическое проектирование доставки грузов.
38. Сервис в логистике транспортной компании
39. Транспортно-логистические системы и комплексы
40. Риск, надежность и страхование в логистических системах
41. Организация экспедирования грузов
42. Информационное обеспечение транспортной логистики
43. Значение и перспективы использования информационных технологий в транспортной логистике
44. Государственное регулирование и поддержка транспортных логистических систем
45. Государственные гарантии эффективности функционирования транспорта
46. Распределение полномочий по регулированию транспортной деятельности между органами управления различных уровней власти
47. Формы и методы регулирования перевозочной деятельности на региональном уровне
48. Лицензирование перевозок и транспортной деятельности.
49. Механизация и автоматизация перегрузочных работ.
50. Правовое регулирование транспортной логистики

Критерии оценивания:

- 50-100 баллов («зачтено») - 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;

- 0-49 баллов («не зачтено») - 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. К услугам транспорта можно отнести:
 - а) перевозку грузов и пассажиров;
 - б) хранение грузов;

в) прочие услуги;

г) все варианты верны;

2. Логистические услуги основываются на следующих положениях и правилах:

а) каждая оказываемая услуга уникальна для получателя;

б) услуга не может быть рециклирована;

в) оказанную услугу нельзя отремонтировать;

г) все варианты верны;

3. Два направления в области организации транспортных услуг предусматривают:

а) приспособление ассортимента предлагаемых услуг к специфическим требованиям клиента;

б) активное формирование спроса на услуги транспорта с целью прибыльной реализации имеющихся;

в) а и в;

4. К ключевым параметрам качества транспортного обслуживания потребителей относится:

а) время от получения заказа на перевозку до доставки;

б) удобства размещения и подтверждения заказа;

в) выбор оптимального вида перевозки и транспортных средств;

г) а и б;

5. Транспортно-экспедиционное обеспечение товаров включает:

а) расчет за перевозку грузов;

б) установление цены на перевозочный груз;

в) заключение договора на перевозку с транспортным предприятием;

г) а и б;

6. Транспортное обеспечение определяется, как:

а) деятельность, связанная с процессом перемещения грузов и пассажиров в пространстве и во времени с предоставлением перевозочных, погрузочно-разгрузочных услуг и услуг хранения;

б) процесс движения товара от производителя к потребителю и включает выполнение дополнительных работ и операций, без которых перевозочный процесс не может быть начат в пункте отправления;

7. Интермодальные перевозки – это:

а) прямые перевозки только каким-либо одним видом транспорта;

б) прямые смешанные перевозки по меньшей мере двумя различными видами транспорта и, как правило внутри страны;

в) система доставки грузов в международном сообщении несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу и передачи грузов в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой без участия грузовладельца в единой грузовой единице;

8. Два основных вида грузовых единиц:

а) первичная грузовая единица;

б) укрупненная грузовая единица;

в) а и б;

9. К основным видам затрат, связанных с созданием и содержанием запасов, относят:

а) замороженные финансовые средства;

б) оплату труда обслуживающего персонала;

в) а и б;

10. Для облегчения работы заказчика по формированию заказа используется типовая бланк заказа, который содержит следующие реквизиты:

а) информация о заказчике;

б) время отправления и прибытия;

в) ни один из вариантов;

г) а и б;

11. В услуги коммерческо-правового характера, предоставляемые транспортно-экспедиторскими фирмами входят:

а) заключение договоров с перевозчиками;

б) подбор и комплектация грузов мелких отправок в крупную партию;

в) ремонт тары;

12. В услуги оперативно- производственного характера, предоставляемые транспортно-экспедиторскими фирмами входят:

а) выбор рационального по скорости, удобству и стоимости перевозки груза вида транспорта;

б) работа с получателями и отправителями по разъяснению с ними условий поставок;

в) складирование и хранение грузов с момента их приема перевозчиком;

13. При осуществлении перевозки грузов перевозчики выполняют следующие операции:

а) составление маршрута доставки и режима движения;

б) заключение договоров с грузовладельцем или организатором системы доставки;

в) перемещение грузов подвижным составом от пунктов отправления до пунктов назначения;

14. Организатор транспортного процесса выполняют следующие задачи и функции:

а) прием заявок на доставку грузов и оказания дополнительных услуг;

б) выбор типа подвижного состава и определение оптимального качества транспортных средств;

в) перемещение грузов подвижным составом от пунктов отправления до пунктов назначения;

15. Основными причинами, заставляющими предприятие прибегать к складированию, являются:

а) координация и выравнивание спроса и предложения за счет создания складских страховых сезонных запасов готовой продукции в распределительной сети;

- б) гибкость в освоении новых секторов рынка;
- в) а и б.

2. Критерии оценивания:

Оценка тестовых заданий производится в соответствии с утвержденными критериями: за каждый правильный ответ выставляется 1 балл, за неправильный – 0 баллов.

Максимальная сумма баллов по тестам: 15 баллов.

Кейс-задание

Задание:

На основе представленной информации о ЗАО «Принт»:

- 1) Охарактеризуйте логистическую деятельность компании. Проанализируйте функции отдела логистики.
- 2) Охарактеризуйте деятельность ЗАО «Принт» по организации и осуществлению складских операций.
- 3) Оцените выбор компании по месторасположению основного арендованного ею склада.

1. Обработка грузов на складе ЗАО «Принт».

Одним из составляющих элементов эффективности логистической системы товародвижения предприятия является совершенствование складирования и складской обработки. Это совершенствование включает оптимальное решение проблем запасов, транспортировки, информации, кадров, размещения складов, управления складской переработкой и запасами, упаковки и т.д.

Складирование товаров необходимо в связи с имеющимися колебаниями циклов потребления и транспортировок. Склады используются для временного накопления грузов и своевременного снабжения ими потребителей в нужных количествах. Складские запасы позволяют преодолевать временные количественные несоответствия между наличием и потребностью в материалах и товарах в процессе производства и потребления. Они играют буферную роль между транспортом, производством и реализацией. Они позволяют экономично и эффективно функционировать всей производственной и потребительской системе. Складские запасы позволяют быстро реагировать на изменение спроса и обеспечивают равномерность работы транспорта.

Запасы представляют собой материальные ценности, ожидающие потребления. Обеспечение необходимыми запасами в оптимальном количестве и заданном качестве - важнейшая гарантия эффективного функционирования любой организации. Запас - это форма существования материального потока.

Современный склад - это сложное техническое сооружение. Их разнообразие можно классифицировать по различным признакам (технологическим, архитектурным, по применяемому оборудованию, характеристикам перерабатываемых грузов).

Сегодня в России действует свыше 15 тысяч складских терминалов различной мощности и специализации, большинство из которых ориентировано на международные поставки, где кроме складских функций оказывают услуги по таможенному оформлению. В одной только Москве функционирует более 1300 коммерческих складов, более 300 компаний имеют лицензии складов временного хранения и таможенных складов с общей площадью более 600 тыс. кв. м.

В целях упорядочения деятельности коммерческих складов правительство Москвы приложением к постановлению от 17 февраля 1998 г. №122 утвердило Временное положение о работе коммерческого склада и лицензировании складской деятельности.

2. Роль и место складов в логистической цепи ЗАО «Принт»

Ведение торговых операций ЗАО «Принт» невозможно без организации беспрепятственного продвижения товара и концентрации в определенных местах необходимых запасов. Для его концентрации, надежного хранения, обработки и обеспечения бесперебойного и ритмичного снабжения заказов потребителей предназначен склад, арендованный ЗАО «Принт». Этот склад является неотъемлемым звеном, подсистемой его логистической системы, имеющей целью повышение эффективности функционирования ЗАО.

На складе производится преобразование грузопотоков, следующих в адрес ЗАО, в запасы посредством изменения параметров принимаемых и выдаваемых партий грузов по величине и составу.

Это движение грузов через склад связано с затратами труда, что увеличивает стоимость товара. Поэтому проблемы, связанные с функционированием складов, оказывают значительное влияние на оптимизацию потоков грузов в логистической цепи ЗАО и на совокупные издержки обращения.

Руководство ЗАО «Принт» прекрасно осознает, что одним из ключей к успеху в бизнесе является создание организованной и хорошо отлаженной логистической системы, где склад является системообразующим звеном. Складская система является элементом системы более высокого уровня - логистической цепи. Цепь формирует основные требования к складской системе, устанавливает цели и критерии ее функционирования, диктует условия переработки грузов. Такой подход, по мнению руководства, позволяет обеспечивать организации успешное выполнение основных функций складов и достижение высокого уровня рентабельности.

В настоящее время постоянные изменения на рынке приводят к серьезной конкурентной борьбе. Это требует от ЗАО обеспечения высокого уровня предоставляемых услуг. В противном случае оно рискует быть вытесненным с рынка. Условия ведения складского бизнеса требуют использования современной инфраструктуры, применения прогрессивных технологий, компьютерных программ и систем автоматизации и механизации технологических процессов, внедрения системы контроля качества оказываемых услуг.

При решении проблемы складирования своих грузов в логистической системе товародвижения перед ЗАО «Принт» стояло несколько основных проблем, успешное решение которых могло способствовать ее эффективному функционированию:

- 1) выбор между собственным складом и складом общего пользования.

Оба случая имеют и преимущества, и недостатки. При выборе варианта решающим фактором является условие минимума затрат.

К факторам, относящимся при выборе в пользу собственного склада, относятся также:

стабильно высокий оборот;

возможность поддержания лучших условий хранения и контроля за обращением товара;

легче корректировать стратегию сбыта и увеличивать перечень предлагаемых клиентам услуг - что дает возможность укреплять свои позиции в конкурентной борьбе.

Факторы, играющие в пользу склада общего пользования:

низкие объемы оборотов фирмы или сезонность хранимого товара;

используется при внедрении на новый рынок, где уровень стабильности продаж либо неизвестен, либо непостоянен;

не требуется инвестиций в развитие складского хозяйства;

гибкость в потребности складской площади (возможно изменять арендованные складские мощности и сроки их аренды). Руководство ЗАО «Принт» после анализа вышеприведенных факторов и экономического расчета приняло решение об организации собственного распределительного склада для оптовой торговли ТНП, благо, что данный вид деятельности присутствовал в учредительных документах.

2) Количество складов, их размер и место расположения.

После анализа мощности материальных потоков, их рациональной организации, расположения поставщиков и потребителей, расположения коммуникационных связей было принято решение арендовать один склад (1500 м²) в подмосковном городе, расположенном в 8 км от МКАД.

3) Выбор системы складирования.

Правильный выбор системы складирования, предполагающий оптимальное размещение груза и рациональное управление им, позволяет добиться максимального использования складских мощностей, а значит, сделать функционирование склада экономичным и рентабельным.

3. Складской логистический процесс на складе

Складской процесс составляет совокупность складских операций по разгрузке, перемещению, распаковке, приемке, размещению, укладке, хранению, учету и отпуску товаров.

Рациональная организация складского процесса ЗАО «Принт» основывается на соблюдении следующих основных принципов:

механизация технологических операций;

оптимальное использование площади и емкости помещения;

организация сквозного (прямоточного) товарного потока;

планомерности и ритмичности складских работ;

полной сохранности товаров.

4. Разгрузка груза

Одним из направлений эффективной организации транспортно-складского материалопотока ЗАО «Принт» является внедрение логистической системы в практику погрузо-разгрузочных работ. Использование прогрессивной складской технологии и эффективных технических средств создают условия для рационального использования транспортных средств, грузовых ресурсов и перегрузочного оборудования.

Поступивший груз во избежание начисления штрафа за простой транспортного средства, оговариваемого с перевозчиком в договоре на перевозку (\$200-300/сутки), должен быть в кратчайшие сроки разгружен и принят на склад.

Перед началом разгрузки кладовщики ЗАО «Принт» проверяют целостность транспортных средств или контейнеров, наличие на них пломб отправителя, их исправность, соответствие оттиска на них данным, указанным в транспортной накладной.

Наличие у ЗАО «Принт» необходимого подъемно-транспортного оборудования (автопогрузчиков, грузовых тележек) и четкая организация работ по разгрузке способствует скорости выполнения этой операции.

Одним из ключевых параметров для оптимизации процесса складирования является формирование при разгрузке грузовой единицы - некоторого количества товаров, которое грузят, транспортируют, выгружают и хранят как единую массу, и которая своими параметрами связывает технологические процессы на различных участках логистической цепи в единое целое.

В качестве основания (платформы) для ее формирования используются стандартные европоддоны размером 1200 x 800 или 1200 x 1000 мм.

Способность грузовой единицы сохранять целостность при выполнении логистических операций достигается пакетированием - связыванием грузовой единицы и поддона в единое целое. Одним из наиболее удобных методов формирования грузовых единиц является пакетирование грузов с помощью термоусадочной пленки. Также для пакетирования ЗАО «Принт» использует стальные и полиэтиленовые ленты, веревки, резиновые кольца, скотч.

Грузовая единица обеспечивает удобство и эффективность погрузочно-разгрузочных работ за счет возможности их механизации и как следствие - низкие затраты труда.

Выгруженные товары доставляют в зону приемки склада, где производят их проверку.

5. Приемка груза

На пути своего движения от изготовителя до конечного получателя собственность на груз последовательно переходит от одного участника логистического процесса к другому. В местах передачи груза происходит сверка фактических параметров груза с данными сопроводительных документов. Фактический состав материального потока может отличаться от информации о нем. Управление же осуществляется на основе именно информации. Последовательная приемка на всем пути движения грузов позволяет постоянно обновлять и корректировать данные, составляющие информационный поток.

Сохранность грузов обеспечивается системой материальной ответственности. В местах передачи груза происходит передача материальной ответственности. Без материальной ответственности конкретных лиц невозможно обеспечить сохранность груза на всем пути движения материального потока.

Для обеспечения сохранности груза при его приемке на склад ЗАО «Принт», помимо введения материальной ответственности, четко планирует и организует процедуры входного контроля.

Технологическая последовательность операций приема товара по грузовым местам на склад ЗАО «Принт», с учетом этих инструкций, выглядит следующим образом:

- получение груза и сопроводительных документов (товаротранспортные накладные, счета-фактуры, спецификации, сертификаты происхождения, качества, соответствия),

- сверка данных документов и фактических параметров на соответствие товара по количеству мест. В случае их несоответствия факты, свидетельствующие о несохранной перевозке:

- а) фиксируются записями в товарно-транспортных накладных и удостоверяются подписями уполномоченного лица склада и, по возможности, водителя;

- б) составляется коммерческий акт с указанием количества фактических вложений, их стоимости, описанием повреждений, если таковые есть. Акт служит основанием для предъявления претензий к перевозчику, если по его вине произошла недостача или порча груза, или к отправителю;

- проведение идентификации товара (соответствие груза документам);
- маркировка товара и размещение на складе;
- оформление приходных накладных, регистрация данных о товаре в журнале учета поступивших грузов и передача копий накладных в коммерческую службу и бухгалтерию;

- занесение данных о принятых товарах в компьютерную базу данных.

При приеме товара проверяется и его номенклатура. Это осуществляется путем выборочного вскрытия упаковки грузовых мест, идентификации товаров и просчета вложений.

При приемке товара по качеству при необходимости приглашается эксперт торгово-промышленной палаты.

После завершения приемки товаров производится:

написание ярким фломастером с двух сторон грузовых мест необходимых параметров для складского учета: номер партии по журналу учета поступивших грузов, через дробь - количество упаковок/коробок в данном грузовом месте и еще раз через дробь - общее количество мест в партии;

размещение груза в помещении склада.

6. Размещение и укладка груза

Правильное размещение и укладка товаров на складе - условие рациональной организации складского технологического процесса. Оно позволяет создать надлежащие условия и режим хранения, сократить потери, повысить эффективность использования складских площадей, позволяет быстро отыскать нужный товар, вести точный учет его наличия, поступления, расхода, обеспечивает сохранность качества товаров.

Суть задачи - определение приемлемого варианта размещения товаров на складе - заключается в определении оптимальных мест хранения для каждой товарной группы. Для ее решения ЗАО «Принт» применяет «правило Парето (20/80)». Согласно этому правилу, 20% объектов, с которыми приходится иметь дело, дают, как правило, 80% результатов. Соответственно, оставшиеся 80% объектов дают 20% результатов.

Применение метода Парето позволяет ЗАО минимизировать количество передвижений складского оборудования посредством разделения всего ассортимента на группы товаров, требующих большого количества перемещений, и группы товаров, к которым обращаются достаточно редко.

Часто отпускаемые товары составляют небольшую часть ассортимента, и располагать их необходимо вдоль так называемых «горячих» линий или зон - рядом с въездом в склад и вдоль сквозной (от въезда до выезда из склада) проезжей части. Товары, требующиеся реже, отодвигаются на «второй план» и размещаются вдоль «холодных» линий (у стен).

На складах ЗАО «Принт» применяют два способа складирования: напольный (штабельный) и стеллажный.

Штабельная укладка применяется для хранения больших партий однородных товаров (например, мешки с рисом, коробки с миндалем). Для сохранности груза от воды и обеспечения циркуляции воздуха штабель укладывается на поддонах. Высота штабеля определяется прочностью тары, характером упаковки и предельной нагрузкой на пол склада. Штабель должен быть устойчивым, иначе он может разрушиться и повредить товар или привести к несчастному случаю. Его устойчивость достигается правильными способами укладки:

прямой укладкой - применяется для грузов, упакованных в коробки одинакового размера - расположение каждой верхней коробки в плане совпадает с расположением нижележащей;

в перекрестную клетку - применяется для коробок различных размеров - грузы верхнего ряда укладывают поперек грузов нижнего;

в обратную клетку - применяется для товаров, затаренных в мешки -каждый следующий ряд мешков кладется на предыдущий в обратном порядке.

Стеллажный способ укладки грузов обеспечивает максимальные удобства для проведения складских операций, создает хорошие условия для повседневного оперативного учета товаров и наиболее рационального использования емкости складского помещения.

При размещении грузов часто обращающиеся товары размещаются на нижнем уровне стеллажей и ближе к зоне комплектации заказов. Это сокращает время поиска, отбора товара и время, затрачиваемое на дорогу.

Каждому месту хранения на стеллажах - ячейке - присвоен порядковый номер. Он нанесен яркой красной краской на конструкции стеллажа. Для системы поиска номер (вместе с информацией о количестве поступившего груза и его владельце) заносится в базу данных складской компьютерной информационной системы.

7. Отпуск товаров

Отпуск товаров со склада - заключительная стадия складского процесса. На складе ЗАО «Принт» она включает следующие операции:

- комплектация - отбор необходимых товаров с мест хранения;
- подготовка к отпуску (упаковка, окантовка);
- документальное оформление отпуска;
- отгрузка товара со склада по назначению.

Схема технологии отпуска товара на складе ЗАО «Принт» состоит из следующих шагов:

- 1) получение кладовщиком отгрузочных документов;
- 2) отбор товара и комплектация заказа;
- 3) оформление отгрузочных документов;
- 4) отпуск товара;
- 5) передача документов, отмеченных клиентом в получении груза, в бухгалтерию.

Критерии оценивания:

- 15-30 баллов выставляется студенту, если отмечается соответствие решения сформулированным в кейсе вопросам; обоснованность решения, наличие альтернативных вариантов, прогнозирование возможных проблем, комплексность
 - 0-14 баллов 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 кейс-задания – 30 баллов.

Практическая задача

«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, допустим, 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. перевозка 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)).

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

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 внутривозможных 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 производ-ства 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:

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

в натуральном выражении:

$$= \text{Грузооборот/численность рабочих} \\ \text{(т.км/чел.).} \quad (14)$$

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 — вы-ручку 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 по-требителям 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:

- 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
- 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. Системы управления качеством обслуживания потребителей в логистике
2. Организация экспедирования грузов
3. Упаковка и маркировка продукции
4. Организация распределения продукции
5. Логистическая система городского пассажирского транспорта
6. Управление стоимостью в цепочке поставок
7. Структура общих затрат на логистические операции
8. Анализ и оптимизация логистических затрат
9. Страхование логистических рисков
10. Организация таможенного оформления товаров
11. Организация сбыта продукции
12. Конкурентная среда на российском рынке транспортно-логистических услуг
13. Маркетинг и рынок транспортных услуг
14. Логистика в глобальной экономике
15. Управление цепями поставок и распределения
16. Экономическая оценка логистических решений
17. Логистика внешнеэкономической деятельности
18. Обеспечение сохранности товара в цепи поставок
19. Логистика и управление цепями поставок в (по отраслям экономики: в торговле, промышленности, строительстве, с/хозяйстве, лесопереработке, нефтегазовом комплексе...)
20. Контроль движения товара в цепи поставок
21. Системы навигации транспортных средств в цепях поставок

22. Системы мониторинга в цепях поставок товаров
23. Автоматизированные системы управления логистическими операциями (например: закупки, тендеры, управление складом, маршрутизация перевозок...)
24. Взаимодействие звеньев цепи поставок
25. Правовое обеспечение функционирования цепей поставок
26. Качество функционирования цепей поставок
27. Межнациональные и межрегиональные цепи поставок
28. Корпоративные цепи поставок
29. Классификация логистических провайдеров (2 PL, 3 PL, 4PL провайдеры)
30. Тарифообразование на логистические услуги
31. Мотивация логистического персонала
32. Технологическое обеспечение логистических цепей
33. Информационные технологии в логистических цепях

Критерии оценивания:

- 10 баллов выставляется при соблюдении следующих требований:
- поставлена проблема исследования, обоснована ее актуальность;
- сделан краткий анализ различных точек зрения на рассматриваемую проблему;
- сделаны выводы по исследуемой проблеме;
- обозначена авторская позиция;
- использовано не менее трех литературных источников;
- соблюдены требования к оформлению работы.

- 7-9 баллов выставляется при соблюдении следующих требований:
- поставлена проблема исследования, обоснована ее актуальность;
- сделан краткий анализ различных точек зрения на рассматриваемую проблему;
- обозначена авторская позиция;
- использовано не менее трех литературных источников;
- соблюдены требования к оформлению работы;
- не сделаны выводы по исследуемой проблеме;

- 4-6 баллов выставляется при соблюдении следующих требований:
- поставлена проблема исследования, обоснована ее актуальность;
- сделан краткий анализ различных точек зрения на рассматриваемую проблему;
- соблюдены требования к оформлению работы;
- не обозначена авторская позиция;
- не использовано не менее трех литературных источников;
- не сделаны выводы по исследуемой проблеме.

- 0-3 балла выставляется при соблюдении следующих требований:
- представлена информация по результатам проведенных исследований и разработанных мероприятий в интерактивном виде;
- объем презентации должен соответствовать структуре реферата;
- соблюдены требования к структуре презентации.

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 задании – 3. Проверка ответов и 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 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.