

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Порохня Андрей Алексеевич
Должность: И.о. директора института перспективной инженерии
Дата подписания: 16.06.2024
Уникальный программный ключ:
990bea3aeec48c23bd8699e48288f8d1960e608

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

УТВЕРЖДАЮ
И.о. директора института
перспективной инженерии
Порохня А.А.

ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ
по дисциплине

«Мультимодальные перевозки»

Направление подготовки	23.03.01 Технология транспортных процессов
Направленность (профиль)	Транспортная логистика
Год начала обучения	2026
Форма обучения	заочная
Реализуется в семестре	7

Введение

1. Назначение: Фонд оценочных средств предназначен для проведения текущей и промежуточной аттестации по дисциплине «Мультимодальные перевозки» студентов, обучающихся по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов».

2. ФОС является приложением к программе дисциплины «Мультимодальные перевозки»

3. Разработчик: Папаскуа А.А., доцент департамента функциональных материалов и инженерного конструирования

4. Проведена экспертиза ФОС. Члены экспертной группы, проводившие внутреннюю экспертизу:

Председатель: Буравлев С.С., и.о. директора департамента функциональных материалов и инженерного конструирования

Члены комиссии:

Мякишев В.С., доцент департамента функциональных материалов и инженерного конструирования

Представитель организации-работодателя:

Ключко А.С. ген. директор ООО «ЮГТРАНС»

Экспертное заключение: фонд оценочных средств соответствует образовательной программе по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» и рекомендуется для проведения текущего контроля за процессом формирования профессиональных компетенций у обучаемых.

« ____ » _____ 2026 г.

5. Срок действия ФОС определяется сроком реализации образовательной программы.

1. Описание критериев оценивания компетенции на различных этапах их формирования, описание шкал оценивания

Компетенция (ии), индикатор (ы)	Уровни сформированности компетенци(ий),			
	Минимальный уровень не достигнут (Неудовлетвори тельно) 2 балла	Минимальный уровень (удовлетворитель но) 3 балла	Средний уровень (хорошо) 4 балла	Высокий уровень (отлично) 5 баллов
<i>Компетенция:</i> ПК-1. Способен осуществлять планирование и организацию транспортно-Логистической деятельности предприятия, руководствуясь параметрами качества и эффективности				
ПК-1.3 Способен разрабатывать логические модели транспортных процессов и систем	теоретические знания имеются, но они разрознены	недостаточное владение некоторыми понятиями и терминами	уверенное владение знаниями	полное владение знаниями
<i>Компетенция:</i> ПК-3. Способен использовать актуальные правовые и нормативные акты, техническую документацию при осуществлении транспортно-логистической деятельности				
ПК-3.2 Способен формировать комплект документов, необходимых при осуществлении перевозок грузов или пассажиров в различных видах сообщениях	теоретические знания имеются, но они разрознены	недостаточное владение некоторыми понятиями и терминами	уверенное владение знаниями	полное владение знаниями

Оценивание уровня сформированности компетенции по дисциплине осуществляется на основе «Положения о проведении текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся по образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры – в федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Северо-Кавказский федеральный университет» в актуальной редакции.

ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ПРОВЕРКИ УРОВНЯ СФОРМИРОВАННОСТИ КОМПЕТЕНЦИЙ

Номер задания	Правильный ответ	Содержание вопроса	Компетенция
7 семестр			
1.	а	К транспорту общего пользования относят: а) городской транспорт; б) конвейерный транспорт; в) транспортно-экспедиционная компания; г) складской погрузчик.	ПК-1.3 ПК-3.2
2.	а, б, в	Рациональная организация перевозки приводит: а) уменьшению отрицательных воздействий на окружающую среду; б) к снижению общих затрат на логистику; в) уменьшению длительности цикла обслуживания заказчиков; г) увеличению общих затрат предприятия	ПК-1.3 ПК-3.2
3.	в	Мультимодальная перевозка: а) перевозка одним видом транспорта; б) перевозка двумя и более видами транспорта внутри страны. в) система доставки грузов в международном сообщении по одному договору; г) использование комбинации двух видов транспорта при одновременной перевозке (перевозка груженых автомобилей морскими суднами);	ПК-1.3 ПК-3.2
4.	в	Унимодальная перевозка: а) перевозка автомобилем от двери до двери; б) доставка до порта отправления на автомобиле, затем доставка до порта назначения на контейнеровозе; в) транспортировка одного груза по разным договорам разными перевозчиками в) контейлерные перевозки.	ПК-1.3 ПК-3.2
5.	б	Комбинированная перевозка: а) перевозка одним видом транспорта; б) последовательная перевозка несколькими видами транспорта; в) одновременная перевозка двумя видами транспорта.	ПК-1.3 ПК-3.2
6.	а, б	В результате маршрутизации перевозок: а) осуществляется сокращение порожних пробегов;	ПК-1.3 ПК-3.2

		б) повышается качество обслуживания потребителей; в) снижается уровень запасов по всей товаропроводящей цепи	
7.	а	Логистика в международной торговле используется: а) при разработке цепей поставок; б) при управлении запасами на производственном предприятии; в) для разработки логистической системы на микроуровне.	ПК-1.3 ПК-3.2
8.	в	Участие в международной торговле торгового предприятия: а) увеличивает затраты предприятия; б) усложняет организацию товародвижения; в) способствует сокращению количества коммерческих посредников.	ПК-1.3 ПК-3.2
9.	б	Основные проблемы, возникающие при создании логистической системы в международном масштабе: а) наличие таможенных и технических ограничений при пересечении границы; б) требования контрагентов к унификации технологии транспортировки и транспортным средствам; в) требования к технологическим процессам на микроуровне; г) сложности в передаче прав собственности и коммерческого риска от продавца к покупателю.	ПК-1.3 ПК-3.2
10.	б, в	Вопросы, связанные с инфраструктурой обеспечения международной торговли связаны в основном: а) с обеспечением доступности товаров на складе поставщика; б) с планированием, проектированием и строительством новых транспортных коридоров; в) созданием региональных грузовых транспортных центров.	ПК-1.3 ПК-3.2
11.	а	Использование региональных грузовых транспортных центров связано с необходимостью: а) создания перевалочных пунктов крупных партий товаров при перевозке из мест производства в места потребления; б) разукрупнения товарных партий на более мелкие для их отправки региональным коммерческим посредникам; в) размещения в месте производства товаров запасов сырья и полуфабрикатов; г) размещения вдоль международного транспортного коридора складов для промежуточного хранения крупных партий товаров.	ПК-1.3 ПК-3.2
12.	г	Многоступенчатые логистические системы содержат грузовые транспортные центры: а) концентрирующие грузопотоки;	

		б) рассеивающие грузопотоки; в) только для временного хранения товаров; г) одновременно концентрирующие или рассеивающие потоки.	
13.	б	Базисные условия поставки в Инкотермс классифицированы по следующим четырем категориям: а) А, В, F, D; б) E, F, C, D; в) E, P, D, V.	ПК-1.3 ПК-3.2
14.	б, г	Юридической основой международных перевозок являются на макроуровне: а) торговые контракты; б) межгосударственные договоры; в) договоры поставки; г) многосторонние конвенции и соглашения.	ПК-1.3 ПК-3.2
15.	в	В смешанной перевозке могут участвовать: а) только автомобильный транспорт; б) только железнодорожный транспорт; в) любая комбинация видов транспорта.	ПК-1.3 ПК-3.2
16.	б	При сегментарной перевозке: а) перевозчик, организующий транспортировку, несет ответственность за весь путь движения груза; б) перевозчик, организующий транспортировку, несет ответственность за часть пути движения груза, осуществляемый им самим; в) организатор перевозки не несет материальной ответственности за груз клиента.	ПК-1.3 ПК-3.2
17.	г	Оператор интермодальной перевозки: а) заключает торговый контракт с покупателем; б) вступает в договорные отношения с грузоотправителем; в) от своего лица заключает договоры на перевозку с транспортными организациями; г) самостоятельно осуществляет доставку на всем пути движения товара.	ПК-1.3 ПК-3.2
18.	а	Книжка МДП (Carnet TIR) используется на: а) автомобильном транспорте; б) железнодорожном транспорте; в) морском транспорте;	ПК-1.3 ПК-3.2

		г) всех видах транспорта.	
19.	в	При наличии книжки МДП (Carnet TIR): а) осуществляется таможенный досмотр груза при пересечении одной границы; б) осуществляется таможенный досмотр груза при пересечении двух границ; в) таможенный досмотр груза не осуществляется, транспортное средство следует транзитом; г) таможенный досмотр осуществляется в зависимости от вида груза.	ПК-1.3 ПК-3.2
20.	а	При перевозке в контейнерах тарно-штучных грузов количество перевалок: уменьшается; остается без изменения. увеличивается.	ПК-1.3 ПК-3.2
21.	в	Термин «интермодальные перевозки» соотносится с термином: а) амодальные перевозки; б) смешанные прямые перевозки; в) смешанные перевозки.	ПК-1.3 ПК-3.2
22.	в	При использовании интермодальной технологии: а) уменьшается количество перевалочных пунктов; б) увеличивается количество перевалочных пунктов; в) количество перевалочных пунктов остается без изменения	ПК-1.3 ПК-3.2
23.	а, б	Интермодальные перевозки используются: а) в межконтинентальных перевозках; б) внутри континентальных перевозках; в) внутригородских перевозках	ПК-1.3 ПК-3.2
24.	а	При использовании интермодальной технологии в международной торговле: а) используются несколько видов транспортной тары на разных видах транспорта; б) формируется единая грузовая единица; в) в качестве единой грузовой единицы используется контейнер; г) в качестве единой грузовой единицы используется поддон.	ПК-1.3 ПК-3.2
25.	в	В международных перевозках сторона договора, контролирующая груз на всем пути его следования: а) заключает контракт купли-продажи товаров с грузоотправителем; б) осуществляет выбор маршрута следования груза; в) согласовывает условия контракта купли-продажи товаров с грузополучателем;	ПК-1.3 ПК-3.2

		г) осуществляет выбор фактических перевозчиков и заключает с ними договоры на перевозку; д) определяет порты или пункты перевалки грузов.	
26.	в	Провайдер 3PL имеет следующие характеристики: а) осуществляет только перевозку груза; б) оказывает комплексную услугу, включая таможенную очистку груза; в) выполняет отдельные логистические операции при движении грузов через порты (погрузку, разгрузку, взвешивание грузов).	ПК-1.3 ПК-3.2
27.	а	Сборная поставка от нескольких поставщиков в международном сообщении, при которой существенно сокращаются затраты на транспортировку осуществляются: а) ищем перевозки контейнеров от разных поставщиков на одном морском судне; б) в одном контейнере от разных поставщиков одному клиенту; в) в одном контейнере от разных поставщиков разным клиентам;	ПК-1.3 ПК-3.2
28.	а	Таможенное оформление грузов при использовании интермодальных технологий: а) упрощается; б) усложняется; в) остается без изменений.	ПК-1.3 ПК-3.2
29.	б	При использовании интермодальных технологий грузоотправитель: а) контактирует с фактическими перевозчиками грузов; б) интермодальный оператор в качестве посредника между грузоотправителем и перевозчиками осуществляет деловые контакты с фактическими перевозчиками грузов.	ПК-1.3 ПК-3.2
30.	б	Оператор интермодальной перевозки является представителем грузоотправителя или грузополучателя в зависимости от: а) базисных условий поставки; б) условий торгового контракта; в) условий международных соглашений.	ПК-1.3 ПК-3.2
31.	б	Интермодальный оператор осуществляет свою деятельность: а) от своего имени и за свой счет; б) от своего имени и за счет клиента; в) от имени клиента и за его счет; г) от имени клиента и за свой счет.	ПК-1.3 ПК-3.2
32.		К дополнительным (сопутствующим) операциям при интермодальной перевозке относят: а) выбор участников транспортировки и перевалки грузов;	ПК-1.3 ПК-3.2

		б) сюрвейерные услуги; в) промежуточное хранение грузов; г) ремонт и замена тары; д) перевозка груза.	
33.	в	Грузоотправитель при доставке грузов с использованием интермодальной технологии: а) осуществляет самостоятельный расчет с основным перевозчиком; б) осуществляет расчеты с предприятиями, оказывающими сопутствующие услуги; в) оплачивает сквозную ставку интермодальному оператору, не вступая в финансовые отношения с перевозчиками.	ПК-1.3 ПК-3.2
34.	в	Ответственность по доставке груза по торговому контракту может быть возложена на: а) продавца; б) покупателя; в) интермодального оператора.	ПК-1.3 ПК-3.2
35.	а	Инсорсинг — это ... а) изначальное выполнение всех логистических функций силами предприятия; б) исполнение работ, ранее не выполняемых на предприятии, отказ от услуг логистического провайдера; в) привлечение третьей стороны для организации товародвижения.	ПК-1.3 ПК-3.2
36.	в	Логистический посредник: а) выполняет единичные логистические функции; б) выполняет комплекс логистических функций, включая таможенную очистку груза; в) выполняет единичные функции или комплекс функций.	ПК-1.3 ПК-3.2
37.	а	При использовании принципа экономических компромиссов в международной перевозке: а) сокращаются затраты во всех без исключения звеньях материалопроводящей цепи; б) при доставке дорогостоящего груза возможно использование воздушного транспорта; в) при составлении транспортной цепи не используется системный подход; г) игнорируются имманентные интересы транспортных предприятия.	ПК-1.3 ПК-3.2
38.	б, в	Нарушения, которые могут быть связаны с человеческим фактором: а) форс-мажорные обстоятельства; б) несвоевременность доставки груза; в) доставка груза не по адресу; г) нарушение температурного режима;	ПК-1.3 ПК-3.2

39.	а, г	Техническая составляющая логистического подхода при организации транспортировки включает в себя: а) использование современного подъемно-транспортного оборудования; б) поставка «точно в срок»; в) интермодальная перевозка; г) радиочастотное кодирование и штрих-кодирование;	ПК-1.3 ПК-3.2
40.	а	Метод снижения транспортного риска: а) страхование; б) лимитирование; в) диверсификация	ПК-1.3 ПК-3.2

2. Описание шкалы оценивания

В рамках рейтинговой системы успеваемость студентов по каждой дисциплине оценивается в ходе текущего контроля и промежуточной аттестации. Рейтинговая система оценки знаний студентов основана на использовании совокупности контрольных мероприятий по проверке пройденного материала (контрольных точек), оптимально расположенных на всем временном интервале изучения дисциплины. Принципы рейтинговой системы оценки знаний студентов основываются на требованиях, описанных в Положении об организации образовательного процесса на основе рейтинговой системы оценки знаний студентов в ФГАОУ ВО «СКФУ».

3. Критерии оценивания компетенций*

Оценка «отлично» выставляется студенту, если продемонстрированы: уверенное владение информацией в полном объеме, навыки и умения реализуются для нестандартных условий обработки.

Оценка «хорошо» выставляется студенту, если продемонстрированы: владение информацией в полном объеме; уверенное владение умениями и навыками реализуются для типовых ситуаций уверенно.

Оценка «удовлетворительно» выставляется студенту, если продемонстрированы: владение информацией в не полном объеме; владение умениями и навыками реализуются не в полном объеме.

Оценка «неудовлетворительно» выставляется студенту, если теоретические знания имеются, но они разрознены и бессистемны; умения и навыки реализуются для типовых ситуаций с ошибками.