

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«Северо-Кавказский федеральный университет»

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

к практическим занятиям

по дисциплине «Технико-экономическое обоснование перевозочного процесса»

для студентов направления подготовки

23.03.01 Технология транспортных процессов

(Направленность (профиль) «Транспортная логистика»)

Содержание

Введение	4
Практическая работа №1. Определение месторасположения потребителей продукции расчет расстояния перевозок	6
Практическая работа №2. Определение кратчайших расстояний между потребителями транспортной сети	9
Практическая работа №3. Задача выбора поставщика и ее решение на основе анализа полной стоимости	12
Практическая работа №4. Выбор между «своим» и наемным» производством	18
Практическая работа №5. Выбор типа автомобильного транспорта для доставки товаров в розничную торговую сеть	22
Практическая работа №6. Расчет основных показателей работы транспорта	30
Практическая работа №7. Выбор видов транспорта для перевозок грузов в прямом и смешанном сообщениях	34
Практическая работа №8. Расчеты страховых тарифов	38
Практическая работа №9. Выбор и расчет стального каната для стропа	43
Практическая работа №10. Пакетирование грузовых единиц	52
Практическая работа №11. Определение площади, необходимой для складирования контейнеров	55
Практическая работа №12. Определение пропускной способности погрузочно–разгрузочного пункта	60
Практическая работа №13. Расчет основных технико–эксплуатационных показателей использования подвижного состава при работе на разных маршрутах	64
Практическая работа №14. ABC-метод и управление запасами	
Практическая работа №15. Влияние вероятностного характераспроса на решение по управлению запасами (анализ XYZ)	75
Заключение	
Список использованных источников	

Введение

Предлагаемые методические указания составлены в соответствии с рабочими программами по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» по дисциплине «Технико-экономическое обоснование перевозочного процесса».

В работе рассмотрены основные задачи транспортной логистики. Представлены методы определения месторасположения потребителей продукции, кратчайших расстояний между потребителями транспортной сети, рассмотрены задачи выбора поставщика и их решение на основе анализа полной стоимости, обоснование собственного производства комплектующих изделий, а также выбор типа автомобильного транспорта для доставки товаров в розничную торговую сеть.

При изучении дисциплины в высших учебных заведениях большое значение имеет приобретение навыков в решении задач, что является одним из критериев прочного усвоения материала.

Практическая работа №1

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОРАСПОЛОЖЕНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПРОДУКЦИИ РАСЧЕТ РАССТОЯНИЯ ПЕРЕВОЗОК

Цель работы: научиться определять месторасположение потребителей продукции и производить расчет расстояния перевозок

Задание:

1 Составить таблицу исходных данных.2

Построить транспортную сеть.

3 Рассчитать расстояние между потребителями продукции.4

Сделать вывод.

5 Ответить на контрольные вопросы.

Порядок выполнения:

1 Запишем исходные данные, согласно индивидуального задания: координаты пунктов потребления X, Y.

2. По заданным исходным данным определяем месторасположение потребителей продукции и выносим данные на рисунок

1.1. Строим транспортную сеть, соединяя ребрами пункты потребления между собой.

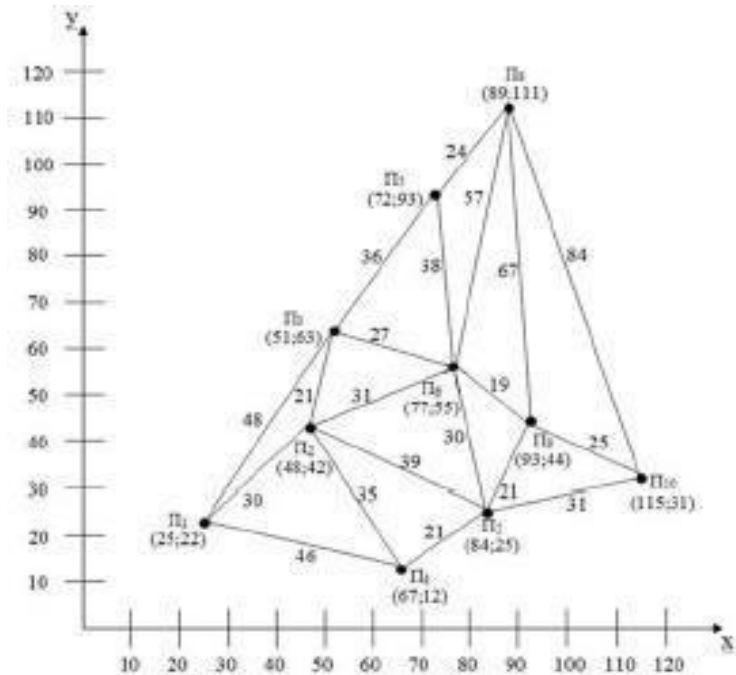


Рисунок 1.1 – Полигон перевозок однородной продукции

3 Для полученной транспортной сети рассчитываем расстояние перевозок по формуле:

$$d = \sqrt{(x_{i+1} - x_i)^2 + (y_{i+1} - y_i)^2}$$

Расчет расстояний сводим в таблицу №1.1

Таблица 1.1– Расстояние между потребителями продукции

Пункты						Расстояние d, км
		X _i	X _{i+1}	Y _i	Y _{i+1}	
П1–П2						
П1–П3						

Наносим на рисунок 1.1 полученные расстояния на соответствующих ребрах, между пунктами потребления продукции.

Содержание отчета:

1 Составить таблицу исходных данных.2

Построить транспортную сеть.

3 Рассчитать расстояние между потребителями продукции.4 Вывод.

Контрольные вопросы

1 Кого принято относить к Потребителям продукции?2 Для чего необходимо строить транспортную сеть?

Определить месторасположение потребителей продукции и производить расчет расстояния перевозок.

Вариант 1

	П1	П2	П3	П4	П5	П6	П7	П8	П9
X	35	28	79	54	35	23	12	17	108
Y	26	31	30	85	64	53	26	39	48

Вариант 2

	П1	П2	П3	П4	П5	П6	П7	П8	П9
X	10	23	25	47	48	56	69	93	77
Y	33	55	89	10	125	205	42	58	109

Вариант 3

	П1	П2	П3	П4	П5	П6	П7	П8	П9
X	20	98	102	104	20	24	47	48	99
Y	34	107	13	55	47	85	26	89	14

Вариант 4

	П1	П2	П3	П4	П5	П6	П7	П8	П9
X	66	32	36	58	74	85	45	24	66
Y	100	85	65	36	47	20	124	147	25

Вариант 5

	П1	П2	П3	П4	П5	П6	П7	П8	П9
X	29	68	23	14	57	20	84	87	62
Y	103	88	66	77	23	99	12	78	32

Практическая работа №2

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КРАТЧАЙШИХ РАССТОЯНИЙ МЕЖДУ ПОТРЕБИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

Цель работы: научиться определять кратчайшее расстояние между потребителями транспортной сети

Задание:

1 Определить кратчайшее расстояния между потребителями транспортной сети.

2 Сделать вывод.

3 Ответить на контрольные вопросы

Порядок выполнения:

Используя исходные данные на рисунке 1.1 Полигон перевозок однородной продукции из практической работы №1, произведем поиск кратчайших расстояний, между потребителями транспортной сети.

Каждой вершине будем присваивать метку – минимальное известное расстояние от этой вершины до следующей. Алгоритм работает пошагово – на каждом шаге мы "посещаем" одну вершину и пытаемся уменьшить значение метки. Работа алгоритм завершается, когда все вершины посещены.

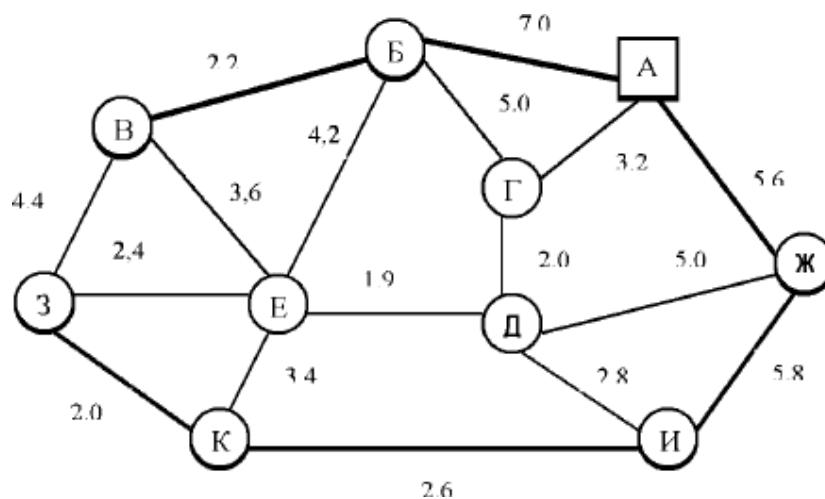


Рисунок 2.1 – Схема размещения пунктов и расстояние между ними

Этап 1. Построение кратчайшей сети, связывающей все

пункты без замкнутых контуров, где А – база.

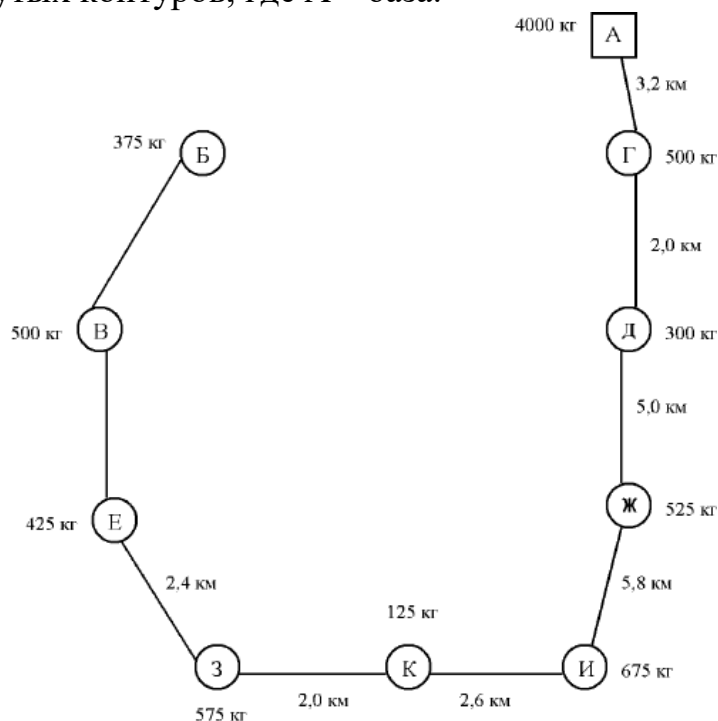


Рисунок 2.2 – Кратчайшая связывающая сеть
"Минимальное дерево"

Этап 2. Определение кратчайших путей между отправителями и потребителями.

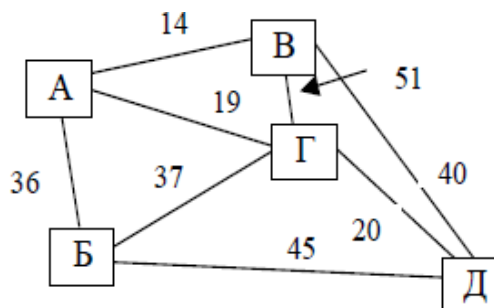


Рисунок 2.3 – Схема транспортной сети

Например, кратчайший путь В и Г проходит через перегоны транспортной сети В–А и А–Г. этом расстояние составит В–Г = В–А+А–Г = 14+19=36 км, которое меньше расстояния по прямой связи В–Г=51 км. Аналогично определяют кратчайший путь между другими отправителями и потребителям.

Контрольные вопросы:

1. Кого принято относить к Потребителям продукции?
2. Для чего необходимо строить транспортную сеть?

Практическая работа №3

Задача выбора поставщика и ее решение на основе анализа полной стоимости

Цель работы: ознакомиться с методами решения задачи выбора поставщика

Теоретические основы работы

При осуществлении закупок одной из важнейших задач является выбор поставщика. Он включает поиск источников снабжения и оценку возможности своевременной поставки и предоставления необходимых услуг до и после продажи.

В отделе закупок организации обязательно должна быть информация о действующих договорах с поставщиками, в соответствии с которыми размещаются заказы, товарная классификация закупленных изделий, реестр поставщиков.

При первом способе торговый агент предприятия, отвечающий за закупки, анализирует возможные варианты и предложения. Он выбирает поставщика, исходя прежде всего из наиболее низких закупочных цен, делает заказ, следит за его выполнением и старается разрешить возникающие вопросы.

Второй способ заключается в коллегиальном обсуждении возможностей и потребностей в поставках. Анализ проводится как на уровне отдела закупок предприятия, так и путем взаимодействия этого отдела с производственным отделом, отделом контроля качества либо отделом сбыта.

Критерии оценки и отбора поставщиков материальных ресурсов зависят от требований потребителей логистической системы и могут быть самыми разными. Обычно их три–четыре, но в отдельных случаях их может быть более 60.

Можно выделить главные критерии, на основе которых рекомендуется выбирать поставщика:

1. *Качество продукции.* Подразумевается способность поставщика обеспечить поставку товаров и оказание услуг в соответствии со спецификациями, а также требованиями потребителя.

2. *Надежность поставщика.* В этот критерий включают честность, отзывчивость, обязательность, заинтересованность в

ведении бизнеса с данной организацией, финансовую стабильность, репутацию в своей сфере, соблюдение ранее установленных объемов поставки и сроков поставки и т.д.

3. *Цена.* Должны учитываться все затраты на закупку конкретного материального ресурса, т.е. транспортировку, административные расходы, риск изменения курсов валют, таможенные пошлины и т.д.

4. *Качество обслуживания.* Оценка данного критерия требует сбора информации у достаточно широкого круга лиц из разных подразделений компании поставщика и сторонних источников. Необходимо собрать сведения о качестве технической помощи, скорости реакции поставщика на изменяющиеся требования и условия поставок, квалификации обслуживающего персонала и т.д.

5. *Условия платежа и возможность внеплановых поставок.* Можно избежать многих проблем снабжения, если поставщики предлагают выгодные условия платежа (например, с возможностью получения отсрочки, кредита) и гарантируют возможность получения внеплановых поставок.

Как показывает практика, системе установленных критериев может соответствовать несколько поставщиков. В этом случае необходимо их ранжировать, опираясь на влияние непосредственных контактов с представителями поставщиков.

Существуют следующие стандартные этапы решения задачи выбора поставщика.

1. Поиск потенциальных поставщиков:

- объявление конкурса;
- изучение рекламных материалов;
- посещение выставок и ярмарок;
- переписка и личные контакты с возможными поставщиками.

2. Анализ потенциальных поставщиков по критериям:

- цене;
- качеству продукции;
- надежности поставок (соблюдение договоров по срокам поставки, ассортименту, комплектности, качеству и количеству продукции);

- удаленности поставщика от потребителя;
- срокам выполнения текущих и экстренных заказов;
- наличию резервных мощностей;
- организации управления качеством у поставщика;
- психологическому климату у поставщика;
- способности обеспечить поставку запасных частей в течение всего срока службы оборудования;
- финансовому положению поставщика.

3. Оценка потенциальных или существующих поставщиков на основе:

- критериев выбора поставщика;
- анализа значимости товара (для которого закупаются материальные ресурсы) для производственного или торгового процесса;
- значимости (важности) каждого критерия;
- оценок поставщиков по каждому критерию.

Задание: Фирме необходимо закупить товар. Нужно определить, кому из поставщиков необходимо отдать предпочтение.

Таблица 3.1 – Значимость критериев

Критерий	Значимость критерия	Поставщик					
		А		Б		В	
		оценка	рейтинг	оценка	рейтинг	оценка	рейтинг
Цена	0,35	7	2,45	8	0,28	6	2,10
Сроки выполнения текущих и экстренных заказов	0,25	7	1,75	9	2,25	4	1,00
Надежность поставщика	0,15	8	1,20	5	0,75	9	1,35
Удаленность поставщика от потребителя	0,15	4	0,60	4	0,60	50	0,75

Сотрудники службы снабжения экспертным путем устанавливают значимость критериев оценки поставщика. Сумма показателей значимости должна быть равна единице. После этого эксперты оценивают по выбранным критериям каждого поставщика, при этом каждому свойству присваиваются баллы (от 1 до 10). Далее строится таблица и рассчитывается рейтинг поставщика как сумма произведений оценки критерия на его значимость. Максимальное значение суммы произведений будет соответствовать наилучшему поставщику. Соответственно предпочтение следует отдать поставщику А.

Фирме необходимо закупить товар. Нужно определить, кому из поставщиков необходимо отдать предпочтение

Вариант 1

Критерий	Поставщик			
	А	Б	В	Г
Надежность снабжения	7	6	5	5
Качество поставляемой продукции	5	6	7	4
Сроки выполнения экстренных заказов	5	7	5	7
Условия платежа	4	6	9	6
Оформление товара	8	6	9	6

Вариант 2

Критерий	Поставщик			
	А	Б	В	Г
Приемлемая цена	6	5	6	7
Сроки выполнения текущих	6	5	6	5
Своевременность доставки	4	8	5	8
Обслуживание	4	6	9	6
Имидж	6	7	9	4

Вариант 3

Критерий	Поставщик			
	А	Б	В	Г
Соблюдение договоров по срокам постав-	8	7	4	5
Удаленность поставщика от потребителя	4	5	7	3
Организация управления качеством у поставщика	5	4	6	8
Условия платежа	6	8	7	4
Производственная мощность	3	7	9	5

Вариант 4

Критерий	Поставщик			
	А	Б	В	Г
Соблюдение договоров по срокам постав-	2	7	4	5
Удаленность поставщика от потребителя	4	3	8	3
Организация управления качеством у по-	5	4	3	8
Условия платежа	10	8	7	1
Производственная мощность	3	7	9	5

Вариант 5

Критерий	Поставщик			
	А	Б	В	Г
Соблюдение договоров по срокам поставки	2	7	4	5
Удаленность поставщика от потребителя	4	3	8	3
Организация управления качеством у по-	5	4	3	8
Условия платежа	10	8	7	1
Производственная мощность	3	7	9	5

Контрольные вопросы

1 Какие критерии в процессе оценки и отбора согласно требованиям закупочной логистики являются важнейшими?

2 Выделите главные критерии, на основе которых рекомендуется выбирать поставщика?

ВЫБОР МЕЖДУ «СВОИМ» И «НАЕМНЫМ» ПРОИЗВОДСТВОМ

Цель работы: научиться определять эффективность собственного производства комплектующих изделий.

Теоретические основы работы

В логистике одной из основных задач, возникающих на разных стадиях движения материального потока, является проблема выбора «сделать или купить». Так, например, в закупочной логистике подобной задачей является проблема выбора собственного или наемного склада, при распределении — выбор собственного или наемного транспорта. Также подобной задачей является выбор между собственным и наемым производством, т.е. решение о том, что выгоднее: производить товар (комплектующее) собственными силами или воспользоваться силами сторонней организации.

При решении этой задачи необходимо учитывать ряд факторов «за» (потребность в комплектующем изделии стабильна и достаточно велика; комплектующее изделие может быть изготовлено на имеющемся оборудовании и др.) и «против» (потребность в комплектующем изделии невелика; для его производства нет необходимых мощностей; отсутствие кадров нужной квалификации и т.д.). В решении должны участвовать разные подразделения предприятия, в том числе отдел снабжения, конструкторский, технологический отделы, бухгалтерия и др.

В качестве критерия оптимальности нередко принимается максимум прибыли, однако практические расчеты обычно осложняются тем, что приходится учитывать большое количество факторов, значения которых в заданном интервале времени могут с высокой степенью вероятности изменяться (падение спроса, разработка новых технологий и др.) в результате чего решение может оказаться неверным со всеми вытекающими отсюда последствиями. Известные специалисты в области менеджмента высказывали диаметрально противоположные рекомендации: как за максимально вертикальную интеграцию, т.е. производства всех комплектующих изделий собственными силами, так и против нее. Высокая степень вертикальной интеграции снижает зависимость предприятия от колебаний рыночной конъюнктуры, но может привести к росту себестоимости продукции и снижению ее качества. Вместе с тем закупка большей части комплектующих изделий на стороне ставит фирму в чрезмерно сильную зависимость от колебаний конъюнктуры, приводит к потере имиджа.

В более широком смысле данная задача подразумевает определение суммы собственных средств в производстве товаров (комплектующих).

Условие. Определите экономическую целесообразность собственного производства комплектующих и их закупки у поставщика. В табл. 4.1 приведены основные аналитические показатели.

Решение. Рассмотрим вариант собственного производства комплектующих.

Предприятию необходимо выпустить 1000 изделий. Следовательно, потребность в комплектующих составит 20000 шт. ($1000 \cdot 20$).

Предприятие потенциально способно произвести 16600 ед. комплектующих ($25000000/1500$).

При необходимом количестве комплектующих 20000 шт. в случае организации собственного производства необходимо закупить у посредника 3 400 шт. комплектующих ($20000 - 16600$). Соответственно расходы по закупке комплектующих у посредника составят 744600 руб. ($3400 \cdot 3 \cdot 73$).

Расходы по изготовлению и приобретению комплектующих при организации собственного производства составят 25 774 600 руб. ($25000000 + 744600$).

Рассмотрим вариант закупки комплектующих у посредника. Расходы по приобретению комплектующих составят 19 600 000 руб. ($20000 \cdot 980$).

Расходы по доставке комплектующих от посредника до предприятия составят 4380000 руб. ($20000 \cdot 3 \cdot 73$).

Расходы по приобретению комплектующих у посредника составят 23980000 руб. ($19600000 + 4380000$).

Таблица 4.1 – Аналитические показатели

Показатель	Единица	Значение
Количество необходимых к выпуску изделий	шт.	1000
Количество комплектующих, необходимых для производства одного изделия	шт.	20
Стоимость производства одного комплектующего (с учетом расходов на организацию собственного производства)	руб.	1500
Сумма собственных средств	руб.	25 000 000
Стоимость одного комплектующего	руб.	980
Расходы на доставку комплектующих от посредника в расчете на 1 км	руб./шт.	3
Расстояние до посредника	км	73

Таким образом, предприятию дешевле закупать комплектующие у посредника, так как расходы по приобретению комплектующих меньше расходов при организации собственного производства на 1794600 руб. ($25774600 - 23980000$).

Определите экономическую целесообразность собственного производства комплектующих и их закупки у поставщика.

Таблица 4.2 – Аналитические показатели

Показатель	1	2	3	4	5
Количество необходимых к выпуску изделий	2000	500	5000	6000	500000
Количество комплектующих, необходимых для производства одного изделия	30	10	5	22	2
Стоимость производства одного комплектующего (с учетом расходов на организацию собственного производства)	100	100	50	200	600
Сумма собственных средств	1800000 0	2500000 0	800000	1000000 0	850000
Стоимость одного комплектующего у посредника	900	400	200	300	300
Расходы на доставку комплектующих от посредника в расчете на 1 км	5	18	10	23	3
Расстояние до посредника	50	40	35	10	5

Контрольные вопросы

1 Как определить экономическую целесообразность собственного производства комплектующих и их закупки у поставщика?

2 Опишите процесс расчета при собственном производстве.

Практическая работа №5

Выбор типа автомобильного транспорта для доставки товаров в розничную торговую сеть

Цель работы: выбор оптимального типа автомобильного транспорта для распределения товаров по обслуживаемым магазинам

Теоретические основы работы

Транспортная логистика решает множество задач: как выбрать экспедитора/перевозчика, как и где застраховать груз, как правильно заключить договор поставки и на каких условиях, как рассчитать и минимизировать издержки, связанные с доставкой груза, как правильно оформить сопроводительную документацию и отследить движение груза в пути.

Для повышения конкурентоспособности торговой компании необходимо решить следующие вопросы: какое время доставки груза до потребителя следует считать оптимальным с учетом затрат и доходов и как построить схему доставки грузов

При правильном использовании транспортной логистической системы предприятие сможет соблюсти «шесть правил логистики»: нужный груз, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными затратами.

К основным задачам транспортной логистики следует отнести обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса и согласование их экономических интересов.

Техническая сопряженность в транспортном комплексе означает согласованность параметров транспортных средств как внутри отдельных видов, так и в межвидовом разрезе. Эта согласованность позволяет применять модальные перевозки, работать с контейнерами и грузовыми пакетами.

Технологическая сопряженность предполагает применение единой технологии транспортировки, прямые перегрузки, бесперегрузочное сообщение.

Согласование экономических интересов — это общая методология исследования конъюнктуры рынка и построенной систем.

Одним из основных направлений оптимизации транспортного процесса является решение задачи рационального вида транспорта для доставки товаров в розничную торговую сеть.

Определите наиболее экономичный вид транспортного средства для транспортировки товаров в розничную торговую сеть.

Условие. Предприятию необходимо осуществить доставку с собственного склада (C_c) товаров А и Б в розничную торговую сеть, включающую семь магазинов (M_x — M_7). Расстояние в километрах до магазинов, потребность в товарах в коробках приведены на рисунок 5.1.

Транспортная компания может предоставить для перевозки грузов два типа грузовых машин. Основные параметры транспорта, стоимость рейса и стоимость перевозки груза указаны в табл.5 (масса одной коробки товара А — 80 кг, товара В — 60 кг).

Таблица 5.1 – Данные для расчета

Вместимость транспорта, т	Стоимость рейса, руб.	Стоимость перевозки груза, руб./км
2,5	2 200	20
15	4 000	30

* Рейсом считается выезд машины со склада и ее возврат на склад. ** Движение порожней машины при расчетах не учитывается.

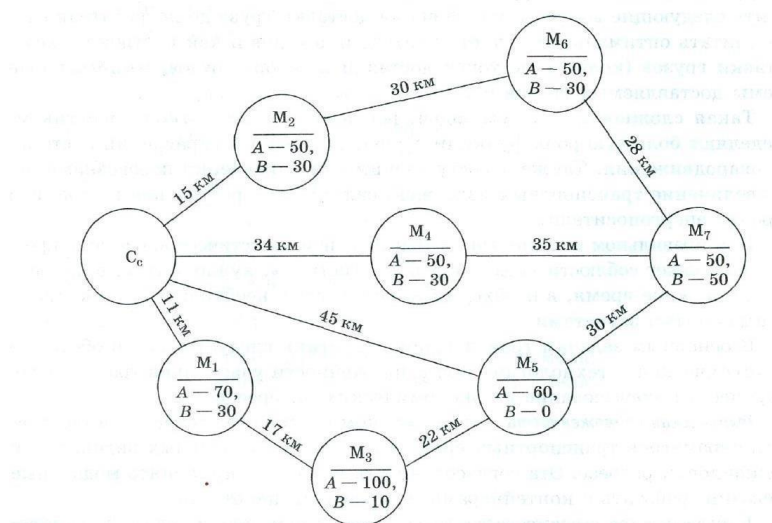


Рисунок 5.1 – Транспортная сеть

Решение. Вначале необходимо выбрать тип автотранспортного средства для доставки товаров в розничную торговую сеть. Для этого рассчитывают объем поставки, который необходимо выполнить предприятию.

1. Определяют объем поставки для каждого магазина. Объем поставки для M_i составит:

по товару A : $80 \cdot 70 = 5\,600$ кг; по товару B : $60 \cdot 30 = 1\,800$ кг.

Общий объем поставки будет равен $5\,600 + 1\,800 = 7\,400$ кг. Аналогичным образом рассчитывают объем поставки для каждого магазина: M_2 — 5 800 кг; M_3 — 8 600 кг; M_4 — 5 800 кг; M_5 — 4 800 кг; M_6 — 5 800 кг; M_7 — 7 000 кг.

2. Определяют тип автотранспортного средства из предлагаемых вариантов.

Предложены два типа транспортного средства вместимостью 2,5 и 15 т. Первым типом транспортного средства в данном случае воспользоваться нерентабельно, так как объем поставок в любой из магазинов превышает вместимость указанного транспортного средства. Если рассмотреть возможность поставки мелкими партиями, то этот вариант также не будет рентабельным по причине сравнительно небольшой разницы между стоимостью рейса двух типов автомобилей. (В типовых задачах по данной теме не всегда один из типов транспортного средства заведомо неэффективен. Поэтому возможен вариант расчета для всех типов транспортных средств, указанных в условии.)

В дальнейшем все расчеты будут приведены применительно к автомобилю грузовой вместимостью 15 т.

3. Определяют маршруты доставки товаров в розничную торговую сеть (не учитывается возвращение порожней машины на склад):

маршрут 1 ($C_c - M_1 - M_5$): $7\,400 + 4\,800 = 12\,200$ кг;

маршрут 2 ($C_c - M_2 - M_3$): $5\,800 + 8\,600 = 14\,400$ кг;

маршрут 3 ($C_c - M_6 - M_7$): $5\,800 + 7\,000 = 12\,800$ кг;

маршрут 4 ($C_c - M_4$): 5 800 кг.

Основным критерием, рекомендуемым для определения рационального маршрута автомобиля, считают коэффициент использования грузового объема транспортного средства, который позволяет выполнять минимальное количество рейсов и соответственно уменьшать расходы на транспортировку. Коэффициент использования грузового объема транспортного средства рассчитывается путем деления объема груза, размещенного в кузове транспортного средства, на объем кузова транспортного средства. Оптимальное значение этого коэффициента должно быть приближено к единице.

Рассчитывают расходы по доставке товаров в розничную торговую сеть по предлагаемым маршрутам.

Стоимость всех рейсов составит $4\,000 \cdot 4 = 16\,000$ руб. Стоимость транспортировки по маршрутам:

- маршрут 1: $30(11 + 17 + 22) = 1\,500$ руб. (выбирается

минимальное расстояние до пунктов);

- маршрут 2: $30(15 + 15 + 11 + 17) = 1\,290$ руб.; маршрут 3: $30(15 + 30 + 28) = 2\,190$ руб.; маршрут 4: $30 \cdot 34 = 1\,020$ руб.

- маршрут 3: $30(15+30+28) = 2\,190$ руб.

- маршрут 4: $30 \cdot 34 = 1\,020$ руб.

4. Определяют общие расходы по доставке товаров в розничную торговую сеть по предлагаемым маршрутам. Они составят $16\,000 + 1\,500 + 1\,740 + 2\,190 + 1\,020 = 22\,450$ руб.

В– случае расчета для нескольких типов транспортных средств суммарные расходы сравниваются и выбирается наименее затратный вариант.

Предприятию необходимо осуществить доставку с собственного склада (C_c) товаров А и Б в розничную торговую сеть, включающую пять магазинов ($M_x \sim M_5$) (см. рисунки ниже).

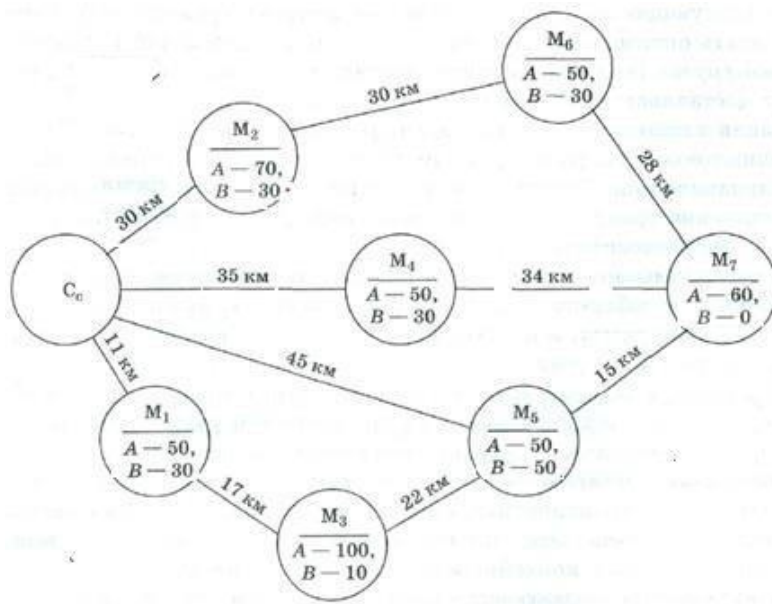
Транспортная компания может предоставить для перевозки грузов два типа грузовых машин. Основные параметры транспорта, стоимость рейса и стоимость перевозки груза указаны в табл.5.2.

Таблица 5.2

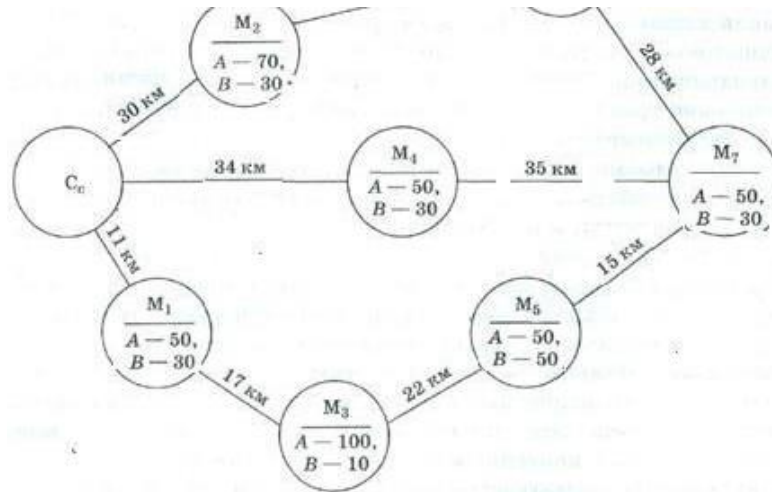
Вместимость транспорта, т	Стоимость рейса, руб.	Стоимость перевозки груза, руб./км
10	3200	15
15	4000	20

Определите наиболее экономичный вид транспортного средства для транспортировки товаров в розничную торговую сеть. Масса одной коробки товара А— X кг, товара В— Y кг.

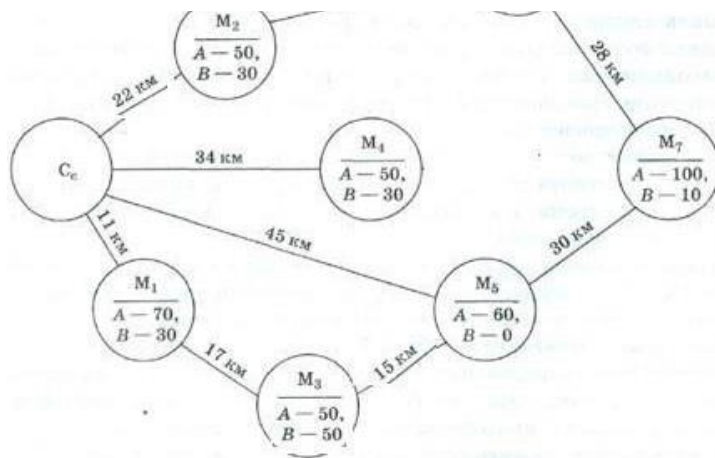
№	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
X	40	35	25	40	80	56	25	40	32	36
Y	50	15	75	30	97	50	78	21	39	39
№	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
X	80	50	60	89	75	63	70	33	32	74
Y	60	40	42	31	85	45	60	50	40	69



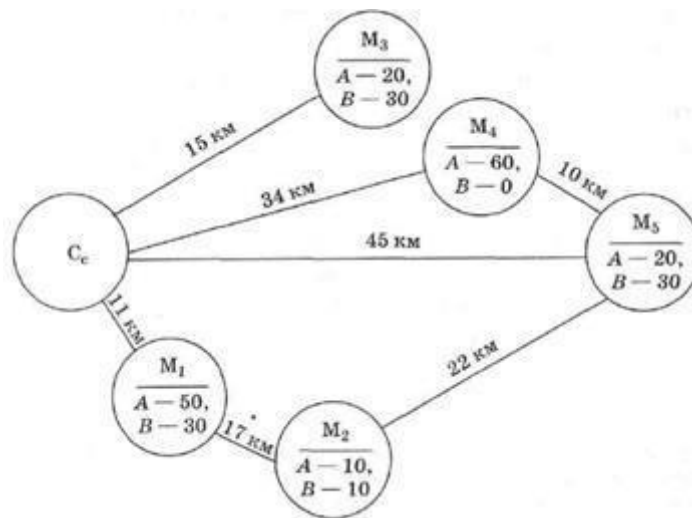
1



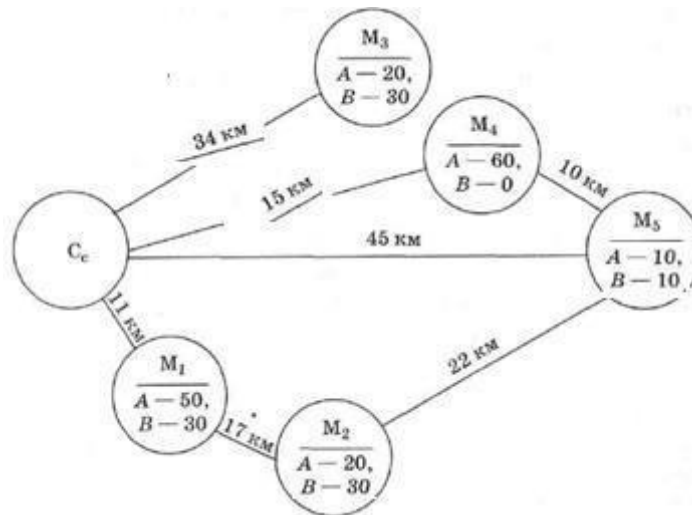
2



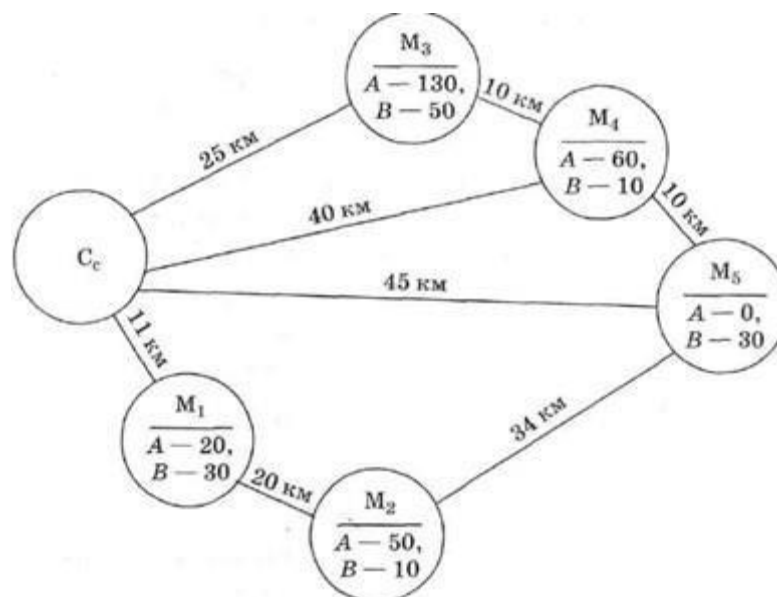
3



4



5



6

Контрольные вопросы

- 1 Роль и место транспортной логистики;
- 2 Основные задачи транспортной логистики;
- 3 Перечислите 6 правил логистики;
- 4 Какова роль транспортной логистики при выполнении этих правил.

Практическая работа №6

Расчет основных показателей работы транспорта

Цель работы: Ознакомление с существующими показателями и приобретение практических навыков их расчета

Исходные данные:

а) Схема транспортной сети промышленного района (рисунок 6.1)

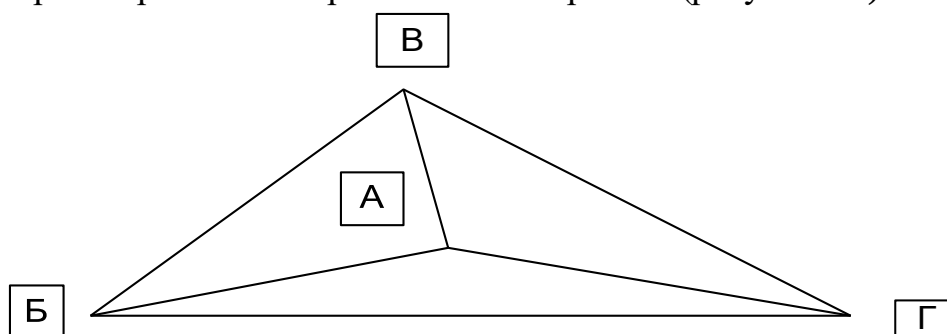


Рисунок 6.1 – Схема транспортной сети промышленного района

б) Расстояния между пунктами транспортной сети (приведены в таблице 6)

Таблица 6.1 – Расстояния между пунктами транспортной сети в километрах

Пункт от-правления	Пункт назначения			
	А	Б	В	Г
А	—	100	70	50
Б	—	—	160	120
В	—	—	—	115
Г	—	—	—	—

Примечание: Данные таблицы 6 приведены для студентов, имеющих первый вариант. Остальные студенты при выполнении лабораторной работы прибавляют к табличным данным цифру но-мера своего варианта.

в) Объемы перевозок между пунктами промышленного района (таблица 6.2)

Таблица 6.2 – Объемы перевозок между пунктами промышленного района в тоннах за декаду

Пункт отправления	Пункт назначения			
	А	Б	В	Г
А	–	100	400	600
Б	50	–	500	700
В	200	600	–	50
Г	200	400	300	–

Примечание: Данные таблицы 6.2 приведены для студентов, имеющих первый вариант. Остальные студенты при выполнении лабораторной работы прибавляют к табличным данным цифру но-мера своего варианта.

Требуется:

Определить основные показатели работы транспорта, а именно: общий объем перевозок грузов в тоннах; грузооборот в тонно-километрах; среднюю дальность перевозки одной тонны груза;

Теоретические основы работы

Для планирования и учета работы транспорта в целом и его отдельных организаций используется система показателей. Эта система включает количественные и качественные критерии. Количественные показатели используются для измерения объема перевозочной работы. В этих целях рассчитываются:

- объем перевозок грузов в тоннах, т;
- грузооборот в тонно–километрах, ткм;
- объем перевозок пассажиров, пасс.;
- пассажирооборот в пассажиро–километрах, пасс–км;
- приведенный грузооборот, ткм.

Система качественных показателей включает следующие основные измерители:

- среднюю дальность перевозки одной тонны груза или одного пассажира, км;
- производительность транспортных средств, т/сут, ткм/сут, пас/сут, пасс–км/сут или за иной временной отрезок (час, смену ит.д.);
- производительность труда, т.е. выработку на одного работающего (т, ткм, пасс., пасс–км) на транспорте за единицу времени (час, смену, сутки, месяц, квартал, год);

- себестоимость выполнения единицы транспортной работы, руб./т, руб./пасс, руб./ткм, руб./пасс–км.

Объем перевозок грузов показывает количество тонн груза, которое планируется перевезти или уже перевезено. Он определяется путем суммирования всех перевезенных тонн груза со всех пунктов сети, т.е.

Производительность транспортных средств определяется отношением количества перевезенных тонн груза или выполненных тонно–

километров транспортным комплексом в целом или отдельными видами транспорта или отдельными транспортными организациями за отчетный период времени к количеству транспортных средств, занятых на выполнении данной работы.

Производительность труда (т, ткм, пасс., пасс–км) определяется отношением объема выполненной работы за отчетный период времени к среднесписочной численности работников транспортной отрасли, отдельного вида транспорта или транспортной организации.

Себестоимость выполнения единицы транспортной работы – это отношение суммарных эксплуатационных расходов к общему объему выполненной работы.

Контрольные вопросы:

1. Назовите, на какие группы делятся показатели работы транспорта?
2. Какие показатели работы транспорта относятся к количественным показателям?
3. Какие показатели работы транспорта относятся к качественным показателям?
4. Что такое грузооборот, и каким образом он рассчитывается?
5. Поясните смысл приведенного грузооборота?
6. Как определяется средняя дальность перевозки одной тонны груза и средняя дальность поездки одного пассажира?
7. Поясните смысл терминов «производительность транспортных средств» и «производительность труда». Чем они отличаются друг от друга?
8. Что такое себестоимость транспортной работы?

Практическая работа №7

ВЫБОР ВИДОВ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВПРЯМОМ И СМЕШАННОМ СООБЩЕНИЯХ

Цель работы: Ознакомление с критериями, используемыми для технико-экономического обоснования выбора вида транспорта.

Исходные данные:

а) Значения затрат в зависимости от схемы перевозок грузов (приведены в таблице 7.1).

Условные обозначения в таблице 7.1 имеют следующие значения:

– $C_{\text{пер}}$ – затраты на погрузочно-разгрузочные в перегрузочные работы за время транспортировки груза;

– $C_{\text{м}}$ – затраты на перемещение груза на магистральных видах транспорта, включая выполнение начально-конечных операций и содержание путей сообщения;

– $C_{\text{пот}}$ – затраты, связанные с частичной потерей или частичной утратой качества груза за время транспортировки;

– $K_{\text{т}}$ – капитальные вложения для развития постоянных устройств и приобретения подвижного состава для выполнения заданных перевозок;

– $K_{\text{гр}}$ – общая стоимость грузов постоянно находящихся в процессе транспортирования (оборотные средства народного хозяйства);

– N – последние две цифры номера зачетной книжки.

Таблица 7.1 – Значения затрат в зависимости от схемы перевозок грузов

№ схемы перевозок	Затраты, долларов				
	$C_{\text{пер}}$	$C_{\text{м}}$	$C_{\text{пот}}$	$K_{\text{т}}$	$K_{\text{гр}}$
1	60000	2700100	136500	250000xN	146900
2	40000	495000	136000	200000xN	504110
3	75000	1500200	186000	300000xN	550900
4	105000	1000500	245500	150000xN	804500
5	110000	1050000	238800	350000xN	700100
6	120000	620000	288800	100000xN	1100200
7	75000	1600300	186500	125000xN	550900
8	100000–	2200000	243800	175000xN	750720
9	125000	1000500	293300	225000xN	1000200

Требуется:

- а) Рассчитать приведенные расходы по всем схемам перевозки грузов;
- б) Определить по величине приведенных расходов наиболее целесообразную схему перевозок грузов.

Теоретические основы выполнения работы

Вопросы координации и взаимодействия различных видов транспорта являются вопросами первостепенной важности. От правильного решения этих вопросов во многом зависят технико– экономические показатели работы транспорта.

Выбор конкретного вида транспорта или схемы перевозок в смешанном (мультимодальном) сообщении производится на основе их сравнения по одному или нескольким критериям. Последние могут быть как частными, так и обобщающими.

Частные критерии: тонно–километровая работа (грузооборот), сроки доставки или скорость перевозки, расход топлива и энергии.

Основным обобщающим критерием считаются приведенные расходы, представляющие сумму годовых эксплуатационных расходов и установленной доли капитальных вложений, необходимых для освоения заданных перевозок.

Приведенные расходы определяются по формуле

$$C_{\text{пр}} = E + E_n (K_T + K_{\text{гр}})$$

где E – годовые эксплуатационные расходы, необходимые для выполнения расчетных перевозок грузов;

E_n – нормативный коэффициент эффективности капитальных вложений, принимаемый обычно 0,15.

Эксплуатационные расходы складываются из текущих затрат на топливо, энергию, материалы, оборудование, ремонт, амортизацию, заработную плату.

Капитальные вложения – это единовременные затраты на строительно–монтажные работы по развитию пропускной способности магистралей и узлов, на покупку нового подвижного состава, инвентаря для непосредственного осуществления заданных перевозок.

Наиболее целесообразной является схема транспортировки груза в прямом (одним видом транспорта) или смешанном сообщении, при которой достигается минимальное значение затрат $C_{\text{пр}}$.

Расчеты могут проводиться не только для каждого данного вида транспорта. В большинстве случаев в некоторых вариантах рассматривается некая комбинация видов транспорта.

Для практических расчетов величины приведенных расходов при сравнении различных вариантов перевозки грузов определяют по следующей формуле:

$$C_{\text{пр}} = C_{\text{пв}} + C_{\text{пер}} + C_{\text{м}} + C_{\text{пот}} + E_n (K_T + K_{\text{гр}})$$

где $C_{\text{пв}}$ – затраты на подвоз грузов к магистральному транспорту и вывоз груза с магистрального транспорта.

Факторами, определяющими размер суммарных приведенных затрат и тем самым влияющими на выбор экономически обоснованной схемы перевозок, являются следующие:

- географическое положение района осуществления перевозок с его природно–климатическими условиями;
- мощность и структура грузопотока, его характеристика во времени (регулярность, длительность);
- расстояние перевозок, т.е. местонахождение грузоотправителя и грузополучателя;
- цена груза;
- партионность отправок;
- режим работы грузоотправителя и грузополучателя;
- номенклатура и характеристика подвижного состава различных видов, транспорта;
- характеристика действующей дорожной сети;
- необходимость капитальных вложений в дорожную сеть, подвижной состав и вспомогательные сооружения;
- номенклатура и характеристика погрузочно–разгрузочных механизмов;
- возможность использования транспорта в обратном направлении;
- возможные способы выполнения погрузочно–разгрузочных и перегрузочных операций.

В случае равноценности вариантов по величине суммарных приведенных затрат для решения вопроса выбора схемы перевозок привлекаются дополнительные показатели, такие как:

- производительность труда;
- расход топливно–энергетических ресурсов;
- расход металлов и других дефицитных материалов;
- обеспечение охраны окружающей среды;
- обеспечение безопасности движения;

Контрольные вопросы:

1. Поясните сущность смешенных (мультимодальных) перевозок грузов?
2. Назовите особенности интермодальных перевозок грузов?
3. Назовите частные и обобщающие критерии. В каких случаях они применяются?
4. Какие затраты учитываются при сравнении схем перевозки грузов?
5. Что представляет собой нормативный коэффициент эффективности E_n ?

Практическая работа №8

Расчеты страховых тарифов

Цель работы: Ознакомление с системой актуарных расчетов и методикой определения страховых тарифов.

Исходные данные:

а) Показатели страховой деятельности (приведены в таблице 8.1).

Таблица 8.1 – Значения показателей страховой деятельности

№ п.п.	Наименование показателей	Условное обозначение	Значения показателей
1	Общее число договоров, заключенных за некоторый период времени в прошлом	N	3 500 000
2	Число страховых случаев	M	50 000
3	Страховая сумма при заключении N договоров страхования, <i>EUR</i>	$\sum_{i=1}^N S_i$	350 000 000
4	Сумма страховых возмещений за M страховых случаев, тыс. <i>EUR</i>	$\sum_{k=1}^M S_k$	300 000
5	Доля нагрузки в брутто-тарифе, %	f	50,0

б) Варианты изменения показателей страховой деятельности

Значение последней цифры номера зачетной книжки	Коэффициент для изменения исходных данных по строке				
	1	2	3	4	5
0	1,2	2,1	1,4	0,9	1,00
1	1,1	1,4	1,3	1,9	0,95
2	1,0	1,3	0,9	1,8	0,85
3	1,5	0,9	1,9	1,6	0,80
4	1,6	1,9	1,8	1,4	0,55
5	1,4	1,5	1,2	1,3	0,60
6	1,3	1,6	1,1	1,1	0,70
7	0,9	1,2	1,0	1,0	0,75
8	1,9	1,1	1,5	1,5	0,90
9	1,8	2,0	1,6	2,2	0,65

Требуется:

- а) Выполнить расчет вероятности наступления страхового случая (q), средней страховой суммы (S_c) и средней суммы страхового возмещения ($S_{вс}$);
- б) Определить основную часть нетто–тарифа; в)
- Рассчитать рисковую надбавку;
- г) Определить значение нетто–ставки (нетто–тарифа); д)
- Выполнить корректировку нетто–ставки;
- ж) Рассчитать значение брутто–тарифа;

Теоретические основы работы

Основные задачи актуарных расчетов: исследование и группировка рисков в рамках страховой совокупности; определение вероятности наступления страхового случая, частоты и степени тяжести последствий причинения ущерба как в отдельных рискованных группах, так и в целом по страховой совокупности; обоснование необходимых расходов на ведение дела страховщиком; обоснование необходимых резервных фондов страховщика. Таким образом, с помощью актуарных расчетов определяются страховые тарифы.

Страховой тариф – цена страхового риска, адекватное денежное выражение обязательств страховщика по заключенному договору страхования выражается в абсолютных денежных единицах или процентах от страховой суммы. Размер страхового тарифа по обязательным видам страхования определяется законодательством, а по добровольным видам страхования страховщиком.

Страховой тариф, по которому заключается договор страхования, носит название *брутто–ставки*. В свою очередь, брутто–ставка состоит из двух частей: *нетто–ставки* и *нагрузки*. Собственно *нетто–ставка* выражает *цену* страхового риска: пожара, наводнения, взрыва и т. д. *Нагрузка* покрывает расходы страховщика по организации и проведению страхового дела, включает отчисления в запасные фонды, содержит элементы прибыли. В основе построения *нетто–ставки* по любому виду страхования лежит *вероятность наступления страхового случая*.

Вероятность наступления страхового случая (q), средняя страховая сумма (S_c), средняя сумма страхового возмещения ($S_{вс}$) рассчитываются по следующим формулам:

При страховании по новым видам рисков или при отсутствии фактических данных о результатах проведения страховых операций, т.е. статистических данных по величинам q , S_c , $S_{вс}$, эти величины могут оцениваться экспертным путем либо в качестве их могут использоваться значения показателей–аналогов. В этом случае должны быть представлены в письменном виде мнения экспертов либо экономико–математическое обоснование целесообразности выбора показателей аналогов данных величин, а отношение средней суммы страхового возмещения к средней страховой сумме ($S_{вс}/S_c$) по одному договору страхования следует принимать не ниже установленных значений: от несчастных случаев и болезней в медицинском страховании – 0,3; средств наземного и водного транспорта – 0,4; средств воздушного транспорта – 0,6; ответственности

владельцев автомобильных средств³⁴ и других видов ответственности и страхования финансовых рисков – 0,7; остальные виды страхования – 0,5.

Нетто–тариф состоит из двух частей – основной части (T_o) и рисковой надбавки (T_p):

$$T_n = T_o + T_p$$

Основная часть нетто–тарифа (T_o) соответствует средней убыточности страховой суммы, зависящей от вероятности наступления страхового случая $\{q\}$, средней страховой суммы (S_c) и средней суммы страхового возмещения ($S_{вс}$).

Нетто–ставка целиком предназначается для создания фонда выплат страхователям. В связи с этим она должна быть построена таким образом, чтобы обеспечить эквивалентность взаимоотношений между страховщиком и страхователем. Иными словами, страховая компания должна собрать столько страховых премий, сколько предстоит потом выплатить страхователям.

Основная часть нетто–тарифа рассчитывается по формуле

Список используемых источников

1. Еремеева, Л. Э. Транспортная логистика : учебное пособие / Л. Э. Еремеева ; Сыкт. лесн. ин-т. — Сыктывкар : СЛИ, 2013. — 260 с.
2. Алесинская, Т.В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления (ч. 3): учебно–метод. пособие. – Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2010.–116 с.
3. Неруш, Ю.М., Неруш, А.Ю. Практикум по логистике: учебное пособие. – М.: ТК Велби, Н54. Изд–во «Проспект», 2008. –304 с.
4. Гаджинский, А. М. Практикум по логистике. 3–е изд., перераб. и доп. – М.: Издательско–торговая корпорация «Дашков и К°», 2003. – 208с.
5. Волгин, В. В. Логистика приемки и отгрузки товаров: практическое пособие / В. В. Волгин. – Москва: Дашков и К°, 2009. – 457 с.
6. Курганов, В. М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров: учебно–практическое пособие: для студентов высших учебных заведений / В. М. Курганов. – Москва: Книжный мир, 2009. – 512 с.
7. Павлюченко, И.В. Логистика: краткий теоретический курс / И. В. Павлюченко. – Ульяновск: УлГТУ, 2011. – 95 с. *
8. Прудникова В.П. Контейнер – как средство перевозки грузов: Учебное пособие. – Владивосток: МГУ им. адм. Г. И. Невельского, 2009. – 29 с.
9. Горев А. Э. Грузовые автомобильные перевозки [Текст]: учебное пособие для студентов вузов / А. Э. Горев. – 2–е изд., стер. – М.: Академия, 2004. – 288 с.
10. Грузовые автомобильные перевозки [Текст]: учебник. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 560 с.:
11. Гаджинский А. М. Логистика [Текст]: учебник / А. М. Гаджинский. – 11–е изд., перераб. и доп. – М.: Дашков и К, 2005. – 432 с.
12. Куприянова И. Ю. Организация перевозок автотранспортом: Конспект лекций / И. Ю. Куприянова; Курск. гос. техн. ун–т. –Курск: КГТУ, 2001. – 108 с.

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

«Основы коммерческой эксплуатации автомобилей»

Направление подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов»

профиль «Транспортная логистика»

Квалификация (степень) выпускника «Бакалавр»

Составитель В.М. Павленко

Редактор:

Изд. лиц. ИД № 000000

Подписано к печати 10.01.23 г.

Формат 60х84 1/16 Усл. п. л. 0,0. Уч.-изд. л. 0,0.

Бумага газетная. Печать офсетная. Заказ № 000 Тираж 50 экз.

Северо-Кавказский федеральный университет

355029, г. Ставрополь, пр. Кулакова, 2

Издательство Северо-Кавказского федерального университета

Отпечатано в типографии СКФУ

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

**Методические указания по организации
самостоятельной работы по дисциплине**

«Технико-экономическое обоснование перевозочного процесса»

Направление подготовки

23.03.01 «Технология транспортных процессов»

Направленность (профиль) – Транспортная логистика

Ставрополь 2026

В методических указаниях по самостоятельной работе студентов особое внимание уделено рекомендациям по изучению теоретического материала, и правилам подготовки к экзамену.

Составитель:

доцент, к.э.н. кафедры ТЭА Павленко В.М.

Рецензент:

доцент, к.т.н., зав. кафедрой ТЭА Бабич А.Г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	
Общая характеристика самостоятельной работы по дисциплине «Технико-экономическое обоснование перевозочного процесса»	5
План-график выполнения самостоятельной работы.....	8
Методические рекомендации по изучению теоретического материала.....	12
Методические указания по подготовке к собеседованию	18
Литература.....	

Введение

В последние годы, прежде всего в связи с подписанием Болонской конвенции и вступлением России в международное образовательное сообщество, возрастает роль компетентностного подхода в подготовке специалистов, который предусматривает переход от так называемой «знаниевой» парадигмы к системно-деятельностной. Возрастает роль самостоятельной работы студентов.

Самостоятельная работа студентов – это планируемая учебная и научная работа, выполняемая по заданию преподавателя под его методическим и научным руководством. Это неотъемлемая составляющая образовательного процесса в высшем учебном заведении. Самостоятельная работа – это активные формы и методы обучения, это единство учебно-воспитательной и научно-производственной работы, это сотрудничество студента с преподавателем.

Самостоятельная работа может быть как аудиторной, так и внеаудиторной и включает: подготовку к аудиторным занятиям и выполнение соответствующих заданий; выполнение самостоятельных заданий в лабораторных практикумах и практических заданиях; работу над отдельными темами учебных дисциплин; выполнение контрольных и курсовых работ, написание рефератов; прохождение практик и выполнение предусмотренных ими заданий; подготовку ко всем видам контрольных испытаний; подготовку к итоговой аттестации и выполнение выпускной квалификационной работы; участие в научной и научно-методической работе, в научных и научно-практических конференциях, семинарах.

Цель самостоятельной работы по дисциплине «Технико-экономическое обоснование перевозочного процесса» – научить студентов самостоятельно решать проблемы в области обеспечения перевозочного процесса с точки зрения безопасности дорожного движения.

Общая характеристика самостоятельной работы по дисциплине " Технико-экономическое обоснование перевозочного процесса ”

Целью преподавания курса является формирование у студентов системы научных знаний и профессиональных навыков, необходимых для анализа и оценки организации перевозок и безопасности движения на исследуемом объекте, являющихся объектами инженерной и управленческой деятельности будущего специалиста (автомобили, автотранспортные предприятия, салоны по продаже автомобилей, служба ВАИ и ГИБДД и др.).

Основная задача преподавания курса:

- овладение системными подходами при анализе работы по повышению БДД;
- изучение методов оценки безопасной работы сложных технических систем;

- понимание методов управления БДД в процессе эксплуатации автотранспортных систем.

Изучение курса является основой для успешного освоения последующих специальных дисциплин, обеспечивающих эффективную организацию перевозок и БДД на предприятиях транспорта в процессе практической деятельности бакалавра направления 23.03.01 – «Технология транспортных процессов по профилю «Транспортная логистика».

Основная задача организации самостоятельной работы: получение студентами знаний и практических навыков в области организации и безопасности движения в процессе эксплуатации подвижного состава транспортных систем страны; получение навыков самостоятельно определять средства выполнения практических работ по снижению аварийности и повышению БДД.

Цель самостоятельного решения задач - обучение творчески думать, самостоятельно разбираться в различных вопросах снижения показателей аварийности и изучения методов повышения БДД на исследуемых объектах. Самостоятельное решение задач значительно повышает учебную активность обучающихся, возбуждает их интерес к решению проблем, стимулирует творческую инициативу. Таким образом, повышается эффективность занятия. Самостоятельное решение задач развивает мыслительную деятельность студентов. Не имея возможности копировать решение задачи с доски, обучающийся вынужден сам разбираться в решении задачи, а потому и лучше готовиться к занятиям. Самостоятельное решение математических задач часто сокращает время, необходимое для опроса обучающихся на занятиях, так как оценивать успехи учащихся в некоторых случаях можно и по итогам самостоятельного решения задач. Преподаватель получает возможность направлять индивидуальную работу студентов по решению задачи, предотвращать ошибки, указывать пути их исправления.

Цель самостоятельного изучения литературы: систематизация и закрепление полученных теоретических знаний и практических умений бакалавров; углубление и расширение теоретических знаний; формирование умений использовать нормативную, научную, справочную документацию и специальную литературу; развитие познавательных способностей и активности бакалавров: творческой инициативы, самостоятельности, ответственности и организованности; формирование самостоятельности мышления, способностей к саморазвитию, самосовершенствованию и самореализации.

Цель подготовки к собеседованию - освоить материал, выносимый на самостоятельную работу студентов и предложенный преподавателем в соответствии с Образовательным стандартом высшего образования Северо-Кавказского федерального университета по дисциплине «Технико-экономическое обоснование перевозочного процесса». В ходе собеседования преподаватель ориентирует студента на успешную сдачу экзамена.

Бакалавр в ходе выполнения самостоятельной работы должен овладеть следующими компетенциями:

ПК-1 Способен осуществлять планирование и организацию транспортно-логистической деятельности предприятия, руководствуясь параметрами качества и эффективности

ПК-5 Способен использовать знания в области транспортно-дорожного комплекса при планировании и организации транспортно-логистической деятельности предприятия

Вопросы к экзамену

по дисциплине «Технико-экономическое обоснование перевозочного процесса»

Базовый уровень

Тема 1. Организация коммерческой работы на автомобильном транспорте

1.1 Рынок автотранспортных услуг и его характеристики

1.1.1 Предпосылки формирования рынка автотранспортных услуг

1.1.2 Концепции рыночного поведения автотранспортного предприятия на рынке автотранспортных услуг (РАТУ) региона

1.1.3 Особенности рынка автотранспортных услуг региона

Тема 2. Основные задачи коммерческой работы предприятий автомобильного транспорта

2.1 Автотранспортные услуги и коммерческая работа на РАТУ региона

2.2 Классификация услуг автомобильного транспорта

2.2 Основные задачи коммерческой службы АТП

2.3 Планирование и коммерческая деятельность коммерческой службы АТП на РАТУ региона

Тема 3. Организация коммерческой деятельности на предприятиях автомобильного транспорта

3.1 Коммерческие службы и подразделения на АТП

3.2 Требования к персоналу коммерческих служб

3.3 Организация работы с клиентами

Тема 4. Понятие о конкуренции и коммерческом взаимодействии на РАТУ

4.1 Виды и формы конкуренции

4.2 Государственное регулирование конкуренции

4.3 Анализ деятельности конкурентов

4.4 Взаимодействие предприятий на РАТУ

Тема 5. Основные принципы административно-правового регулирования коммерческой деятельности АТП

5.1 Система нормативно-правовых актов регулирования коммерческой работы АТП на рынке РАТУ региона

5.2 Органы государственного регулирования коммерческой работы АТП на рынке РАТУ региона

5.3 Структуризация автомобильного транспорта по коммерческому признаку

5.4 Тарифно-ценовое регулирование

Тема 6. Коммерческая деятельность АТП при подготовке и организации перевозок

6.1 Спрос, комплекс маркетинга и маркетинговые усилия предприятия

6.1.1 Основные понятия и определения

6.1.2 Зависимость «маркетинговые усилия – спрос»

6.1.3 Сегментирование РАТУ региона

Тема 7. Стратегическое планирование и специализация АТП

7.1 Концепции и задачи предприятия

7.2 Специализация АТП

7.3 Стратегия роста предприятия

7.4 Выбор целевых сегментов рынка и позиционирование услуг АТП

Тема 8. Клиентура АТП и методы ее изучения

8.1 Типы рынков и особенности поведения потребителей

8.2 Процесс покупки и продажи услуг на рынке перевозок

8.3 Сбор информации для коммерческой службы при измерении и прогнозировании спроса

8.4 Методы стимулирования сбыта услуг на РАТУ

8.5 Договорные тарифы на коммерческие услуги АТП

Тема 9. Коммерческая деятельность АТП при выполнении перевозок

Тема 10. Особенности коммерческой деятельности АТП при транспортно-экспедиционном обслуживании населения

Тема 11. Коммерческая деятельность при организации международных перевозок

ПЛАН-ГРАФИК ВЫПОЛНЕНИЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТ

На первом этапе необходимо ознакомиться с рабочей программой дисциплины, в которой рассмотрено содержание тем дисциплины лекционного курса, взаимосвязь тем лекций с практическими занятиями, темы и виды самостоятельной работы. По каждому виду самостоятельной работы предусмотрены определённые формы отчетности.

Технологическая карта самостоятельной работы студента

Код реализуемой компетенции	Вид деятельности студентов	Итоговый продукт самостоятельной работы	Средства и технологии оценки	Объем часов
ПК-1	<i>Традиционные:</i> - самостоятельное изучение литературы по темам 1 – 7	конспект	тестирование	38
ПК-5	<i>Традиционные:</i> выполнение и сдачи курсового проекта	Курсовой проект	Защита курсового проекта	40
Итого за 8 семестр				63
Итого				63

Работа с литературой

Для успешного освоения дисциплины, необходимо самостоятельно детально изучить представленные темы по рекомендуемым источникам информации:

№	Темы для самостоятельного изучения	Рекомендуемые источники информации (№ источника)			
		Основная	Дополнительная	Методическая	Интернет-ресурсы
1	Тема № 1.	1, 2	1-2	1	1
2	Тема № 2.	1, 2	1-2	1	1
3	Тема № 3.	1, 2, 3	1	1	1
4	Тема № 4.	1, 2, 3	1	1	1
5	Тема № 5.	1, 2, 3	1	1	1
6	Тема № 6.	2	1-2	1	1
7	Тема № 7.	1, 3	1-2	1	1
8	Тема № 8.	1, 3,4,5	1-2	1	1
9	Тема № 9.	1, 3,4,5	1-2	1	1
10	Тема № 10.	1, 3,4,5	1-2	1	1
11	Тема № 11.	1, 3,4,5	1-2	1	1

Фонд оценочных средств

Паспорт фонда оценочных средств

Код оцениваемой компетенции	Этап формирования компетенции	Тип контроля	Вид контроля	Наименование оценочного средства	Количество элементов, шт.
ПК-1, ПК-5	1-4	текущий	письменный	тесты	42

Критерии оценивания компетенции

Оценка «отлично» выставляется студенту, если он глубоко и прочно усвоил про-граммный материал, исчерпывающе, последовательно, четко и логически стройно его изла-гает, умеет тесно увязывать теорию с практикой, свободно справляется с задачами, вопроса-ми и другими видами применения знаний, причем не затрудняется с ответом при видоизме-нении заданий, использует в ответе материал монографической литературы, правильно обосновывает принятое решение, владеет разносторонними навыками и приемами выполнения практических задач. Компетенции ПК-1, ПК-5 освоены на повышенном уровне.

Ответ на тестировании – 90 %.

Оценка «хорошо» выставляется студенту, если он твердо знает материал, грамотно и по существу излагает его, не допуская существенных неточностей в ответе на вопрос, пра-вильно применяет теоретические положения при решении практических вопросов и задач, владеет необходимыми навыками и приемами их выполнения. Компетенции ПК-1, ПК-5 полностью освоены на базовом уровне.

Ответ на тестировании – 70 %.

Оценка «удовлетворительно» выставляется студенту, если он имеет знания только основного материала, но не усвоил его деталей, допускает неточности, недостаточно правильные формулировки, нарушения логической последовательности в изложении программного материала, испытывает затруднения при выполнении практических работ. Компетенции ПК-1, ПК-5 освоены на базовом уровне.

Ответ на тестировании – 50%.

Оценка «неудовлетворительно» выставляется студенту, если он не знает значительной части программного материала, допускает существенные ошибки, неуверенно, с большими затруднениями выполняет практические работы.

Ответ на тестировании – менее 50 %.

Описание шкалы оценивания

Текущий контроль.

№ п/п	Вид деятельности студентов	Сроки выполнения	Количество баллов
1.	Тема 3.	6	15
2.	Тема 6.	10	20
3.	Тема 7.	16	20
	Итого за 8 семестр		55
	Итого		55

Рейтинговый балл за текущее контрольное мероприятие.

Уровень выполнения контрольного задания	Рейтинговый балл (в % от максимального ббалла за контрольное задание)
Отличный	100
Хороший	80
Удовлетворительный	60
Неудовлетворительный	0

Критерии оценки:

Оценка «отлично» выставляется студенту, если он глубоко и прочно усвоил программный материал, исчерпывающе, последовательно, четко и логически стройно его излагает, умеет тесно увязывать теорию с практикой, свободно справляется с задачами, вопросами и другими видами применения знаний, причем не затрудняется с ответом при видоизменении заданий, использует в ответе материал основной и дополнительной литературы, правильно обосновывает принятое решение, владеет разносторонними навыками и приемами выполнения практических задач. Компетенции ПК-5 освоены на повышенном уровне.

Оценка «хорошо» выставляется студенту, если он твердо знает материал, грамотно и по существу излагает его, не допуская существенных неточностей в ответе на вопрос, правильно применяет теоретические положения при решении практических вопросов и задач, владеет необходимыми навыками и приемами их выполнения. Компетенции ПК-5 полностью освоены на базовом уровне.

Оценка «удовлетворительно» выставляется студенту, если он имеет знания только основного материала, но не усвоил его деталей, допускает неточности, недостаточно правильные формулировки, нарушения логической последовательности в изложении программного материала, испытывает затруднения при выполнении практических работ. Компетенции ПК-5 частично освоены на базовом уровне.

Оценка «неудовлетворительно» выставляется студенту, если он не знает значительной части программного материала, допускает существенные ошибки, неуверенно, с большими затруднениями выполняет практические работы.

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

В билет включаются два вопроса для проверки знаний студента. Вопросы и задания повышенного уровня предполагают углубленное знание предмета и работу студента с основной, а также дополнительной технической и научной литературой. Вопросы и задания базового уровня предполагают твердое знание предмета и работу студента с основной литературой.

Для подготовки по билету отводится 40 минут.

При подготовке к ответу студенту предоставляется право пользования калькулятором, справочными таблицами, своими конспектами лекций, методическими указаниями.

При проверке задания, оцениваются:

- последовательность ответов на вопросы;
- рациональность выполнения задания;
- умение использовать методическую и техническую литературу;
- инициативность в поиске информации;
- правильность и четкость ответов.

Учебно-методическое и информационное обеспечение дисциплины

Рекомендуемая литература

Основная литература

1. Рябчинский А. И., Гудков В. А., Кравченко Е. А Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса. Учебник для авт.-дор. вузов и фак., М.: Академия, 2013, 255 с.
2. Мороз С. М. Обеспечение безопасности технического состояния автотранспортных средств. Учебник для авт.-дор. вузов и фак., М.: Академия, 2010, 208 с.
3. Кокарев А. Н., Низаметдинов А. М. Практикум по дисциплине «Организация дорожного движения» , учебно-методическое пособие для специальности 190700.62 «Технология транспортного процесса», М.: Щит-М, 2011, 104 с.
4. Горев А.Э., Солодкий А.И., Пугачев И.Н., Горев А.Э. Организация дорожного движения. Учебное пособие для студентов учреждений высшего профессионального образования. Гриф УМО вузов России. Академия (Academia), 2013.
5. Джесси Рассел. Организация дорожного движения, VSD. 2013.

Дополнительная литература

1. Клиновштейн Г.И. Организация дорожного движения. Учеб. для авт.-дор. вузов и фак. М.: Транспорт, 2001. - 248 с.
2. Дитер Клебелсберг Транспортная психология, М.: Транспорт, 1988, 234 с.

Методическая литература

1. Гипертекстовые лекции;
2. Электронная версия практических работ.

Интернет-ресурсы

1. www.uchebniki-online.com – Учебники по организации и безопасности дорожного движения

Программное обеспечение

«Специальное программное не требуется»

Материально-техническая база

1. Компьютерная техника для осуществления тестирования студентов
2. Персональный компьютер (ноутбук), проектор, экран
3. Магнитно-маркерная доска

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИЗУЧЕНИЮ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО МАТЕРИАЛА

Самостоятельная работа с учебниками и книгами (а также самостоятельное теоретическое исследование проблем, обозначенных преподавателем на лекциях) – это важнейшее условие формирования у себя научного способа познания. Основные советы здесь можно свести к следующим:

- Составить перечень книг, с которыми Вам следует познакомиться; «не старайтесь запомнить все, что вам в ближайшее время не понадобится, – советует студенту и молодому ученому Г. Селье, – запомните только, где это можно отыскать» (Селье, 1987. С. 325).

- Такой перечень должен быть систематизированным.

- Обязательно выписывать все выходные данные по каждой книге.

- Разобраться для себя, какие книги (или какие главы книг) следует прочитать более внимательно, а какие – просто просмотреть.

- При составлении перечней литературы следует посоветоваться с преподавателями и научными руководителями (или даже с более подготовленными и эрудированными сокурсниками), которые помогут Вам лучше сориентироваться, на что стоит обратить большее внимание, а на что вообще не стоит тратить время...

- Естественно, все прочитанные книги, учебники и статьи следует конспектировать, но это не означает, что надо конспектировать «все подряд»: можно выписывать кратко основные идеи автора и иногда приводить наиболее яркие и показательные цитаты (с указанием страниц).

- Если книга Ваша собственная, то допускается делать на полях книги краткие пометки или же в конце книги, на пустых страницах просто сделать свой «предметный указатель», где отмечаются наиболее интересные для Вас мысли и обязательно указываются страницы в тексте автора (это очень хороший совет, позволяющий экономить время и быстро находить «избранные» места в самых разных книгах).

- Если Вы раньше мало работали с учебно-методической литературой, то следует выработать в себе способность «воспринимать» сложные тексты; для этого лучший прием – научиться «читать медленно», когда Вам понятно каждое прочитанное слово (а если слово незнакомое, то либо с помощью словаря, либо с помощью преподавателя обязательно его узнать), и это может занять немалое время (у кого-то – до нескольких недель и даже месяцев); опыт показывает, что после этого студент каким-то «чудом» начинает буквально заглатывать книги и чуть ли не видеть «сквозь обложку», стоящая это работа или нет...

- «Либо читайте, либо перелистывайте материал, но не пытайтесь читать быстро... Если текст меня интересует, то чтение, размышление и даже фантазирование по этому поводу сливаются в единый процесс, в то время как вынужденное скорочтение не только не способствует качеству чтения, но и не приносит чувства удовлетворения, которое мы получаем, размышляя о прочитанном», – советует Г. Селье (Селье, 1987. – С. 325-326).

Чтение научного текста является частью познавательной деятельности. Ее цель – извлечение из текста необходимой информации. От того, насколько осознанна читающим собственная внутренняя установка при обращении к печатному слову (найти нужные сведения, усвоить информацию полностью или частично, критически проанализировать материал и т.п.) во многом зависит эффективность осуществляемого действия.

Выделяют **четыре основные установки в чтении научного текста**:

1. информационно-поисковый (задача – найти, выделить искомую информацию)
2. усваивающая (усилия читателя направлены на то, чтобы как можно полнее осознать и запомнить как сами сведения излагаемые автором, так и всю логику его рассуждений)
3. аналитико-критическая (читатель стремится критически осмыслить материал, проанализировав его, определив свое отношение к нему)
4. творческая (создает у читателя готовность в том или ином виде – как отправной пункт для своих рассуждений, как образ для действия по аналогии и т.п. – использовать суждения автора, ход его мыслей, результат наблюдения, разработанную методику, дополнить их, подвергнуть новой проверке).

С наличием различных установок обращения к научному тексту связано существование и нескольких **видов чтения**:

1. библиографическое – просматривание карточек каталога, рекомендательных списков, сводных списков журналов и статей за год и т.п.;
2. просмотровое – используется для поиска материалов, содержащих нужную информацию, обычно к нему прибегают сразу после работы со списками литературы и каталогами, в результате такого просмотра читатель устанавливает, какие из источников будут использованы в дальнейшей работе;
3. ознакомительное – подразумевает сплошное, достаточно подробное прочтение отобранных статей, глав, отдельных страниц, цель – познакомиться с характером информации, узнать, какие вопросы вынесены автором на рассмотрение, провести сортировку материала;
4. изучающее – предполагает доскональное освоение материала; в ходе такого чтения проявляется доверие читателя к автору, готовность принять изложенную информацию, реализуется установка на предельно полное понимание материала;
5. аналитико-критическое и творческое чтение – два вида чтения близкие между собой тем, что участвуют в решении исследовательских задач.

Первый из них предполагает направленный критический анализ, как самой информации, так и способов ее получения и подачи автором; второе – поиск тех суждений, фактов, по которым или в связи с которыми, читатель считает нужным высказать собственные мысли.

Из всех рассмотренных видов чтения основным для студентов является изучающее – именно оно позволяет в работе с учебной литературой накапливать знания в различных областях. Вот

почему именно этот вид чтения в рамках учебной деятельности должен быть освоен в первую очередь.

Основные виды систематизированной записи прочитанного:

1. Аннотирование – предельно краткое связное описание просмотренной или прочитанной книги (статьи), ее содержания, источников, характера и назначения;
2. Планирование – краткая логическая организация текста, раскрывающая содержание и структуру изучаемого материала;
3. Тезирование – лаконичное воспроизведение основных утверждений автора без привлечения фактического материала;
4. Цитирование – дословное выписывание из текста выдержек, извлечений, наиболее существенно отражающих ту или иную мысль автора;
5. Конспектирование – краткое и последовательное изложение содержания прочитанного.

Конспект – сложный способ изложения содержания книги или статьи в логической последовательности. Конспект аккумулирует в себе предыдущие виды записи, позволяет всесторонне охватить содержание книги, статьи. Поэтому умение составлять план, тезисы, делать выписки и другие записи определяет и технологию составления конспекта.

Методические рекомендации по составлению конспекта:

1. Внимательно прочитайте текст. Уточните в справочной литературе непонятные слова. При записи не забудьте вынести справочные данные на поля конспекта;
2. Выделите главное, составьте план;
3. Кратко сформулируйте основные положения текста, отметьте аргументацию автора;
4. Законспектируйте материал, четко следуя пунктам плана. При конспектировании старайтесь выразить мысль своими словами. Записи следует вести четко, ясно.
5. Грамотно записывайте цитаты. Цитируя, учитывайте лаконичность, значимость мысли.

В тексте конспекта желательно приводить не только тезисные положения, но и их доказательства. При оформлении конспекта необходимо стремиться к емкости каждого предложения. Мысли автора книги следует излагать кратко, заботясь о стиле и выразительности написанного. Число дополнительных элементов конспекта должно быть логически обоснованным, записи должны распределяться в определенной последовательности, отвечающей логической структуре произведения. Для уточнения и дополнения необходимо оставлять поля.

Овладение навыками конспектирования требует от бакалавра целеустремленности, повседневной самостоятельной работы.

Практические занятия.

Для того чтобы практические занятия приносили максимальную пользу, необходимо помнить, что упражнение и решение задач проводятся по вычитанному на лекциях материалу и связаны, как правило, с детальным разбором отдельных вопросов лекционного курса. Следует

подчеркнуть, что только после усвоения лекционного материала с определенной точки зрения (а именно с той, с которой он излагается на лекциях) он будет закрепляться на практических занятиях как в результате обсуждения и анализа лекционного материала, так и с помощью решения проблемных ситуаций, задач. При этих условиях студент не только хорошо усвоит материал, но и научится применять его на практике, а также получит дополнительный стимул (и это очень важно) для активной проработки лекции.

При самостоятельном решении задач нужно обосновывать каждый этап решения, исходя из теоретических положений курса. Если студент видит несколько путей решения проблемы (задачи), то нужно сравнить их и выбрать самый рациональный. Полезно до начала вычислений составить краткий план решения проблемы (задачи). Решение проблемных задач или примеров следует излагать подробно, вычисления располагать в строгом порядке, отделяя вспомогательные вычисления от основных. Решения при необходимости нужно сопровождать комментариями, схемами, чертежами и рисунками.

Следует помнить, что решение каждой учебной задачи должно доводиться до окончательного логического ответа, которого требует условие, и по возможности с выводом. Полученный ответ следует проверить способами, вытекающими из существа данной задачи. Полезно также (если возможно) решать несколькими способами и сравнить полученные результаты. Решение задач данного типа нужно продолжать до приобретения твердых навыков в их решении

Самопроверка

После изучения определенной темы по записям в конспекте и учебнику, а также решения достаточного количества соответствующих задач на практических занятиях и самостоятельно студенту рекомендуется, используя лист опорных сигналов, воспроизвести по памяти определения, выводы формул, формулировки основных положений и доказательств. В случае необходимости нужно еще раз внимательно разобраться в материале.

Иногда недостаточность усвоения того или иного вопроса выясняется только при изучении дальнейшего материала. В этом случае надо вернуться назад и повторить плохо усвоенный материал. Важный критерий усвоения теоретического материала - умение решать задачи или пройти тестирование по пройденному материалу. Однако следует помнить, что правильное решение задачи может получиться в результате применения механически заученных формул без понимания сущности теоретических положений.

Консультации

Если в процессе самостоятельной работы над изучением теоретического материала или при решении задач у студента возникают вопросы, разрешить которые самостоятельно не удастся, необходимо обратиться к преподавателю для получения у него разъяснений или указаний. В своих вопросах студент должен четко выразить, в чем он испытывает затруднения, характер этого

затруднения. За консультацией следует обращаться и в случае, если возникнут сомнения в правильности ответов на вопросы самопроверки.

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ К СОБЕСЕДОВАНИЮ

Подготовка к собеседованию способствует закреплению, углублению и обобщению знаний, получаемых, в процессе обучения, а также применению их к решению практических задач. Готовясь к собеседованию, студент ликвидирует имеющиеся пробелы в знаниях, углубляет, систематизирует и упорядочивает свои знания. На собеседовании студент демонстрирует то, что он приобрел в процессе обучения по учебной дисциплине.

Во-первых, очень важно соблюдение режима дня; сон не менее 8 часов в сутки, занятия заканчиваются не позднее, чем за 2-3 часа до сна. Оптимальное время занятий - утренние и дневные часы. В перерывах между занятиями рекомендуются прогулки на свежем воздухе, неустойчивые занятия спортом. Во-вторых, наличие хороших собственных конспектов лекций. Даже в том случае, если была пропущена какая-либо лекция, необходимо во время ее восстановить (переписать ее на кафедре), обдумать, снять возникшие вопросы для того, чтобы запоминание материала было осознанным. В-третьих, при подготовке к собеседованию у студента должен быть хороший учебник или конспект литературы, прочитанной по указанию преподавателя в течение семестра.

Вначале следует просмотреть весь материал по сдаваемой дисциплине, отметить для себя трудные вопросы. Обязательно в них разобраться.

Правила подготовки к собеседованию:

- Лучше сразу сориентироваться во всем материале и обязательно расположить весь материал согласно вопросам к собеседованию. Эта работа может занять много времени, но все остальное – это уже технические детали (главное – это ориентировка в материале!).

- Сама подготовка связана не только с «запоминанием». Подготовка также предполагает и переосмысление материала, и даже рассмотрение альтернативных идей.

- Готовить «шпаргалки» полезно, но пользоваться ими рискованно. Главный смысл подготовки «шпаргалок» – это систематизация и оптимизация знаний по данному предмету, что само по себе прекрасно – это очень сложная и важная работа, более сложная и важная, чем простое поглощение массы учебной информации. Если студент самостоятельно подготовил такие «шпаргалки», то, скорее всего, он на вопросы собеседования отвечать будет более уверенно, так как у него уже сформирована общая ориентировка в сложном материале.

- Сначала студент должен продемонстрировать, что он «усвоил» все, что требуется по программе обучения (или по программе данного преподавателя), и лишь после этого он вправе высказать иные, желательно аргументированные точки зрения.

Тесты к дисциплине:

1. Российское юридическое или физическое лицо, использующее принадлежащее ему грузовое транспортное средство либо автобус для перевозок грузов или пассажиров:

а) российский перевозчик; б) смешанный перевозчик; в) таможенный перевозчик.

2. Заявление таможенному органу в письменной, устной, электронной форме сведений о товарах, об их таможенном режиме и других сведений, необходимых для таможенных целей:

а) таможенное прошение; б) декларирование; в) таможенное разрешение.

3. Таможенный режим, при котором товары, ранее вывезенный с таможенной территории РФ, ввозятся на таможенную территорию РФ в установленные сроки без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам запретов и ограничений экономического характера:

а) реимпорт; б) реэкспорт; в) таможенный склад.

4. Таможенный режим, при котором ввезенный на таможенную территорию РФ товары хранятся под таможенным контролем без уплаты таможенных пошлин, налогов и ограничений экономического характера:

а) реимпорт; б) реэкспорт; в) таможенный склад.

5. Таможенный режим, при котором товары, находящиеся в свободном обращении на таможенной территории РФ, вывозятся с этой территории без обязательства об обратном ввозе:

а) экспорт; б) импорт; в) реэкспорт.

6. Документ, предоставляющий право на проезд транспортного средства по территории иностранного государства:

а) разрешение; б) виза; в) билет.

7. Лицензированный посредник имеющий право от собственного имени совершать любые операции по таможенному оформлению:

а) декларант; б) таможенный брокер; в) заинтересованные лица.

8. Груз, вес которого с учетом массы транспортного средства превышает установленные на территории РФ вес или нагрузку на ось транспортного средства:

а) крупногабаритный груз; б) тяжеловесный груз; в) опасный груз.

9. Международная неправительственная организация, представляющая экспедиторскую отрасль на международном рынке:

а) МСАТ; б) ФИАТА; в) АСМАП.

10. АСМАП является:

а) государственной организацией; б) коммерческой организацией; в) некоммерческой организацией.

11. В каком году была принята стандартизированная форма водительского удостоверения:

а) 1909; б) 1914; в) 1926.

12. Определенное направление или маршрут массовых перевозок пассажиров и грузов:

а) транспортный маршрут; б) смешанный маршрут; в) транспортный коридор.

13. Какие первые дорожные знаки были утверждены Конвенцией 1909 года:

а) о круговом повороте, перекрестке, неровной дороге; б) о приоритете, о круговом повороте, обгон; в) ж/д переезде, перекрестке, неровной дороге.

14. Какие лица допускаются к международным автомобильным перевозкам:

а) юридические лица; б) индивидуальные предприниматели; в) юридические лица и индивидуальные предприниматели.

15. В течение какого срока принимается решение о допуске российского перевозчика к международным перевозкам:

а) 20 дней; б) 30 дней; в) 60 дней.

16. Какие органы управления дают допуск к осуществлению международных перевозок:

а) Федеральная служба по надзору; б) территориальные органы; в) Федеральная служба по надзору и территориальные органы.

17. Удостоверение допуска к международным перевозкам, кто впервые подал заявление, выдается на срок:

а) 1 год; б) 3 года; в) 5 лет.

18. Какие таможенные режимы применяются к транспортным средствам, перемещаемым через границу:

а) временного ввоза; б) временного вывоза; в) временного ввоза и временного вывоза.

19. Виды страхования подразделяются на:

а) добровольное; б) обязательное; в) добровольное и обязательное.

20. Промежуточная таможня РФ, расположенная в пункте пропуска на границе:

а) таможня ввоза; б) таможня вывоза; в) таможня ввоза и таможня вывоза.

21. Документ, особой отчетности, дающий право выезда из гаража:

а) страховка; б) путевой лист; в) маршрут.

22. Комбинированный пассажирский автопоезд, в котором кроме обычных пассажирских мест имеются спальные места, кухня на колесах:

а) караванинг; б) родтели; в) туризм.

23. С какого года в нашей стране выполняются международные автобусные перевозки:

а) 1961; б) 1963; в) 1971.

24. Перевозки на автобусных линиях, выполняемые по опубликованным условиям, тарифу и расписанию с указанием пунктов посадки и высадки:

а) регулярные; б) маятниковые; в) нерегулярные.

1	A
2	Б
3	A
4	B
5	A
6	A
7	Б
8	Б
9	Б
10	B
11	B
12	B
13	A, B
14	B
15	Б
16	B

КЛЮЧИ к тесту

17	A
18	B
19	B
20	B
21	Б
22	Б
23	A
24	A