

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Гарагин Максим Алексеевич
Должность: Ректор
Дата подписания: 27.11.2023 13:38:04
Уникальный программный ключ:
7708e3a47e66a8ee02711b298d7c78bd1e40bf88

Приложение 2
к рабочей программе дисциплины

**ОЦЕНОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ
ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ)**

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

(наименование дисциплины(модуля))

Направление подготовки / специальность

38.03.02 Менеджмент

(код и наименование)

Направленность (профиль)/специализация

Логистика

(наименование)

Содержание

1. Пояснительная записка
2. Типовые контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций
3. Методические материалы, определяющие процедуру и критерии оценивания сформированности компетенций при проведении промежуточной аттестации

1. Пояснительная записка

Цель промежуточной аттестации – оценивание промежуточных и окончательных результатов обучения по дисциплине, обеспечивающих достижение планируемых результатов освоения образовательной программы.

Формы промежуточной аттестации: **зачет (5 курс)**

Перечень компетенций, формируемых в процессе освоения дисциплины

Код и наименование компетенции
ПК-6 способностью участвовать в управлении проектом, программой внедрения технологических и продуктовых инноваций или программой организационных изменений

Результаты обучения по дисциплине, соотнесенные с планируемыми результатами освоения образовательной программы

Код и наименование компетенции	Результаты обучения по дисциплине	Оценочные материалы(семестр)
ПК-6 способностью участвовать в управлении проектом, программой внедрения технологических и продуктовых инноваций или программой организационных изменений	Обучающийся знает: теоретические основы транспортно-экспедиционного обслуживания, включая подходы к совершенствованию транспортировки, работы терминальных комплексов, управления транспортно-экспедиционными компаниями	Вопросы (№ 1- №20) Задания (№1)
	Обучающийся умеет: организовывать транспортно-экспедиционное обслуживание с учетом требований грузоотправителей и грузополучателей	Задания (№1 - №2)
	Обучающийся владеет навыками: навыками разработки оптимальных транспортно-технологических схем доставки грузов	Задания (№1 - №2)

Промежуточная аттестация (зачет) проводится в одной из следующих форм:

- 1) собеседование;
- 2) выполнение заданий в ЭИОС СамГУПС.

2. Типовые¹ контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций

2.1 Типовые вопросы (тестовые задания) для оценки знаниевого образовательного результата

Проверяемый образовательный результат:

Код и наименование компетенции	Образовательный результат
ПК-6 способностью участвовать в управлении проектом, программой	Обучающийся знает: теоретические основы транспортно-экспедиционного обслуживания, включая подходы к совершенствованию транспортировки, работы терминальных комплексов, управления транспортно-экспедиционными

¹ Приводятся типовые вопросы и задания. Оценочные средства, предназначенные для проведения аттестационного мероприятия, хранятся на кафедре в достаточном для проведения оценочных процедур количестве вариантов. Оценочные средства подлежат актуализации с учетом развития науки, образования, культуры, экономики, техники, технологий и социальной сферы. Ответственность за нераспространение содержания оценочных средств среди обучающихся университета несут заведующий кафедрой и преподаватель – разработчик оценочных средств.

внедрения технологических и продуктовых инноваций или программой организационных изменений	компаниями
<p>Примеры вопросов</p> <p>1. К переменным затратам на транспортировку относят:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. затраты на топливо, смазочные материалы, электроэнергию на движущиеся операции. 2. затраты на автошины; заработную плату водителей; затраты на оформление заказа 3. затраты на топливо, затраты на погрузку, смазочные материалы. 4. все ответы верны 5. все ответы неверны <p>2. К постоянным затратам на транспортировку относят:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава (включая запасные части и материалы); 2. затраты на содержание производственно-технической базы и инфраструктуры различных видов транспорта (арендную плату); 3. затраты на страхование груза; затраты на оплату труда административно-управленческого персонала со страховыми взносами; 4. все ответы верны 5. все ответы неверны <p>3. Издержки, которые могут принимать скрытый характер и возникают при любых вариантах организации транзакций, направленных на развитие логистики бизнеса посредством координации, интеграции или оптимизации логистической системы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Транспортные издержки 2. Логистические издержки 3. Транзакционные издержки в логистике 4. Косвенные издержки. <p>4. К какому виду транспорта относятся данные тарифы: сдельные тарифы на перевозку грузов сдельные в междугородном и межреспубликанском сообщении; тарифы на перевозку грузов мелкими отправлениями; повременные тарифы; тарифы из покилометрового расчета; тарифы за экспедиционные услуги :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. железно-дорожный 2. автомобильный 3. Морской 4. внутреннее водный <p>5. Методы анализа логистических издержек:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Бенчмаркинг структуры логистических затрат; Стоимостной анализ; метод мозгового штурма 2. Функционально-стоимостной анализ; Техничко-экономический анализ; Бенчмаркинг структуры логистических затрат 3. Стоимостной анализ; ранжирование; Функционально-стоимостной анализ 4. Бенчмаркинг структуры логистических затрат; Стоимостной анализ; Функционально-стоимостной анализ. <p>6. В логистической системе при организации транспортировки продукции решается следующая основная задача:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. эффективное использование транспорта; 2. составление графиков обслуживания потребителей 3. наилучшее использование контейнеров и поддонов 4. оптимальное использование производственных площадей 	

7. К прямым функциям службы транспортно-экспедиционного обслуживания относят...
 1. выбор транспорта;
 2. рыночные исследования;
 3. организацию складирования и хранения и управление запасами
 4. рекламу
 5. определение оптимального размера поставляемой партии товаров

8. Выберите функцию, не присущую ТЭО
 1. оптимизация
 2. реализация
 3. планирование
 4. контроль

9. Концепция ТЭО включает:
 1. отказ от избыточных запасов
 2. устранение простоев оборудования
 3. определение стратегии работы с потребителями

10. В чем суть транспортно-экспедиционной концепции «точно в срок»?
 1. система организации производства, при которой материальный поток поставляется получателю по команде, поступающей на передающее звено из центральной системы управления производством;
 2. современная концепция построения логистической системы, основанная на методе приспособления к изменениям в производственном процессе в результате сбоев на линии или изменения спроса на выпускаемую продукцию;
 3. современная концепция построения логистической системы в производстве, снабжении и дистрибуции, основанная на синхронизации процессов доставки материальных ресурсов и готовой продукции в необходимых количествах к тому времени, когда звенья логистической системы в них нуждаются, с целью минимизации затрат, связанных с созданием запасов;
 4. классическая концепция построения логистической системы в производстве, снабжении и дистрибуции, позволяющая иммобилизовать денежные средства фирмы на создание страховых запасов;

11. Что из нижеперечисленного не может быть обозначено как логистическое звено?
 1. транспортное предприятие;
 2. склад;
 3. цех промышленного предприятия;
 4. нет правильного ответа.
 5. коммерческий банк;

12. Какую из операций не выполняет перевозчик при осуществлении перевозки?
 1. страхование грузов
 2. заключение договора;
 3. составление маршрута и режима движения;
 4. выбор типа и определение количества транспортных средств

13. К преимуществам перевозки автомобильным транспортом относят:
 1. перевозка больших партий грузов при любых погодных условиях
 2. высокая маневренность; доставка «от две- рей до дверей» с необходимой степени срочности
 3. высокая стоимость перевозок, срочность разгрузки.

14. К какому виду перевозки относят определение перевозки, осуществляемой одним видом транспорта, например автомобильным.
1. Смешанная
 2. Мультиmodalная
 3. Юниmodalная
 4. Комбинированная
15. К какому типу транспорта относятся данные преимущества? Высокая маневренность; доставка «от дверей до дверей» с необходимой степени срочности; регулярность поставки; возможность поставок малыми партиями; наименее жесткие требования к упаковке товара.
1. Воздушный транспорт
 2. Железнодорожный транспорт
 3. Автомобильный транспорт
16. К какой из задач ТЭО подходит определение: элементы логистической системы должны работать как единое целое для реализации потенциальной способности к объединению и совместной работе.
1. Целостность и членимость
 2. Сложность
 3. Иерархичность
 4. Структурированность
17. Совокупность отдельных рабочих звеньев, бригад, постов с необходимым оборудованием, средствами механизации, инструментом и оснасткой, запасе новых и отремонтированных агрегатов, узлов механизмов и деталей – это...
1. Логистическая система
 2. Обслуживающие аппараты
 3. Производство
 4. Нет верного ответа
18. Количество грузов, проходящих через участок в единицу времени называют...
1. Товарооборот
 2. Грузооборот
 3. Грузопоток
 4. Верного ответа нет
19. Совокупность требований на удовлетворение потребности в проведение технических воздействий:
1. Входящий поток требований
 2. Исходящий поток требований
 3. Внутренняя информация
 4. Нет правильного ответа
20. Показатель, характеризующий количество реализованной продукции за соответствующий период – это...
1. Товарооборот
 2. Грузооборот
 3. Грузопоток
 4. Объем грузопереработки

Примеры заданий

Задание 1.

Выбрать тип и определить необходимое количество вагонов исходя из условий, приведенных в таблице. Примечание: возможность применения «шапки» груза при перевозке в открытых вагонах или различного рода приспособлениях, увеличивающих объем кузова, позволяет сократить количество вагонов примерно на 30%.

№	Наименование груза	Планируемый объем перевозок	Удельный погрузочный объем, м ³ /т
1	Хлопок-сырец	60 т	7,50
2	Лес круглый	6500 м ³	2,10
3	Уголь	73000 т	1,20
4	Соль в мешках	600 т	0,60
5	Консервы в жестяных банках	60 т	1,2
6	Сигареты в коробках	60 т	3,44
7	Прокат черных металлов	360 т	0,54
8	Швейные изделия в кипах	60 т	4,52
9	Щебень	117 м ³	0,65
10	Мука в мешках	60 т	1,60

Вагоны делятся на две группы:

общего назначения (универсальные), к ним относятся – крытые вагоны, полувагоны, транспортеры, платформы, предназначенные для перевозок массовых грузов; специализированные: изотермические, цистерны, думпкары, цементовозы, хопперы и др., предназначенные для перевозки отдельных грузов.

По техническому устройству вагоны подразделяют на крытые и открытые. В крытых вагонах перевозят ценные грузы и грузы, требующие защиты от атмосферных осадков; в полувагонах – массовые навалочные и лесоматериалы, а также длинномерные грузы, прокат, трубы и др.; на платформах – длинномерные и громоздкие грузы, контейнеры и др.; в изотермических вагонах – скоропортящиеся грузы; в цистернах – наливные грузы.

Во всех случаях, когда при перевозке обеспечивается сохранность груза, рекомендуется использовать открытый подвижной состав.

Эксплуатационные качества вагонов отражают три показателя:

1. Удельная грузоподъемность – часть грузоподъемности, приходящаяся на 1 м³ объема; чем ниже этот показатель, тем более широкую номенклатуру грузов может перевозить вагон данного типа с полным использованием грузоподъемности (т/м³).

2. Удельный погрузочный объем (грузовместимость) (м³/т).

3. Технический коэффициент тары – отношение массы тары вагона к грузоподъемности вагона.

Основные характеристики вагонов

№ п/п	Тип вагона	Грузоподъемность, т	Полный объем кузова, м ³	Удельная грузоподъемность, т/м ³	Удельная грузовместимость, м ³ /т
1	Крытый 4-осный	64	90,2	0,71	1,409
2	Крытый 4-осный с увеличенным объемом кузова	64	120,0	0,53	1,875
3	Полувагон 4-осный с металлическим кузовом	62	64,8	0,957	1,045
4	Полувагон 8-осный	125	137,5	0,909	1,1
5	Платформа 4-	65	-	-	-

	осная с металлическими бортами				
6	Автономный рефрижераторный вагон 4-осный	39	99,8	0,391	2,559

Для определения потребности в количестве и типах вагонов необходимы данные планового объема перевозок, вида перевозимого груза, распределения перевозок по типам подвижного состава исходя из его технико-эксплуатационных характеристик и условий перевозок. Важной характеристикой при определении потребности в вагонах является удельный погрузочный объем груза ($W_{г}$) и соотношение его с удельной грузоподъемностью вагона ($W_{в}$, м³/т). Потребность в вагонах (контейнерах) определяется по формулам:

а) для грузов, удельный погрузочный объем которых меньше удельной грузоподъемности вагона ($W_{г} < W_{в}$):

$$N = Q/G,$$

где Q – планируемый объем перевозок, т;
 G – грузоподъемность вагона (контейнера), т;

б) для грузов удельный погрузочный объем которых больше удельной грузоподъемности вагона ($W_{г} > W_{в}$)

$$N = Q \times W_{г} / V,$$

где Q – планируемый объем перевозок, т;
 $W_{г}$ – удельный погрузочный объем груза, м³/т;
 V – объем вагона (контейнера), м³

2.2 Типовые задания для оценки навыкового образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование компетенции	Образовательный результат
ПК-6 способностью участвовать в управлении проектом, программой внедрения технологических и продуктовых инноваций или программой организационных изменений	Обучающийся умеет: организовывать транспортно-экспедиционное обслуживание с учетом требований грузоотправителей и грузополучателей

Примеры заданий

Задание 1.

Определить срок доставки грузов железнодорожным транспортом.

Срок доставки грузов железнодорожным транспортом – это плановая норма времени, в течение которого перевозчик обязан доставить груз. На железнодорожном транспорте срок доставки грузов определяется по формуле:

$$T = t_0 + t_{дв} + t_{доп}$$

где

T – срок доставки груза, сут.;

t_0 – норма времени на отправление и прибытие груза, сут.;

$t_{дв}$ – норма времени на нахождение груза в пути;
 $t_{доп}$ – норма времени на дополнительные операции.

Норма времени:

- на отправление и прибытие груза – 2 суток
- на операции, связанные с отправлением и прибытием груза (1 сутки – станция отправления и 1 сутки – станция назначения) и дополнительно – 1 сутки – при отправлении или прибытии грузов на железнодорожные станции Московского и Санкт-Петербургского узлов.

Норма времени на нахождение груза в пути, а также порожних вагонов исчисляется следующим образом:

$$t_{дв} = L / V$$

где

- L – расстояние перевозки, по которому рассчитывается провозная плата, км;
- V – норма суточного пробега, км/сут., исходя из следующих норм суточного пробега вагона в километрах на весь путь следования:

Неполные сутки принимаются за полные

Расстояние перевозки от... до... (км)	Нормы суточного пробега по видам отправок (км/сутки)				
	Повагонные		Крупнотоннажные рефрижераторные контейнеры на сцепках	Универсальные контейнеры и мелкие отправки	
	Грузовой скоростью	Большой скоростью	Большой скоростью	Грузовой скоростью	Большой скоростью
до 199	100	140	110	-	90
200-599	160	210	160	75	120
600-999	240	310	250	100	180
1000-1999	310	400	320	140	250
2000-2999	330	430	340	180	270
3000-4999	380	480	380	230	300
5000-6999	400	500	420	270	340
7000 и дальше	420	520	450	300	360
Маршруты (отправительские маршруты) и контейнерные поезда независимо от расстояния перевозки – 550 км в сутки.					

Норма времени на дополнительные операции принимается равной:

- 1 сутки – при перевозке грузов с переправой через водные пути сообщения (моря, реки, проливы, озера) на судах и паромах;
- 1 сутки – при перестановке вагонов на колесные пары другой ширины колеи;
- 2 суток – при перегрузке грузов в вагоны с колесными парами другой ширины колеи;
- 1 сутки – при передаче на другой вид транспорта, приеме с другого вида транспорта грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении;
- 1 сутки – при перевозке грузов на расстояние до 1000 км;
- 2 суток – при перевозке на расстояние свыше 1000 км грузов, перевозимых мелкими отправлениями и в контейнерах, для их накопления и сортировки на грузосортировочных платформах;
- 1 сутки при следовании грузов транзитом через Московский и Санкт-Петербургский железнодорожные узлы;
- 1 сутки – в случае определения массы груза на вагонных весах близлежащей станции отправления железнодорожной станции.

Исходные данные для решения задач по определению сроков доставки грузов железнодорожным транспортом

№ задачи	Вид скорости	Вид отправки, способы и виды перевозки	Расстояние перевозки, км	Вид дополнительных операций в пути следования
1	Грузовая	Мелкая отправка	2000	Перегрузка груза в вагоны с колесными парами другой ширины колеи

2	Большая	Повагонная	2850	Переправа на пароме через реку
3	Контейнерный поезд	Контейнерная	4000	Из СПб ж/д узла
4	Большая	Скоропортящиеся грузы в рефрижераторных контейнерах	3560	Прямое смешанное сообщение, следование транзитом через Московский ж/д узел
5	Грузовая	Мелкая отправка	2700	Перегрузка грузов в вагоны с колесными парами другой ширины
6	Большая	Повагонная	4650	Определение массы груза на вагонных весах, прямое смешанное сообщение
7	Большая	Мелкая отправка	1580	Из СПб ж/д узла
8	Грузовая	Мелкая отправка	990	-
9	Грузовая	Контейнерная	5600	Транзитом через СПб и Московский ж/д узлы, прямое смешанное сообщение
10	Отправительский маршрут	Повагонная	830	-

Задание 2.

1. Сделать расчет показателей работы автомобильного транспорта: по автотранспортному предприятию в целом; по группе автомобилей грузоподъемностью 10 т и более; по группе автомобилей грузоподъемностью от 3 до 10 т; по группе автомобилей грузоподъемностью менее 3т
2. Сформулировать выводы по полученным результатам
3. Сформулировать предложения по совершенствованию работы автотранспортного предприятия исходя из результатов анализа

Работа подвижного состава автомобильного транспорта оценивается системой технико-эксплуатационных показателей, характеризующих количество и качество выполненной работы.

Технико-эксплуатационные показатели использования подвижного состава в транспортном процессе можно разделить на две группы.

К первой группе следует отнести показатели, характеризующие степень использования подвижного состава грузового автомобильного транспорта:

- коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава;
- коэффициенты использования грузоподъемности и пробега;
- среднее расстояние перевозки с грузом и среднее расстояние перевозки;
- время простоя под погрузкой-разгрузкой;
- время в наряде;
- техническая и эксплуатационная скорости.

Вторая группа характеризует результативные показатели работы подвижного состава:

- количество рейсов;
- общее расстояние перевозки и пробег с грузом;
- объем перевозок и транспортная работа.

Наличие в автотранспортном предприятии автомобилей, тягачей, прицепов, полуприцепов называют списочным парком подвижного состава.

Приведем расчет некоторых технико-эксплуатационных показателей работы автомобильного транспорта.

Коэффициент технической готовности парка автомобилей за один рабочий день:

$$A_T = A_{Дгэ} / A_{Дс} ,$$

где $A_{Дгэ}$ – количество автомобиле-дней нахождения автомобилей в технически исправном состоянии;

$A_{Дс}$ – общее (списочное) количество автомобиле-дней пребывания автомобилей в автотранспортном предприятии.

Коэффициент выпуска (использования) автомобилей за один ра-бочий день:

$$A_v = A_{Дэж} / A_{Дс},$$

где $A_{Дэж}$ – автомобиле-дни нахождения автомобилей в эксплуа-тации (в работе).

Для повышения коэффициентов технической готовности и вы-пуска подвижного состава на линию необходимы регулярное и качественное выполнение технического обслуживания и ремонта автомобилей, хорошо налаженное материально-техническое снабжение и эксплуатационные материалы высокого качества.

Коэффициент статического использования грузоподъемности:

$$Y_c = Q_f / Q_v,$$

где Q_f – масса фактически перевезённого груза, т;

Q_v – масса груза, которая могла быть перевезена, т.

Коэффициент динамического использования грузоподъемности:

$$Y_d = P_f / P_v,$$

где P_f – фактически выполненная транспортная работа, ткм;

P_v – возможная транспортная работа, ткм.

Коэффициент использования грузоподъемности может быть повышен путем правильного подбора автомобилей для перевозки соответствующих грузов, приспособления кузова к роду груза (например, наращивание бортов при перевозке легковесных грузов), приспособления тары и упаковки к условиям перевозки, группировки сборных и мелких грузов в партии.

Коэффициент использования пробега:

$$\beta_T = l_{гр} / l_{об},$$

где $l_{гр}$ – груженный пробег, км;

$l_{об}$ – общий пробег, км.

$$l_{об} = l_0 + l_{гр} + l_x,$$

где l_0 – нулевые пробеги, км;

l_x – холостой пробег, км;

Нулевым называется пробег автомобиля из автотранспортного предприятия в пункт первой погрузки и из пункта последней разгрузки на автотранспортное предприятие, холостой пробег – это заезды на заправку топливом, техническое обслуживание и текущий ремонт.

Среднее расстояние перевозки, км:

$$l_{ср} = \Sigma P_f / \Sigma Q_f, \text{ (ткм/массу груза)}$$

Эксплуатационная скорость, км/ч:

$$V_{эк} = l_{об} / T_n,$$

где T_n – время в наряде, ч.

ПК-6 способностью участвовать в управлении проектом, программой внедрения технологических и продуктовых инноваций или программой организационных изменений

Обучающийся владеет навыками: навыками разработки оптимальных транспортно-технологических схем доставки грузов

Примеры заданий

Задание 1.

Выбор оптимального вида транспорта для перевозки конкретного груза с учетом затрат на его хранение.

Перед узкопрофильным торговым предприятием встала задача выбора транспорта для доставки продукции на склад фирмы. Так как продукция, лежащая на складе, со временем дорожает в стоимости

(из-за переноса затрат на содержание склада на себестоимость продукции), необходимо выбрать вид транспорта с учетом затрат на хранение. У фирмы есть две возможности доставки упакованной в коробки продукции: автотранспортом и ж/д транспортом. Исходные данные для расчетов приведены в таблице. Выберите оптимальный для перевозок вид транспорта по критерию минимума затрат на единицу товара.

Показатель	Обозначение	Ед. измерения	Значение
Оборот за период	V	короб./мес	30 000
Затраты на осуществление заказа	K	дол./заказ	30
Доля затрат на хранение в стоимости среднего запаса	s	-	0,05
Тариф за еврофуру	Т _а	дол./авт.	1 200
Грузовместимость еврофуры	Г _а	короб.	10 000
Тариф за вагон	Т _в	дол./ваг.	1 700
Грузовместимость вагона	Г _в	короб.	20 000
Стоимость единицы товара	P	дол./короб.	15

Методические указания:

Чтобы осуществить выбор вида транспорта, необходимо рассчитать суммарные затраты на заказ, транспортировку и хранение в случае принятия к перевозке того или иного транспортного средства.

Для решения этой задачи произведите соответствующие расчеты и заполните таблицу:

Расчет суммарных затрат на заказ, транспортировку и хранение

Показатель		Ед. измерения	Формула расчета	Значение
Оптимальный размер заказа	Q*	короб.	$\sqrt{2KV/sP}$	
<i>Доставка автомобилем:</i>				
<i>суммарные затраты (трансп., заказ, хранение)</i>				
фактический размер заказа	Q _а	коробок	G _а	
затраты на хранение	S _а	дол./мес.	sPQ _а /2	
затраты на заказ	K _а	дол./мес.	KV/Q _а	
затраты на транспортировку	T _а	дол./мес.	Vt _а	
транспортные затраты на доставку единицы груза автомобилем	t _а	дол./короб	Tr _а /Q _а	
<i>Доставка вагоном:</i>				
<i>суммарные затраты (трансп., заказ, хранение)</i>				
фактический размер заказа	Q _в	коробок	G _в	
затраты на хранение	S _в	дол./мес.	sPQ _в /2	
затраты на заказ	K _в	дол./мес.	KV/Q _в	
затраты на транспортировку	T _в	дол./мес.	Vt _в	
транспортные затраты на доставку единицы груза вагоном	t _в	дол./короб	Tr _в /Q _в	

Задание 2.

Выбор Посредника-Перевозчика материальных ресурсов

Пример. В течение первых двух кварталов после открытия торгового центра фирма получала товары А и В от двух посредников — № 1 и 2. На основании данных о работе фирмы с посредников (табл.1—3) необходимо принять решение о продлении договорных отношений с одним из них.

Таблица 1

Динамика цен на поставляемые товары

Посредник	Объем поставки, ед./квартал				Цена за 1 ед., у. д. е.			
	I квартал		II квартал		I квартал		II квартал	
	товар A	товар B	товар A	товар B	товар A	товар B	товар A	товар B
№ I	2200	1100	1320	1320	11	6	12	6
№ 2	9900	6600	7700	11 000	10	4	11	5

Динамика поставки товаров ненадлежащего качества

Квартал	Количество товара ненадлежащего качества, поставленного в течение квартала, ед.	
	Посредник № 1	Посредник № 2
I	83	330
II	132	468

Динамика нарушений установленных сроков поставки

Посредник № 1			Посредник № 2		
Квартал	Количество поставок, ед.	Всего опозданий, дн.	Квартал	Количество поставок, ед.	Всего опозданий, дн.
I	120	3	I	120	5
II	110	4	II	150	4

Критерии	Вес
цена	0,6
качество товаров	0,2
надежность поставки	0,2

Экспертным путем

1. Расчет средневзвешенного темпа роста цен (показатель цены).

рассчитывается средневзвешенный темп роста цен () на поставляемые им товары

$$\bar{T}_c = \sum_{i=1}^n T_{ci} \cdot d_i,$$

где:

T_{ci} - темп роста цены на i -ю разновидность товара;

d_i — доля i -й разновидности товара в общем объеме поставок текущего периода;

n — количество поставляемых разновидностей товаров

Темп роста цены на i -ю разновидность поставляемого товара рассчитывается по формуле

$$T_{ci} = \frac{P_i^1}{P_i^0} \cdot 100,$$

где P_i^1

P_i^0

- цена i -й разновидности товара в текущем и предшествующем периодах

соответственно.

Доля i -й разновидности товара в общем объеме поставок рассчитывается по формуле

$$d_i = \frac{p_i^1 \cdot q_i^1}{\sum_{i=1}^n p_i^1 \cdot q_i^1}$$

где:

P_i^1 - цена, по которой поставлен товар i -й разновидности в текущем периоде, руб.

q_i^1 - объем товара i -й разновидности в текущем периоде, ед.

2. Расчет темпа роста поставки товаров ненадлежащего качества (показатель качества)

Темп роста поставки товаров ненадлежащего качества (Тн к)^

$$T_{н.к.} = \frac{d_{н.к.}^1}{d_{н.к.}^0} \cdot 100,$$

где:

$d_{i.э.}^1$ $d_{i.э.}^0$ - доля поставок ненадлежащего качества в общем объеме поставок текущего и предшествующего периодов соответственно

3. Расчет темпа роста среднего опоздания (показатель надежности поставки ТНП)

Количественной оценкой надежности поставки служит среднее опоздание, т. е. число дней опозданий, приходящихся на одну поставку. Эта величина определяется как частное от деления общего количества дней опоздания за определенный период на количество поставок за тот же период. Таким образом, темп роста среднего опоздания по каждому Перевозчику определяется по формуле

$$T_{н.п.} = \frac{O_{cp}^1}{O_{cp}^0} \cdot 100\%$$

где:

O_{cp}^1 O_{cp}^0 - среднее опоздание по каждому Перевозчику на одну поставку в текущем и предшествующем периоде соответственно, дн.

Сводный расчет рейтинга перевозчика

Показатель	Вес показателя	Оценка посредника по данному критерию		Произведение оценки на вес	
		Посредник № 1	Посредник № 2	Посредник № 1	Посредник № 2
Цена					
Качество					
Надежность					
Рейтинг перевозчика					

2.3. Перечень вопросов для подготовки обучающихся к промежуточной аттестации

2.3.1. Вопросы к зачету

- 1 Основные понятия и определения ТЭО.
- 2 Структура эталонного транспортно-экспедиционного обслуживания
- 3 Виды ТЭО. Транспортно-экспедиционное обслуживание при междугородных перевозках.
- 4 Транспортно-экспедиционное обслуживание при завозе и вывозе грузов с транспортных узлов. Основные формы ТЭО.
- 5 Экспедиторские и транспортно-агентские услуги.
- 6 Договор экспедирования.
- 7 Правовые взаимоотношения экспедиторов и транспортных агентов с принципалами и третьими лицами. Выполнение экспедиторского поручения на основе правовых норм договора перевозки и договора поручения.
- 8 Выполнение экспедиторского поручения на основе правовых норм договора комиссии.
- 9 Выполнение экспедиторского поручения на основе правовых норм договора агентирования.
- 10 Договор транспортного агентирования.
- 11 Предмет контракта, количество и качество товара, срок и дата
- 12 Форма товарной цены. Базисные условия поставки. Инкотермс-2000.
- 13 Базисные условия поставки группы E (EXW). Базисные условия поставки группы F (FCA, FAS, FOB).
- 14 Базисные условия поставки группы C (CFR, CIF, CPT, CIP).
- 15 Базисные условия поставки группы D (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP).
- 16 Товаросопроводительная документация. Упаковка и маркировка. Пакетизация и контейнеризация.
- 18 Договор об организации (планировании) перевозок.
- 19 Железнодорожная экспедиция.
- 20 Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок грузов в смешанных сообщениях.

3. Методические материалы, определяющие процедуру и критерии оценивания сформированности компетенций при проведении промежуточной аттестации

Критерии формирования оценок по ответам на вопросы, выполнению тестовых заданий

Процедура и условия проведения тестирования при оценивании тестовых заданий, должны обеспечить стандартизацию процесса тестирования, что обеспечит бесконфликтный способ обработки и интерпретации результатов и позволит создать равные условия для обучающихся и минимизировать случайные ошибки и погрешности на всех этапах оценки тестирования.

В педагогической практике предпочтение отдается стандартизированным тестам разного уровня сложности. Нестандартизированные тесты используются крайне редко в силу узкой специализированной направленности.

При проведении зачета в форме тестирования в системе «Moodle» (режим доступа: <http://do.samgups.ru/moodle/>) студенту необходимо пройти итоговое тестирование, включающее не менее 20 вопросов с контролем времени (не более 40 минут) и решить задачу с контролем времени (не более 40 минут) с размещением в ЭИОС для оценивания преподавателем.

Процедура оценивания тестирования преподавателем предусматривает использование следующих критериев оценки.

«Отлично» (5 баллов) – получают обучающиеся с правильным количеством ответов на тестовые вопросы – 100 – 90% от общего объема заданных тестовых вопросов.

«Хорошо» (4 балла) – получают обучающиеся с правильным количеством ответов на тестовые вопросы – 89 – 70% от общего объема заданных тестовых вопросов.

«Удовлетворительно» (3 балла) – получают обучающиеся с правильным количеством ответов на тестовые вопросы – 69 – 60% от общего объема заданных тестовых вопросов.

«Неудовлетворительно» (0 баллов) - получают обучающиеся с правильным количеством ответов на тестовые вопросы –59% и менее от общего объема заданных тестовых вопросов.

Критерии формирования оценок по результатам выполнения заданий

Целью оценивания является улучшения качества обучения. Процедура оценивания представляет собой непрерывный процесс, запускающий механизм обратной связи, с помощью которой преподаватель получает информацию о том, чему обучающиеся обучились, в какой степени удалось реализовать поставленные учебные цели. Оценивание на занятиях это процесс и результат.

Процедура оценивания начинается одновременно с выдачей практических задач обучающимся. В процессе решения практических задач обучающиеся могут задавать уточняющие вопросы, просить разъяснений по способам решения задач и оказания помощи, что необходимо учитывать при оценивании знаний. При оценивании решенных задач необходимо также учитывать время, потраченное обучающимся на их решение.

Процедура оценивания решенных задач преподавателем предусматривает использование следующих критерий оценки.

«Отлично» (5 баллов) – обучающийся демонстрирует понимание цели решаемой задачи, понимает экономический замысел задачи. Владеет методикой решения. Численный результат решения правильный и обоснован.

«Хорошо» (4 балла) – обучающийся демонстрирует понимание цели решаемой задачи, понимает общее значение экономического замысла задачи. Владеет методикой решения. Численный результат решения правильный и обоснован, но могут быть незначительные ошибки в расчетах.

«Удовлетворительно» - (3 балла) обучающийся демонстрирует не достаточное понимание цели решаемой задачи, понимает общее значение экономического замысла задачи. Слабо владеет методикой решения. Численный результат решения может быть с незначительными ошибками в расчетах.

«Неудовлетворительно» (2 балла и менее) – ставится за работу, если число ошибок и недочетов превысило норму для оценки «удовлетворительно» или правильно выполнено менее 2/3 всей работы.

Виды ошибок:

- *грубые ошибки: незнание основных понятий, правил, норм; незнание приемов решения задач; ошибки, показывающие неправильное понимание условия предложенного задания.*

- *негрубые ошибки: неточности формулировок, определений; нерациональный выбор хода решения.*

- *недочеты: нерациональные приемы выполнения задания; отдельные погрешности в формулировке выводов; небрежное выполнение задания.*

Критерии формирования оценок по зачету

Зачет может проводиться в форме устного ответа на вопросы билета, так и в иных формах тестирования, коллоквиум, диспут, кейс, эссе, деловая или ролевая игра, презентация проекта или портфолио). Форма определяется преподавателем. При проведении зачета в форме устного ответа на вопросы билета обучающемуся предоставляется 20 минут на подготовку. Опрос обучающегося по билету не должен превышать 0,25 часа. Ответ обучающегося оценивается в соответствии с описанными критериями.

При проведении зачета в форме тестирования в системе «Moodle» (режим доступа: <http://do.samgups.ru/moodle/>) студенту необходимо пройти итоговое тестирование, включающее не менее 20 вопросов с контролем времени (не более 40 минут) и решить задачу с контролем времени (не более 40 минут) с размещением в ЭИОС для оценивания преподавателем.

Во время проведения зачета обучающиеся могут пользоваться программой дисциплины, справочной литературой, калькулятором. Результат каждого обучающегося оценивается в соответствии с универсальной шкалой.

«Зачтено» - обучающийся демонстрирует знание основных разделов программы изучаемого курса: его базовых понятий и фундаментальных проблем; приобрел необходимые умения и навыки, освоил вопросы практического применения полученных знаний, не допустил фактических ошибок при ответе, достаточно последовательно и логично излагает теоретический материал, допуская лишь незначительные нарушения последовательности изложения и некоторые неточности.

При обучении с применением дистанционных технологий студент должен успешно пройти итоговый тест (набрать 60 и более процентов правильных ответов на вопросы теста) и правильно решить задачу или ответить на вопросы кейса или выполнить задание.

«Не зачтено» - выставляется в том случае, когда обучающийся демонстрирует фрагментарные знания основных разделов программы изучаемого курса: его базовых понятий и фундаментальных проблем. У экзаменуемого слабо выражена способность к самостоятельному аналитическому мышлению, имеются затруднения в изложении материала, отсутствуют необходимые умения и навыки, допущены грубые ошибки и незнание терминологии, отказ отвечать на дополнительные вопросы, знание которых необходимо для получения положительной оценки.

При обучении с применением дистанционных технологий студент в итоговом тесте набрал менее 60 процентов правильных ответов на вопросы теста и неправильно решил задачу или ответил на вопросы кейса или выполнил задание.