

Компонент ОПОП 38.03.02 Менеджмент, направленность (профиль) /специализация
Логистика и управление предприятием
наименование ОПОП
Б1.В.ДВ.09.02
шифр дисциплины

ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

Дисциплины (модуля) «Межфункциональная логистическая координация»

Разработчик:
Гафуров А. Р.
ФИО
доцент
должность
к.э.н.
ученая степень, звание

Утверждено на заседании кафедры
Экономики и управления
наименование кафедры
протокол № 8 от 21.03.2024
заведующий кафедрой
Щебарова Н. Н.
подпись
ФИО

Мурманск
2024

1. Критерии и средства оценивания компетенций и индикаторов их достижения, формируемых дисциплиной (модулем)

Код и наименование компетенции	Код и наименование индикатора(ов) достижения компетенции	Результаты обучения по дисциплине (модулю)				
		<i>Знать</i>	<i>Уметь</i>	<i>Владеть</i>		
<p>ПК-2 Способен организовать логистическую деятельность по перевозке грузов в цепи поставок, процесс улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов в цепи поставок</p>	<p>ИД-1_{ПК-2} Знает и применяет на практике основные понятия логистики и управления цепями поставок ИД-2_{ПК-2} Организует логистическую деятельность по перевозке грузов в цепи поставок различными видами транспорта ИД-1_{ПК-2} Владеет навыками улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов в цепи поставок</p>	<p>причины возникновения межфункциональных конфликтов в организациях бизнеса; - основные области взаимодействия функциональных подразделений компании; - роль логистической координации в управлении межфункциональным и конфликтами; - наиболее эффективные инструменты межфункциональной логистической координации; - основные стратегии маркетинговых каналов и роль логистики в их реализации; - распределение функций между подразделениями компании при</p>	<p>- использовать алгоритм разрешения межфункциональных конфликтов, связанных с логистической деятельностью; - применять метод взвешенной суммы оценок критериев при построении системы межфункциональной логистической координации; - выбирать субъект логистической координации в организационной структуре управления компанией</p>	<p>- различными методами поддержки принятия решений для выбора модулей и элементов системы межфункциональной логистической координации; - навыками формирования межфункциональных групп для координации процесса управления заказами; - методикой позиционирования логиста-координатора в организационной структуре управления компанией; - навыками использования информационной поддержки</p>	<p>Выполнение кейс-стади; посещение занятий; подготовка докладов</p>	<p>Зачет</p>

		управлении материальными потоками		системы межфункциональ ной логистической координации		
--	--	---	--	---	--	--

2. Оценка уровня сформированности компетенций (индикаторов их достижения)

Показатели оценивания компетенций (индикаторов их достижения)	Шкала и критерии оценки уровня сформированности компетенций (индикаторов их достижения)			
	Ниже порогового («неудовлетворительно»)	Пороговый («удовлетворительно»)	Продвинутый («хорошо»)	Высокий («отлично»)
Полнота знаний	Уровень знаний ниже минимальных требований. Имели место грубые ошибки.	Минимально допустимый уровень знаний. Допущены не грубые ошибки.	Уровень знаний в объёме, соответствующем программе подготовки. Допущены некоторые погрешности.	Уровень знаний в объёме, соответствующем программе подготовки.
Наличие умений	При выполнении стандартных заданий не продемонстрированы основные умения. Имели место грубые ошибки.	Продемонстрированы основные умения. Выполнены типовые задания с не грубыми ошибками. Выполнены все задания, но не в полном объёме (отсутствуют пояснения, неполные выводы)	Продемонстрированы все основные умения. Выполнены все основные задания с некоторыми погрешностями. Выполнены все задания в полном объёме, но некоторые с недочётами.	Продемонстрированы все основные умения. Выполнены все основные и дополнительные задания без ошибок и погрешностей. Задания выполнены в полном объёме без недочётов.
Наличие навыков (владение опытом)	При выполнении стандартных заданий не продемонстрированы базовые навыки. Имели место грубые ошибки.	Имеется минимальный набор навыков для выполнения стандартных заданий с некоторыми недочётами.	Продемонстрированы базовые навыки при выполнении стандартных заданий с некоторыми недочётами.	Продемонстрированы все основные умения. Выполнены все основные и дополнительные задания без ошибок и погрешностей. Продемонстрирован творческий подход к решению нестандартных задач.
Характеристика сформированности компетенции	Компетенции фактически не сформированы. Имеющихся знаний, умений, навыков недостаточно для решения практических (профессиональных) задач. ИЛИ Зачетное количество баллов не набрано согласно установленному диапазону	Сформированность компетенций соответствует минимальным требованиям. Имеющихся знаний, умений, навыков в целом достаточно для решения практических (профессиональных) задач. ИЛИ Набрано зачетное количество баллов согласно установленному диапазону	Сформированность компетенций в целом соответствует требованиям. Имеющихся знаний, умений, навыков достаточно для решения стандартных профессиональных задач. ИЛИ Набрано зачетное количество баллов согласно установленному диапазону	Сформированность компетенций полностью соответствует требованиям. Имеющихся знаний, умений, навыков в полной мере достаточно для решения сложных, в том числе нестандартных, профессиональных задач. ИЛИ Набрано зачетное количество баллов согласно установленному диапазону

3. Критерии и шкала оценивания заданий текущего контроля

3.1. Критерии и шкала оценивания кейс-стади

Баллы	Критерии оценивания
10	– задача решена, ответ верный, студент сделал вывод.
8	– задача решена, студент не смог сделать вывод по результатам решения задачи.
6	– задача решена, ответ верный, студент не дает пояснений по ходу решения задачи
4	– задача решена, но имеются счетные ошибки (ошибки), ответ не верный.
2	– задача решена не верно, но студент правильно избрал формулу(ы)
0	– задача решена не верно

В ФОС включен типовой вариант кейс-стади.

Исходные данные:

1. Объем спроса на товар достаточно стабильный и носит регулярный характер.

2. Объем продаж составляет:

- 40 млн. руб., или 80 тыс. единиц товара в год;
- 30 млн. руб., или 60 тыс. единиц товара в год;
- 25 млн. руб., или 50 тыс. единиц товара в год;
- 12,5 млн. руб., или 25 тыс. единиц товара в год.

Продажа, товара осуществляется равномерно день ото дня.

3. Альтернативные схемы доставки товаров:

- а) транспортировка самолетом в малых контейнерах до места розничной торговли;
- б) перевозка автомобильным транспортом в малых контейнерах до места розничной торговли;
- в) перевозка автомобильным транспортом в больших контейнерах до места розничной торговли;
- г) транспортировка по железной дороге в больших контейнерах до склада и от него малыми партиями до места розничной торговли.

4. Затраты времени при транспортировке самолетом:

- время обработки заявки – 5 дней;
- время в пути – 1 день;
- время нахождения в месте розничной торговли – 2 дня.

5. Затраты времени при транспортировке автомобильным транспортом в малых контейнерах:

- время обработки заявки – 5 дней;
- время в пути – 2 дня;
- время нахождения в месте розничной торговли – 2 дня.

6. Затраты времени при транспортировке автомобильным транспортом в больших контейнерах:

- время обработки заявки – 5 дней;
- время в пути – 2 дня;
- время нахождения в месте розничной торговли – 8 дней.

7. Затраты времени при перевозке железнодорожным транспортом в больших контейнерах на склад и далее малыми партиями:

- время обработки заявки – 5 дней;
- время в пути – 4 дня;
- время нахождения на складе – 10 дней;
- время нахождения в месте розничной торговли – 5 дней.

8. Удельные транспортные расходы:

- а) при объеме продаж 40 млн. руб., или 80 тыс. единиц;
 - при транспортировке самолетом – 3,33 руб.;
 - при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 2,70 руб.;
 - при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 1,58 руб.;
 - при транспортировке железнодорожным транспортом – 0,19 руб.;
- б) при объеме продаж 30 млн. руб., или 60 тыс. единиц;
 - при транспортировке самолетом – 4,10 руб.;
 - при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 3,31 руб.;

- при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 2,34 руб.;
 - при транспортировке железнодорожным транспортом – 1,14 руб.;
 - в) при объеме продаж 25 млн. руб., или 50 тыс. единиц:
 - при транспортировке самолетом – 4,54 руб.;
 - при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 3,65 руб.;
 - при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 2,83 руб.;
 - при транспортировке железнодорожным транспортом – 1,74 руб.;
 - г) при объеме продаж 12,5 млн. руб., или 25 тыс. единиц:
 - при транспортировке самолетом – 5,65 руб.;
 - при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 5,37 руб.;
 - при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 5,13 руб.;
 - при транспортировке железнодорожным транспортом – 4,09 руб.
9. Процентная ставка на стоимость запасов равна 10% годовых.
10. Стоимость 1 единицы товара составляет 500 руб.

Определите:

- 1) годовую оборачиваемость или количество рейсов для каждой схемы доставки и каждого объема продаж;
- 2) объем товарных запасов, или средний размер поставки за рейс (с экономической точки зрения, товары, находящиеся в пути, представляют собой запасы);
- 3) издержки на перевозку за рейс каждым видом транспорта для каждого объема продаж;
- 4) общие издержки за рейс при доставке товаров для каждой из альтернативных схем доставки, включая издержки на товарные запасы;
- 5) рациональные схемы доставки товаров для каждого объема продаж.

3.2. Критерии и шкала оценивания докладов

Баллы	Характеристики ответа студента
10	<ul style="list-style-type: none"> - студент глубоко и всесторонне усвоил проблему; - уверенно, логично, последовательно и грамотно его излагает; - опираясь на знания основной и дополнительной литературы, тесно привязывает усвоенные научные положения с практической деятельностью; - умело обосновывает и аргументирует выдвигаемые им идеи; - делает выводы и обобщения; - свободно владеет понятиями
8	<ul style="list-style-type: none"> - студент глубоко усвоил проблему; - неточности носят несущественный характер; - связывает большинство усвоенных научных положений с практической деятельностью; - аргументирует основные научные положения; - делает выводы и обобщения; - свободно владеет большинством понятий
6	<ul style="list-style-type: none"> - студент твердо усвоил тему, грамотно и по существу излагает ее, опираясь на знания основной литературы; - не допускает существенных неточностей; - увязывает усвоенные знания с практической деятельностью; - аргументирует научные положения; - делает выводы и обобщения; - владеет системой основных понятий
4	<ul style="list-style-type: none"> - тема раскрыта, но доклад носит исключительно теоретический характер; - нет связи теории и практики; - делает неполные выводы и обобщения; - владеет системой основных понятий в рамках основной литературы.
2	<ul style="list-style-type: none"> - тема раскрыта недостаточно четко и полно, то есть студент освоил проблему, по существу излагает ее, опираясь на знания только основной литературы; - допускает несущественные ошибки и неточности; - испытывает затруднения в практическом применении знаний;

	<ul style="list-style-type: none"> - слабо аргументирует научные положения; - затрудняется в формулировании выводов и обобщений; - частично владеет системой понятий
0	<ul style="list-style-type: none"> - студент не усвоил значительной части проблемы; - допускает существенные ошибки и неточности при рассмотрении ее; - испытывает трудности в практическом применении знаний; - не может аргументировать научные положения; - не формулирует выводов и обобщений; - не владеет понятийным аппаратом.

Примерные темы докладов

1. Причины возникновения межфункциональных конфликтов.
2. Области взаимодействия функциональных подразделений компании, вызывающие конфликты.
3. Состав типичных участников межфункциональных конфликтных ситуаций при управлении товарными потоками в промышленных и торговых компаниях.
4. Типичные конфликтные ситуации по параметрам логистики на предприятиях торговли.
5. Основные элементы координационного процесса и уровни управления, к которым относится большинство конфликтных ситуаций по регулированию товарных потоков.
6. Взаимосвязь всеобщего управления качеством с другими управленческими дисциплинами.
7. Сущность понятия «управление межфункциональными конфликтами».
8. Основные механизмы координации при управлении межфункциональными конфликтами и способы завершения конфликтов.
9. Сравнительные варианты стратегий компромисса и сотрудничества при управлении конфликтами.
10. Роль логистической координации в управлении межфункциональными конфликтами.
11. Наиболее эффективные инструменты межфункциональной логистической координации.
12. Основные области взаимодействия логистики и маркетинга и возможные конфликтные ситуации.
13. Сущность координации маркетинга и логистики при реализации стратегии выхода торговой компании на новые рынки.
14. Состав системы межфункциональной логистической координации и характеристику ее основных подсистем и модулей.
15. Алгоритма разрешения межфункциональных конфликтов, связанных с логистической деятельностью.
16. Основные формы организационного обеспечения (субъекта) межфункциональной координации.
17. Ситуационные факторы, влияющие на выбор формы организационного обеспечения координации в промышленных и торговых компаниях.

3.3. Критерии и шкала оценивания презентации

Структура презентации	Максимальное количество баллов
Содержание	
Сформулирована цель работы	1,0
Понятны задачи и ход работы	1,0
Информация изложена полно и четко	1,0
Иллюстрации усиливают эффект восприятия текстовой части информации	1,0
Сделаны выводы	1,0
Оформление презентации	
Единый стиль оформления	1,0
Текст легко читается, фон сочетается с текстом и графикой	1,0
Все параметры шрифта хорошо подобраны, размер шрифта оптимальный и одинаковый на всех слайдах	1,0

Ключевые слова в тексте выделены	1,0
Эффект презентации	
Общее впечатление от просмотра презентации	1,0
Мак количество баллов	10

3.4. Критерии и шкала оценивания посещаемости занятий

Посещение занятий обучающимися определяется в процентном соотношении

Баллы	Критерии оценки
30	Посещаемость 100 %
25	Посещаемость 75 %
20	Посещаемость 50 %
0	Нет посещений

4. Критерии и шкала оценивания результатов обучения по дисциплине (модулю) при проведении промежуточной аттестации

Критерии и шкала оценивания результатов освоения дисциплины (модуля) с зачетом

Если обучающийся набрал зачетное количество баллов согласно установленному диапазону по дисциплине (модулю), то он считается аттестованным.

Оценка	Баллы	Критерии оценивания
<i>Зачтено</i>	60 - 100	Набрано зачетное количество баллов согласно установленному диапазону
<i>Не зачтено</i>	Менее 60	Зачетное количество согласно установленному диапазону баллов не набрано

5. Задания диагностической работы для оценки результатов обучения по дисциплине (модулю) в рамках внутренней независимой оценки качества образования

ФОС содержит задания для оценивания знаний, умений и навыков, демонстрирующих уровень сформированности компетенций и индикаторов их достижения в процессе освоения дисциплины (модуля).

Комплект заданий разработан таким образом, чтобы осуществить процедуру оценки каждой компетенции, формируемых дисциплиной (модулем), у обучающегося в письменной форме.

Содержание комплекта заданий включает: *тестовые задания*.

Комплект заданий диагностической работы

ПК-2. Способен организовать логистическую деятельность по перевозке грузов в цепи поставок, процесс улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов в цепи поставок	
Вариант 1.	
1.	К логистическим издержкам не относят... а. затраты на рекламу; б. затраты транспортно-заготовительные; в. затраты на формирование и хранение запасов; г. затраты на содержание административно-управленческого аппарата.
2.	Принцип логистической координации предполагает а. доведение управляющих воздействий до всех управленческих структур; б. необходимость согласованного участия всех звеньев при управлении потоковыми процессами;

	<p>в. рассмотрение всех элементов логистики во взаимосвязи и взаимодействии;</p> <p>г. четкое определение конечного результата логистики.</p>
3.	<p>К категории "производственный запас" следует отнести товары: ...</p> <p>а. на складах предприятий оптовой торговли;</p> <p>б. на складах сырья предприятий промышленности;</p> <p>в. в пути от поставщика к потребителю;</p> <p>г. на складах готовой продукции предприятий изготовителей.</p>
4.	<p>Текущие (регулярные) запасы образуются:</p> <p>а. в условиях равномерного и автомобильные поставки из-за несоответствия объемов поставки и разового потребления;</p> <p>б. в условиях равномерного и регулярного снабжения из-за несоответствия объемов поставки и разового потребления;</p> <p>в. в условиях неравномерного и регулярного снабжения из-за несоответствия объемов поставки и разового потребления;</p> <p>г. в условиях неравномерного и автомобильные поставки из-за несоответствия объемов поставки и разового потребления.</p>
5.	<p>К переменным затратам на перевозку относят:</p> <p>а. накладные расходы;</p> <p>б. затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава;</p> <p>в. затраты на содержание производственно-технической базы и инфраструктуры транспорта;</p> <p>г. расходы на оплату труда административно-управленческого персонала.</p>
6.	<p>К логистическим издержкам не относят...</p> <p>а. затраты на рекламу;</p> <p>б. затраты транспортно-заготовительные;</p> <p>в. затраты на формирование и хранение запасов;</p> <p>г. затраты на содержание административно-управленческого аппарата.</p>
7.	<p>Для чего необходимо проводить всесторонний анализ транспортно-логической схемы?</p> <p>а. для формулировки рекомендаций по улучшению тех или иных процессов и показателей;</p> <p>б. для определения степени оптимизации схемы;</p> <p>в. для оценки затрат, появляющихся при использовании данной схемы;</p> <p>г. для оценки эффективности работы данной транспортно-логической схемы.</p>
8.	<p>Для службы логистики критерием выбора варианта организации товародвижения является...</p> <p>а. оптимальный уровень обслуживания потребителей;</p> <p>б. минимум издержек на закупки;</p> <p>в. минимум издержек на содержание запасов;</p> <p>г. минимум издержек на транспортирование.</p>
9.	<p>Для анализа эффективности транспортно-логической схемы применяют:</p> <p>а. набор ключевых показателей эффективности (КПЭ);</p> <p>б. набор статистических показателей;</p> <p>в. экономическую эффективность проекта;</p> <p>г. сроки окупаемости проекта.</p>
10.	<p>Разработка транспортно-логической схемы как процесс представляет собой:</p> <p>а. сквозной бизнес-процесс;</p> <p>б. вложенный бизнес-процесс;</p> <p>в. вспомогательный бизнес-процесс;</p> <p>г. процесс управления.</p>
<p>ПК-2. Способен организовать логистическую деятельность по перевозке грузов в цепи поставок, процесс улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов в цепи поставок</p> <p>Вариант 2.</p>	
1.	<p>Тянущей системой в логистике называется...</p> <p>а. система организации производства, в которой детали полуфабрикаты подаются с предыдущей технологической операции на последующую в соответствии с централизованно сформированным графиком производства;</p>

	<p>б. система организации производства, в которой детали и полуфабрикаты подаются с предыдущей технологической операции на последующую по мере необходимости (жесткий график отсутствует);</p> <p>в. система управления запасами в каналах сферы обращения, в которой решение о пополнении запасов на периферийных складах принимается централизованно;</p> <p>г. стратегия сбыта, направленная на опережающее (по отношению к спросу) формирование товарных запасов на оптовых и розничных торговых предприятиях.</p>
2.	<p>Текущие (регулярные) запасы образуются:</p> <p>а. в условиях равномерного и автомобильные поставки из-за несоответствия объемов поставки и разового потребления;</p> <p>б. в условиях равномерного и регулярного снабжения из-за несоответствия объемов поставки и разового потребления;</p> <p>в. в условиях неравномерного и регулярного снабжения из-за несоответствия объемов поставки и разового потребления;</p> <p>г. в условиях неравномерного и автомобильные поставки из-за несоответствия объемов поставки и разового потребления.</p>
3.	<p>Предприятие создает запасы с целью снижения...</p> <p>а. потерь от закупки мелких партий товаров по более высоким ценам;</p> <p>б. потерь от омертвления в запасах отвлеченных финансовых средств;</p> <p>в. риска порчи товаров;</p> <p>г. расходов на оплату труда персонала, занятого хранением товаров.</p>
4.	<p>Требования к типу и характеристикам складских сооружений определяются:</p> <p>а. инфраструктурой региона размещения береговой базы;</p> <p>б. видами используемого транспорта;</p> <p>в. номенклатурой видов грузов;</p> <p>г. объемами хранимых грузов.</p>
5.	<p>К постоянным затратам на перевозку относят...</p> <p>а. затраты на страхование транспортного средства;</p> <p>б. затраты на содержание производственно-технической базы и инфраструктуры транспорта;</p> <p>в. затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, включая запасные части и материалы;</p> <p>г. затраты на топливо, смазочные материалы, электроэнергию на движущиеся операции.</p>
6.	<p>Разработка транспортно-логистической схемы как процесс представляет собой:</p> <p>а. вложенный бизнес-процесс;</p> <p>б. вспомогательный бизнес-процесс;</p> <p>в. процесс управления;</p> <p>г. сквозной бизнес-процесс.</p>
7.	<p>Для перевозок грузов несколькими видами транспорта не используют термин:</p> <p>а. мультимодальная перевозка;</p> <p>б. интермодальная перевозка;</p> <p>в. смешанная перевозка;</p> <p>г. унимодальная перевозка.</p>
8.	<p>Под интермодальными перевозками понимается:</p> <p>а. доставка груза несколькими видами транспорта;</p> <p>б. доставка груза любым видом транспорта с обязательным участием автомобильного;</p> <p>в. доставка груза несколькими видами транспорта с участием оператора перевозки, по единому провозному документу, в единой транспортной единице;</p> <p>г. доставка груза с применением комплексных технологий перевалки и переработки.</p>
9.	<p>Для чего необходимо проводить всесторонний анализ транспортно-логической схемы?</p> <p>а. для формулировки рекомендаций по улучшению тех или иных процессов и показателей;</p> <p>б. для определения степени оптимизации схемы;</p> <p>в. для оценки затрат, появляющихся при использовании данной схемы;</p> <p>г. для оценки эффективности работы данной транспортно-логистической схемы.</p>
10.	<p>На каком этапе разработки транспортно-логистической схемы необходимо оценить ее риски?</p>

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">а. после составления предварительного проекта транспортно-логистической схемы;б. при анализе рынков и инфраструктуры региона;в. в процессе применения полученной транспортно-логистической схемы в проекте;г. на стадии формирования требований к транспортно-логистической схеме. |
|--|---|