

**Компонент ОПОП**

38.03.02 Менеджмент, направленность (профиль) /специализация  
Логистика и управление предприятием

наименование ОПОП

Б1.В.07.02

шифр дисциплины

### **ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ**

**Дисциплины (модуля)**

«Управление транспортными системами»

Разработчик:

Гафуров А. Р.

ФИО

доцент

должность

канд. экон. наук

ученая степень, звание

Утверждено на заседании кафедры

Экономики и управления

наименование кафедры

протокол № 8 от 21.03.2024  
заведующий кафедрой

ЭиУ

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)			Оценочные средства текущего контроля	Оценочные средства промежуточной аттестации
		<i>Знать</i>	<i>Уметь</i>	<i>Владеть</i>		
<b>ПК-2</b> Способен организовать логистическую деятельность по перевозке грузов в цепи поставок, процесс улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов в цепи поставок	ИД-1 <sub>ПК-2</sub> Знает и применяет на практике основные понятия логистики и управления цепями поставок ИД-2 <sub>ПК-2</sub> Организует логистическую деятельность по перевозке грузов в цепи поставок различными видами транспорта ИД-1 <sub>ПК-2</sub> Владеет навыками улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов в цепи поставок	- роль транспорта в современной экономике и в логистике; - особенности управления транспортными системами	- анализировать состояние и тенденции развития транспортных систем; - выявлять основные проблемы и «узкие места» в их работе	- базовой транспортной терминологией; - навыками определения требований к транспортному обеспечению логистики; - принципами устойчивого развития и «зеленой логистики» в их применении к транспортным системам		

## 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»)
<b>Полнота знаний</b>	Уровень знаний ниже минимальных требований. Имели место грубые ошибки.	Минимально допустимый уровень знаний. Допущены не грубые ошибки.	Уровень знаний в объеме, соответствующем программе подготовки. Допущены некоторые погрешности.	Уровень знаний в объеме, соответствующем программе подготовки.
<b>Наличие умений</b>	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 объеме (отсутствуют пояснения, неполные выводы)	Продемонстрированы все основные умения. Выполнены все основные задания с некоторыми погрешностями. Выполнены все задания в полном объеме, но некоторые с недочетами.	Продемонстрированы все основные умения. Выполнены все основные и дополнительные задания без ошибок и погрешностей. Задания выполнены в полном объеме без недочетов.
<b>Наличие навыков (владение опытом)</b>	При выполнении стандартных заданий не продемонстрированы базовые навыки. Имели место грубые ошибки.	Имеется минимальный набор навыков для выполнения стандартных заданий с некоторыми недочетами.	Продемонстрированы базовые навыки при выполнении стандартных заданий с некоторыми недочетами.	Продемонстрированы все основные умения. Выполнены все основные и дополнительные задания без ошибок и погрешностей. Продемонстрирован творческий подход к решению нестандартных задач.
<b>Характеристика сформированности компетенции</b>	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

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

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

### **Примерные темы докладов**

1. Характеристика основных видов транспорта и их роль в транспортном обеспечении ВЭД.
2. Современное состояние транспортной инфраструктуры РФ и перспективы ее развития
3. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории России
4. Международные транспортные организации
5. Процессы глобализации в системе транспорта
6. Прогрессивные способы перевозки грузов
7. Формирование тарифов при перевозках грузов в интермодальном сообщении
8. Влияние макро- и микроэкономических факторов на уровень тарифов на разных видах транспорта
9. История возникновения и развития «Инкотермс»
10. Особенности применения «Инкотермс» в разных странах
11. Особенности применения конкретных условий поставки в зависимости от выбранного вида транспорта и интересов продавца, покупателя и перевозчика
12. История создания и развитие морского международного частного транспортного права. Основные отличия Гаагско-Висбийской и Гамбургской конвенций
13. История создания и развитие международного воздушного частного права
14. Международные ж/д конвенции: сферы применения и основные отличия
15. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ): сфера применения, основные положения, ответственность сторон
16. Система посредничества на морском транспорте
17. Сущность и значение таможенных брокеров
18. Характеристика рынка транспортно-экспедиторских услуг в России и в мире
19. История возникновения и современное состояние линейных фрахтовых конференций
20. Характеристика морских международных компаний – лидеров рынка морских перевозок
21. Состояние современного российского морского флота

### 3.3. Критерии и шкала оценивания презентации

<b>Структура презентации</b>	<b>Максимальное количество баллов</b>
<b>Содержание</b>	
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
<b>Оформление презентации</b>	
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
<b>Эффект презентации</b>	
Общее впечатление от просмотра презентации	1,0

<b>Мак количество баллов</b>	<b>10</b>
------------------------------	-----------

### 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**

<b>ПК-2. Способен организовать логистическую деятельность по перевозке грузов в цепи поставок, процесс улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов в цепи поставок</b>	
<b>Вариант 1.</b>	
1.	Груз — это: а. материальные ценности, которые перевозятся железнодорожным транспортом в специально предназначенном для этого грузовом подвижном составе; б. имущество, кроме бортовых припасов и багажа, перевозимого на борту воздушного судна; в. предметы с момента их принятия для перевозки до выдачи получателю; г. все ответы правильные.
2.	Гигроскопические — это грузы: а. нуждаются в защите от воздействия высоких, низких температур; б. стабильно сохраняют свои физико-химические свойства; в. поглощают свободную влагу воздуха;

	г. теряют при транспортировке свойства сипности вследствие смерзания или спекания.
3.	К переменным затратам на перевозку относят: а. накладные расходы; б. затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава; в. затраты на содержание производственно-технической базы и инфраструктуры транспорта; г. расходы на оплату труда административно-управленческого персонала.
4.	На какие группы делит все грузы транспортная классификация? а. сухие грузы; б. наливные грузы, сухие грузы, живность; в. тарно-упаковочные; г. сжиженные газы, нефть и нефтепродукты.
5.	По степени обработки грузы можно разделить на следующие подгруппы: а. сырье, полуфабрикаты, готовая продукция; б. сырье, готовая продукция; в. готовая продукция; г. полуфабрикаты, готовая продукция.
6.	Какому термину соответствует данное определение: объект береговой инфраструктуры производственного назначения, состоящий из комплекса зданий, сооружений, площадок накопления, инженерных сетей, предназначенный для приемки, хранения и перевалки грузов, материалов и отходов производства, оказания сервисных услуг, обработки и технического обслуживания судов снабжения, стоянки буровых платформ, ремонта, сборки и испытания узлов и деталей нефтегазового оборудования а. комплексная база обеспечения; б. вахтовый поселок; в. грузовой порт; г. береговые склады.
7.	На каком этапе разработки транспортно-логистической схемы необходимо оценить ее риски? 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.
8.	Перемещение груза по какому-либо производственному назначению с целью погрузкивыгрузки судна, вагона или автомашины, которое принято обозначать двумя словами, из которых первое слово указывает на начальное местоположение груза, а второе – на его конечное местоположение, называется: а. технологической схемой; б. вариантом; в. операцией технологического процесса; г. элементом операции технологического процесса.
9.	Транспортировка груза между разными населенными пунктами, при расстоянии не менее 50 км
10.	К постоянным затратам на перевозку относят... а. затраты на страхование транспортного средства; б. затраты на содержание производственно-технической базы и инфраструктуры транспорта; в. затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, включая запасные части и материалы; г. затраты на топливо, смазочные материалы, электроэнергию на движущиеся операции.
<b>ПК-2. Способен организовать логистическую деятельность по перевозке грузов в цепи поставок, процесс улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов в цепи поставок</b> <b>Вариант 2.</b>	
1.	В зависимости от специфических свойств груза и условий его перевозки грузы бывают: а. скоропортящиеся; б. гигроскопичны;



	<p>в. опасные грузы; г. все ответы правильные.</p>
2.	<p>Насыпные грузы — это:</p> <p>а. широкая номенклатура грузов, перевозимых без тары и распределения по грузовым местам, предъявляемых к транспортировке навалом; б. жидкие грузы, предъявляемые к перевозке наливом; в. сыпучие грузы, которые принимаются к перевозке без счета мест и тары, но насыпью; г. грузы, которые на 1 т веса занимают объем более 2 м<sup>3</sup>.</p>
3.	<p>К постоянным затратам на перевозку относят...</p> <p>а. затраты на страхование транспортного средства; б. затраты на содержание производственно-технической базы и инфраструктуры транспорта; в. затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, включая запасные части и материалы; г. затраты на топливо, смазочные материалы, электроэнергию на движущие операции.</p>
4.	<p>Скоропортящиеся — это грузы:</p> <p>а. поглощают свободную влагу воздуха; б. нуждаются в защите от воздействия высоких, низких температур; в. имеют специфический запах; г. способны к значительным потерям при транспортировке.</p>
5.	<p>Штучные грузы в упаковке и без нее</p> <p>а. рутинные грузы; б. генеральные грузы; в. легковесные грузы; г. негабаритные грузы.</p>
6.	<p>Разработка транспортно-логистической схемы как процесс представляет собой:</p> <p>а. сквозной бизнес-процесс; б. вложенный бизнес-процесс; в. вспомогательный бизнес-процесс; г. процесс управления.</p>
7.	<p>Для анализа эффективности транспортно-логистической схемы применяют:</p> <p>а. набор ключевых показателей эффективности (КПЭ); б. набор статистических показателей; в. экономическую эффективность проекта; г. сроки окупаемости проекта.</p>
8.	<p>Для чего необходимо проводить всесторонний анализ транспортно-логической схемы?</p> <p>а. для формулировки рекомендаций по улучшению тех или иных процессов и показателей; б. для определения степени оптимизации схемы; в. для оценки затрат, появляющихся при использовании данной схемы; г. для оценки эффективности работы данной транспортно-логистической схемы.</p>
9.	<p>Последовательность операций перегрузочного процесса, совершаемых с грузом при перемещении его по заданному варианту, указывается в:</p> <p>а. схеме механизации; б. вариантной таблице; в. технологической схеме; г. схеме расстановки кранов.</p>
10.	<p>Объединение грузов нескольких разных отправителей для последующей их транспортировки одним транспортом.</p>