

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Попов Анатолий Николаевич
Должность: директор
Дата подписания: 18.05.2021 09:30.55
Уникальный программный ключ:
1e0c38dcaae73cee1e5e09c1d5873fc7497ba8

Приложение 2
к рабочей программе дисциплины

ОЦЕНОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ)

Основы логистики

(наименование дисциплины(модуля))

Направление подготовки / специальность

23.05.04 Эксплуатация железных дорог

(код и наименование)

Направленность (профиль)/специализация

Магистральный транспорт

(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.

Перечень компетенций, формируемых в процессе освоения дисциплины

Код и наименование компетенции
ОПК-12 готовность применять логистические технологии в организации и функционировании транспортных систем
ПК-8 готовность к поиску путей повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения
ПК-9 способность определять оптимальные технико-технологические нормативы и параметры транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев с учетом множества критериев оптимальности
ПК-23 способность к разработке проектов и внедрению современных логистических систем и технологий для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок

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

Код и наименование компетенции	Результаты обучения по дисциплине	Оценочные материалы
ОПК-12 готовность применять логистические технологии в организации и функционировании транспортных систем	Обучающийся знает: основы теории и методологии логистики на железнодорожном транспорте	Тестовые вопросы 1-10
	Обучающийся умеет: формировать и использовать базовый инструментарий логистики на железнодорожном транспорте (цели, задачи, принципы, функции и методы, критерии эффективности, тенденции развития и т.п.) в соответствии с факторами внешней и внутренней среды функционирования железнодорожных предприятий	Задание 1
	Обучающийся владеет: инструментарием управления железнодорожными предприятиями и цепями поставок с использованием теории и методологии логистики и логистического менеджмента	Кейс 1
ПК-8 готовность к поиску путей повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения	Обучающийся знает: методы повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения	Тестовые вопросы 11-20
	Обучающийся умеет: оценивать качество транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения	Вопросы 4-6
	Обучающийся владеет: навыками повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения	Кейс 2
ПК-9 способность определять оптимальные технико-технологические нормативы и параметры транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев с учетом множества критериев оптимальности	Обучающийся знает: технико-технологические нормативы и параметры транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев	Тестовые вопросы 21-30
	Обучающийся умеет: определять оптимальные технико-технологические нормативы и параметры транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев с учетом множества критериев	Задание 3

	оптимальности	
	Обучающийся владеет: навыками разработки оптимальных технико-технологических нормативов и параметров транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев с учетом множества критериев оптимальности	Кейс 3
ПК-23 способность к разработке проектов и внедрению современных логистических систем и технологий для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок	Обучающийся знает: содержание проектов и методы внедрения современных логистических систем и технологий для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок	Тестовые вопросы 31-40
	Обучающийся умеет: разрабатывать проекты и внедрять современные логистические системы и технологии для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок	Задание 4
	Обучающийся владеет: навыками организации работ по разработке проектов и внедрению современных логистических систем и технологий для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок	Задание 5

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

- 1) выполнение заданий в ЭИОС СамГУПС (выполнение тестов);
- 2) собеседование (ответ, комментарии по выполненным заданиям).

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 и навыкового образовательного результата

Проверяемый образовательный результат:

Код и наименование компетенции	Образовательный результат
ОПК-12 готовность применять логистические технологии в организации и функционировании транспортных систем	Обучающийся знает: основы теории и методологии логистики на железнодорожном транспорте
<p>Примеры вопросов:</p> <p>1. Понятие «логистика» относится к следующим сферам человеческой деятельности: А) к закупкам, производству и сбыту; Б) к управлению цепями ценности, управлению цепями поставок и управлению требованиями; В) к транспортировке, складированию и управлению запасами; Г) к логике, военному искусству и хозяйственной деятельности; Д) к менеджменту, маркетингу и организационной культуре.</p> <p>2. Понятие логистики, изложенное следующим образом: «Функция, отвечающая за материальный поток, идущий от поставщиков в организацию, проходящий через операции внутри организации затем уходящий к потребителям», дано: А) Bowersox иCloss (1996); Б) Johnson, Wood, Wardlow, Murphy (1999); В) Waters (2003); Г) Harrison, van Hoek (2005); Д) Советом профессионалов в области управления цепями поставок (2005).</p> <p>3. Понятие управления цепями поставок, изложенное следующим образом: «Набор подходов, используемый, чтобы эффективно объединить поставщиков, изготовителей, склады и магазины, так, чтобы товары были произведены и распределены в правильных количествах, в правильные места и в нужное время, чтобы минимизировать затраты, удовлетворяя требованиям обслуживания потребителей», дано: А) Lambert (1994); Б) Monczka, Trent и Handfield (1998); В) Arunachalam (2003); Г) Simchi-Levi и др. (2003); Д) Borade, Bansod (2007).</p> <p>4. Точки зрения на управление цепями поставок в виде подхода, понятия, перспективы, философии и техники представлены: А) Ganeshan, Harrison (1995); Б) DelfmannиAlberts (2000); В) Mentzerидр. (2001); Г) Crompton, Jessop. (2001); Д) Christopher (2004).</p> <p>5. Понятие «управление цепями поставок» в настоящее время не рассматривается как: А) интегрированная логистика; Б) управление процессами; В) управление взаимоотношениями с потребителями и поставщиками; Г) ориентация на потоки; Д) форма вертикальной интеграции предприятий.</p>	

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.

6. Понятие «управление цепями поставок» целесообразно рассматривать как:

- А) как систему и процесс;
- Б) как концепцию и вид деятельности;
- В) как философию и подход;
- Г) как понятие и форму вертикальной интеграции предприятий;
- Д) как теорию и практику управления несколькими предприятиями.

7. Высказывание: «Возможности логистики ограничиваются функциями в пределах фирмы и, прежде всего, касаются управленческой деятельности, которая ранее не рассматривалась как отдельный вид деятельности. В то же время управление несколькими организациями, связанное с выполнением различных функций, относится к области управления цепями поставки, но не к логистике» принадлежит:

- А) Ballou (2006);
- Б) Chen иPaulraj (2004);
- В) Simchi-Levi и др. (2003);
- Г) Gourdin (2006);
- Д) Gibson, MentzerиCook (2005).

8. Понятие следующего содержания: «цепь ценности - ряд действий, которые выполняет бизнес-организация, чтобы достичь её цели на различных стадиях еепроизводственныхпроцессов. Эти действия могут быть разделены на первичные действия и действия поддержки, характерные для каждого определенного типа бизнеса, которые также можно разделить на более детальные процессы» принадлежит:

- А) Coyle и др. (2003);
- Б) vanWeele (2000);
- В) Cooper, Lambert иPagh (1997);
- Г) Bloomberg, LeMayи Hanna (2002);
- Д) Simchi-Levi, KaminskyиSimchi-Levi (2003).

9. Совокупность бизнес-процессов «планирование», «источники снабжения», «изготовление», «доставка» и «возврат» предложены:

- А) Советом системы поставок (SCC);
- Б) Европейской логистической ассоциацией;
- В) Советом профессионалов в области управления цепями поставок;
- Г) Советом логистического менеджмента;
- Д) Советом по цепям поставок Государственного университета штата Огайо США.

10. «Карта» управления цепями поставок, включающая логистику, маркетинг, а также производство/услуги и их содержание, разработана:

- А) Lambert, Garcia-DastugueиCroxtон (2005);
- Б) Cooper, Lambert иPagh (1997);
- В) Sanjay и Eric (2005);
- Г) Mentzer и др. (2008);
- Д) Fogarty и Hoffman (1983).

ОПК-12 готовность применять логистические технологии в организации и функционировании транспортных систем

Обучающийся умеет: формировать и использовать базовый инструментарий логистики на железнодорожном транспорте (цели, задачи, принципы, функции и методы, критерии эффективности, тенденции развития и т.п.) в соответствии с факторами внешней и внутренней среды функционирования железнодорожных предприятий

Задание 1

Сравните варианты смешанных перевозок груза по трем вариантам перевозки:

– перевозка автомобильным транспортом от предприятия до

II – смешанная автомобильно-железнодорожная перевозка: перевозка

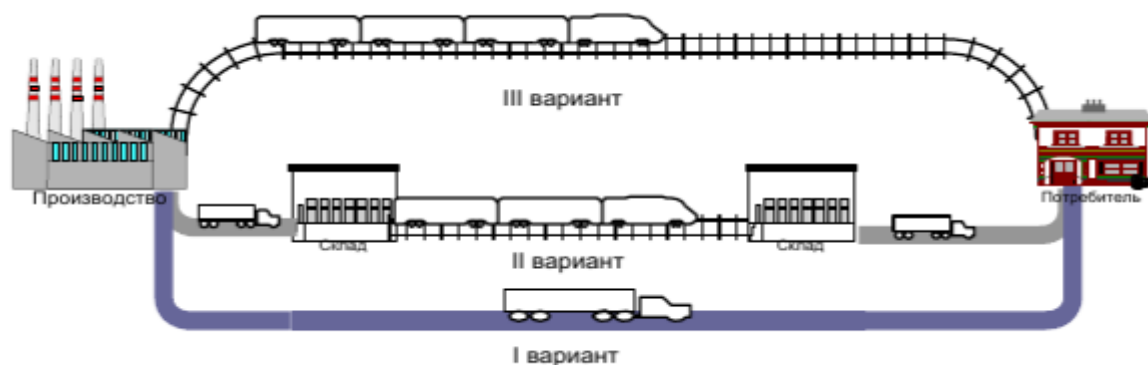
автотранспортом до накопительного (распределительного) склада, далее

железнодорожным транспортом до другого распределительного склада, откуда

уже автотранспортом до потребителя;

III – перевозка железнодорожным транспортом от подъездных путей

предприятия до подъездных путей потребителя, рис. 1



ОПК-12 готовность применять логистические технологии в организации и функционировании транспортных систем

Обучающийся владеет: инструментарием управления железнодорожными предприятиями и цепями поставок с использованием теории и методологии логистики и логистического менеджмента

Примеры вопросов:

Кейс 1

Взаимодействие производителей замороженных продуктов и торговых посредников

У российских дистрибьюторов, торгующих замороженными продуктами, в своё время возникли трудности с российскими хладокомбинатами. Дело в том, что у каждого были свои ключевые моменты, поступаться которыми не хотели ни те, ни другие.

Российские дистрибьюторы, «раскрутившиеся в своё время на мороженом *Mars*, всё более явно стали ощущать присутствие друг друга на рынке. Возникла необходимость расширения ассортимента: сначала за счёт других сортов мороженого, потом – прочей «заморозки» западного производства. (овощные, мясные и рыбные полуфабрикаты). Наконец, маркетинговая стратегия привела их на отечественные хладокомбинаты. Их ждал поистине «прохладный» приём. Правда, после многомесячных переговоров летом 1996 года восемь московских дистрибьюторов и два хладокомбината создали ассоциацию под названием «Столичное мороженое»: одни получили гарантии постоянных поставок, другие – постоянного сбыта. Но дело в том, что производители сдались только тогда, когда у них в разгар сезона скопилось на складе несколько сотен тонн мороженого, а впереди замаячил зимний спад продаж, в последние годы заканчивающийся остановкой производства. Возникает ощущение, что пути отечественного логистического менеджмента были никому не ведомы, и это не слишком большое преувеличение. Так что же происходило на самом деле? Отказываясь от предложений фирм-дистрибьюторов, хладокомбинаты предпочитали множество мелких посредников, а накопившиеся остатки в критический момент, например, в конце года, почти даром отдавали подвернувшемуся крупному покупателю. Явление парадоксальное: То, что для предприятия является операцией на грани фола, для самих сбытовиков было вполне прибыльным бизнесом.

ПК-8 готовность к поиску путей повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения

Обучающийся знает: методы повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения

Примеры вопросов:

11. «Система взглядов на что-нибудь, основная мысль» определяется как:

- А) философия;
- Б) концепция;
- В) парадигма;
- Г) миссия;
- Д) подход.

12. «Процесс превращения одного вида энергии в другой (спец.); вообще нахождение в действии...» определяется как:

- А) действие;
- Б) активность;
- В) работа;
- Г) функция;
- Д) операция.

13. Четыре основных стадии современной экономики, такие как стадия промышленной революции, стадия массового изготовления, стадия маркетинга, постиндустриальная стадия, предложены:

- А) Ansoff (1965);
- Б) Lewis и Suchan (2003);
- В) Pridai и Gutiérrez (1998);
- Г) Drucker (1992);
- Д) Larson, Poisti и Halldorsson (2007).

14. Кто предложил иерархическую структуру развития управления цепями поставок начиная с 1960 года по настоящее время в следующей последовательности: 1) закупка/управление материалами и физическое распределение; 2) логистика; 3) управление цепями поставок?

- А) Coyle, Bardi и Langley (1996);
- Б) Metz (1998);
- В) Ross (2003);
- Г) Ballou (2006);
- Д) Lewis и Suchan (2003).

15. К основным концепциям управления предприятиями относятся:

- А) производственный менеджмент, маркетинг, логистика;
- Б) физическое распределение; приобретение, производство и управление заказами; интегрированное управление цепями поставок;
- В) закупка/управление материалами и физическое распределение; логистика; управление цепями поставок;
- Г) материальное управление, индустриальная логистика, управление качеством;
- Д) маркетинг, управление цепями ценности, управление цепями поставок.

16. К принципам управления предприятиями по версии А. Файоля НЕ относится следующий принцип:

- А) командный дух;
- Б) обучение и совершенствование;
- В) дисциплина;
- Г) инициативность;
- Д) вознаграждение.

17. К принципам управления предприятиями по версии Э. Деминга НЕ относится следующий принцип:

- А) отказ от лозунгов и призывов;
- Б) разрушать барьеры между подразделениями;
- В) отказ от аттестации персонала;
- Г) подчинение личных интересов общественным;
- Д) изгонять страх из предприятия.

18. К принципам производственной системы «Toyota Production System» НЕ относится следующий принцип:

- А) вытягивание;
- Б) отказ от цены как критерия выбора поставщиков;
- В) внедрение надежных технологий;
- Г) увидеть все своими глазами;
- Д) работа команд и групп.

19. К мегатенденциям, изменяющим логистику в цепях поставок по мнению Bowersox, Closs и T.P. Stank (2000) НЕ относится следующая мегатенденция:

- А) от управления цепями поставок к управлению цепями ценности;
- Б) от функциональной к процессной интеграции;
- В) от абсолютной к относительной ценности;
- Г) от обслуживания потребителей к управлению отношениями;
- Д) от вертикальной к виртуальной интеграции.

20. К основным переменным управления при реализации предприятием концепции производственного менеджмента НЕ относится следующая переменная:

- А) технология;
- Б) логистика;
- В) цель;
- Г) структура;
- Д) персонал.

ПК-8 готовность к поиску путей повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев,

Обучающийся умеет: оценивать качество транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения

развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения	
---	--

Примеры вопросов: Задание 2.

В 2 пункта доставляется 322 и 400 т однородного груза. При этом используется подвижной состав двух типов транспорта суммарным тоннажом 100, 120, 130, 180 и 200 т. Заданы стоимости доставки единицы груза каждым видом транспорта в каждый пункт (таблица 1):

Таблица 1 – Исходные данные

Виды транспорта	Пункты	
	60	72
	66	78
	78	108
	84	114
	144	126

Выбрать такое распределение тоннажа подвижного состава по пунктам чтобы *все грузы были доставлены*, а общая *стоимость перевозки была минимальной*. Выписать целевую функцию и ограничения. Определить суммарную стоимость.

ПК-8 готовность к поиску путей повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения	Обучающийся владеет: навыками повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения
--	--

Примеры вопросов:

КЕЙС 2

Локальная глобальная дистрибуция

Hoffmann-LaRoche – швейцарская многонациональная компания, выбирая между централизованным и децентрализованным контролем логистических операций в своих подразделениях, специализирующихся на выпуске витаминов и тонких химических соединений, следует неким средним курсом.

Так, ответственность за дистрибуцию и запасы готовой продукции компания передала территориальным менеджерам, также отвечающим за маркетинг. В то же время компания по-прежнему сама занимается выбором перевозчиков, ведёт переговоры о тарифах, занимается поставками сырья, а также транспортировкой материальных ресурсов между подразделениями компании, действует из штаб-квартиры, расположенной в Базеле.

Руководство *Hoffmann-LaRoche* утверждает, что «локализованная» система глобальной дистрибуции – хороший способ, позволяющий оставаться близко к потребителям, не теряя при этом возможность получать экономию за счёт централизованного контроля.

Во второй половине 1996 г. *Hoffmann-LaRoche* передала контроль за дистрибуцией и запасами территориальным менеджерам.

Компания разделилась на бизнес-единицы (или товарные подразделения) и действует локально, имея производственные структуры как в Европе, так и в США.

Бизнес-единица, специализирующаяся на выпуске витаминов и тонких химических соединений, обслуживает три региональные области: Европу, (куда *Hoffmann-LaRoche* также включает Африку и Ближний Восток), обе Америки и Дальний Восток (куда отнесена и Австралия).

До последних изменений структуры менеджеры, отвечающие за эти территории, самостоятельно занимались маркетингом.

Головной офис координировал производство, хранение и транспортировку готовой продукции от производителей до глобального распределительного центра, расположенного в г. Венло, Голландия, от этого глобального центра до территориальных распределительных центров, каждый из которых располагается в указанных трёх регионах мира, а из каждого территориального центра – до обслуживаемых этим центром потребителей.

В Европе доставка продукции из территориального распределительного центра потребителям обычно осуществляется фурами, для бизнес-единицы, специализирующейся на выпуске витаминов и тонких химических соединений, на эту операцию обычно уходит один день. Однако, в Азии, где требуются морские перевозки, этот процесс может продолжаться до двух недель.

<p>ПК-9 способность определять оптимальные технико-технологические нормативы и параметры транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев с учетом множества критериев оптимальности</p>	<p>Обучающийся знает: технико-технологические нормативы и параметры транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев</p>
---	---

Примеры вопросов:

21. К основным переменным управления при реализации предприятием концепции маркетинга НЕ относится следующая переменная:

- А) продвижение;
- Б) место;
- В) поставщики;
- Г) цена;
- Д) потребитель.

22. К основным переменным управления при реализации предприятием концепции управления цепями ценности НЕ относится следующая переменная:

- А) траектория;
- Б) время;
- В) качество;
- Г) посредники;
- Д) затраты.

23. К основным переменным управления при реализации предприятием концепции управления цепями поставок НЕ относится следующая переменная:

- А) консолидация;
- Б) поток;
- В) посредники;
- Г) технология;
- Д) разукрупнение.

24. К основным переменным управления при реализации предприятием концепции логистики НЕ относится следующая переменная:

- А) структура;
- Б) поток;
- В) посредники;
- Г) цепи;
- Д) количество.

25. «Промежуточная концепция управления предприятиями, которая связана с воздействиями субъекта управления на траекторию потоков ресурсов с целью создания ценности для потребителей, находящихся на определенной территории, заказавших определенное количество продуктов и услуг определенного качества в определенное время, и соглашающихся оплатить расходы предприятия (поставщика), которые связаны с проектированием, созданием и доставкой этих продуктов и услуг» - это концепция:

- А) логистики;
- Б) управления цепями поставок;
- В) маркетинга;
- Г) производственного менеджмента;
- Д) управления цепями ценности.

26. Классификация бизнес-процессов модели государственного университета штата Огайо не включает следующий бизнес-процесс:

- А) выполнение заказа;
- Б) стратегический менеджмент;
- В) управление отношениями с поставщиками;
- Г) управление потоками;
- Д) управление требованиями.

27. Управление возвратами как бизнес-процесс относится к концепции управления предприятиями:

- А) управления требованиями;
- Б) управления цепями поставок;
- В) маркетинга;
- Г) производственного менеджмента;

Д) управления цепями ценности.

28. Стратегический менеджмент как бизнес-процесс включает следующие переменные управления:

- А) потребитель и продвижение;
- Б) товар и технология;
- В) цели и задачи;
- Г) технология и структура;
- Д) товар и цена.

29. Управление требованиями как бизнес-процесс включает следующие переменные управления:

- А) поставщики и посредники;
- Б) товар и место;
- В) технология и структура;
- Г) товар и цена;
- Д) нет верного ответа.

30. «Вид деятельности предприятий, включающий управление отношениями с потребителями в течение долгосрочного интервала времени; управление товаром и его коммерциализацию; финансовый менеджмент, учитывающий интересы участников цепей поставок; и логистический менеджмент, обеспечивающий доставку ценности потребителям» - это:

- А) логистика;
- Б) управление цепями поставок;
- В) маркетинг;
- Г) производственный менеджмент;
- Д) управление цепями ценности.

ПК-9 способность определять оптимальные технико-технологические нормативы и параметры транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев с учетом множества критериев оптимальности

Обучающийся умеет: определять оптимальные технико-технологические нормативы и параметры транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев с учетом множества критериев оптимальности

Примеры вопросов: Задание 3

.Расскажите концепции управления предприятиями и их эволюция.

ПК-9 способность определять оптимальные технико-технологические нормативы и параметры транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев с учетом множества критериев оптимальности

Обучающийся владеет: навыками разработки оптимальных технико-технологических нормативов и параметров транспортно-логистических цепей и отдельных их звеньев с учетом множества критериев оптимальности

Примеры вопросов:

Кейс 3

Логистический менеджмент на входе в Lands' End

Lands' End – одна из хорошо известных компаний, занимающихся торговлей по почтовым заказам. Её популярность объясняется высоким качеством товаров, предоставлением надёжных гарантий и быстрым исполнением заказов. Обслуживать клиентскую базу, насчитывающую 6 млн. человек, из громадного распределительного центра в Доджвилле (штат Висконсин) площадью 500 тыс. квадратных футов – дело непростое. У *Lands' End* имеются два телефонных центра, где работают 900 операторов, принимающих и обрабатывающих огромное количество заказов. Большой частью своих успехов компания обязана системе логистического менеджмента «на входе».

Lands' End имеет дело примерно с 250 поставщиками - производителями и торговцами, - которые удовлетворяют её специфические потребности в высококачественных продуктах. Более того, *Lands' End* поддерживает партнёрские отношения и с транспортными фирмами, обслуживающими её логистические операции «на входе». *Lands' End* ежегодно издаёт 13 каталогов – по одному в месяц плюс специальный рождественский каталог. В каждом каталоге предлагаются новые продукты, изделия сезонного характера и вообще широкий выбор разнообразных товаров: одежды, сумок и чемоданов, постельных принадлежностей и косметических средств.

В стремлении обеспечить потребителям реальную возможность такого выбора, то есть реальную доступность товаров, компания установила строгие нормативы для своего функционального цикла снабжения. Главная цель – чтобы в распределительном центре в Доджвилле имелся полный ассортимент товаров, включённых в готовящийся каталог, до его окончательной рассылки клиентам. Это позволяет компании гарантировать доставку заказанных продуктов в течение 24 часов, даже если заказ поступает в тот же самый день, когда клиент только получил присланный каталог.

Ради достижения этой цели *Lands' End* сосредоточила пристальное внимание на качестве услуг поставщиков и транспортных организаций. Что касается поставщиков, то *Lands' End* ввела в практику массовые проверки качества поступающих ей материалов, а также инспекционные поездки своих специалистов на предприятия поставщиков для оценки их деятельности и, при необходимости, внесения предложений по улучшению. Более того, все поставщики получили специальное руководство, подробно разъясняющее запросы *Lands' End* её требования к качеству товаров.

В отношениях с транспортными организациями *Lands' End* внедрила жёсткий контроль за всеми грузоперевозками, относящимися к логистическому менеджменту «на входе». Во многом благодаря этому она сумела заключить партнёрские соглашения с фирмами, оказывающими ей транспортные услуги в снабжении, что позволило снизить транспортные издержки за счёт укрупнения транспортных партий и дальности перевозок. Кроме того, *Lands' End* наладила информационный обмен с партнёрами, установив электронную связь между исполнителями конкретных перевозок и своим распределительным центром в г. Доджвилле.

В компании *Lands' End* считают, что её успехи «на выходе», достигнутые благодаря превосходной системе физического распределения, непосредственно связаны с логистическим менеджментом «на входе». Высокая производительность и эффективность процесса снабжения в данном случае основана на жёстком контроле за качеством в партнёрских отношениях с предыдущими звеньями цепей поставок.

ПК-23 способность к разработке проектов и внедрению современных логистических систем и технологий для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок

Обучающийся знает: содержание проектов и методы внедрения современных логистических систем и технологий для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок

Примеры вопросов:

31. К процессам управления цепями поставок НЕ относится следующий процесс:

- А) планирование;
- Б) организация;
- В) контроль;
- Г) координация;
- Д) мотивация.

32. К бизнес-процессам в цепях поставок НЕ относится следующий процесс:

- А) управление товаром;
- Б) стратегический менеджмент;
- В) выполнение заказа;
- Г) ценообразование;
- Д) физическое распределение.

33. «Вид коммерческой деятельности предприятия, направленный на получение прав собственности на ресурсы от поставщиков и/или передачу права собственности потребителям на продукты и/или услуги в текущем интервале времени» - это:

- А) маркетинг;
- Б) коммерция;
- В) торговля;
- Г) логистика;
- Д) ценообразование.

34. Логистический менеджмент включает следующие виды деятельности:

- А) торговля и физическое распределение;
- Б) управление потоками и ценообразование;
- В) движение ресурсами и концентрация/распределение;
- Г) управление цепями поставок и управление цепями ценности;
- Д) управление требованиями и управление потоками.

35. Распределение, торговля и движение ресурсов – это:

- А) сбыт;
- Б) реализация;
- В) продажи;
- Г) коммерция;
- Д) логистический менеджмент.

36. Снабжение как вид коммерческой деятельности включает в себя:

- А) заключение договора, концентрация и движение ресурсов;
- Б) заключение договора, торговля, движение ресурсов;

- В) продажи, концентрация и движение ресурсов;
- Г) маркетинг поставщиков, концентрация и движение ресурсов;
- Д) маркетинг поставщиков, логистический менеджмент.

37. Движение материальных ресурсов включает следующий виды деятельности:

- А) транспортировка, складирование, управление запасами;
- Б) продвижение, транспортировка, складирование;
- В) погрузка/разгрузка, транспортировка, складирование;
- Г) транспортировка, хранение, грузопереработка;
- Д) логистический менеджмент, продвижение, управление возвратами.

38. К основным подсистемам предприятия НЕ относится подсистема:

- А) логистического менеджмента;
- Б) реализации;
- В) закупок;
- Г) инноваций;
- Д) маркетинга.

39. К классификационным признакам разграничения логистических и не логистических потоков НЕ относится признак:

- А) наличие межфункциональных барьеров;
- Б) результат человеческой деятельности;
- В) связь с конкретной логистической системой (цепью поставок);
- Г) адекватное реагирование на покупательский спрос;
- Д) обеспечение конкурентных преимуществ предприятия.

40. К параметрам отдельного логистического потока НЕ относится параметр:

- А) форма движения ресурсов (складская, транзитная);
- Б) количество брака и «отходов» при переработке ресурсов;
- В) начальный, конечный и промежуточные пункты;
- Г) коэффициенты использования грузоподъемности и пробега транспортного средства;
- Д) скорость.

ПК-23 способность к разработке проектов и внедрению современных логистических систем и технологий для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок

Обучающийся умеет: разрабатывать проекты и внедрять современные логистические системы и технологии для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок

Примеры вопросов: Задание 4

Разработать алгоритмы реализации концепций управления предприятиями.

ПК-23 способность к разработке проектов и внедрению современных логистических систем и технологий для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок

Обучающийся владеет: навыками организации работ по разработке проектов и внедрению современных логистических систем и технологий для транспортных, промышленных и торговых организаций, а также технологии интермодальных (мультимодальных) перевозок

Примеры вопросов: Задание 5

Разработать модель заказа ресурсов, учитывающая транспортные запасы.

3 ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ

Практический раздел контрольной работы включает следующие задания. Методические указания к выполнению задания приводятся в соответствующих пунктах задания.

3.1 Выбор вида транспорта для перевозки

Выполнение заданий данного раздела позволяют сформировать у учащихся представление о многообразии грузов, вариантов доставки по видам транспорта, факторов, влияющих на выбор вида транспорта для конкретной перевозки груза, форм оплаты перевозки (тарифы). Для выполнения следующих заданий студент, как эксперт, должен использовать знания по данной и родственным дисциплинам.

Задание 3.1.1 Выберите любые четыре вида грузов из [Приложения 1](#) (для определенности далее их обозначим *A, B, C, D*) и определите их свойства (по форме табл. 1). В случае отсутствия классификационной группы для груза, следует добавить новую группу по соответствующему признаку. В результатах анализа следует приводить только заполненные строки таблицы 1. При необходимости дать краткие комментарии по выполненной работе. К защите контрольной работы подготовить устные обоснования результатов классификации.

Таблица 1

**Свойства грузов, намеченных к перевозке, для выполнения
заказа потребителей**

№ п/п	Классификация грузов	Наименование груза			
		<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>
<i>А По происхождению:</i>					
1	Продукция растениеводства				
2	Продукция лесоводства				
3	Продукция добывающей (горнорудной) и обрабатывающей промышленности				
4	Продукция текстильной промышленности				
5	Продукция швейной промышленности				
6	Продукция металлообрабатывающей промышленности				
7	Продукция химической промышленности				
8	Продукция животноводства				
9	Продукция птицеводства				
10	Продукция рыболовства				
<i>Б По физико-химическим свойствам:</i>					
11	Скорпортящаяся продукция полеводства, садоводства, огородничества, животноводства и птицеводства				
12	Гигроскопичные грузы				
13	Грузы, впитывающие посторонние запахи				
14	Грузы, обладающие специфическими запахами				
15	Устойчиво сохраняющиеся грузы				

16	Смерзающиеся (слеживающиеся) грузы				
17	Опасные вещества				
18	Грузы, убывающие в весе				
<i>В По способу перевозки:</i>					
19	Бестарные сыпучие грузы (перевозка насыпью)				
20	Бестарные сыпучие грузы (перевозка навалом)				
21	Бестарные жидкие грузы (перевозка наливом)				
22	Сухие грузы (насыпные, навалочные, товарно-штучные)				
23	Наливные грузы				
<i>Г По весовым характеристикам и габаритам:</i>					
24	Легковесные грузы				
25	Тяжеловесные грузы				
26	Негабаритные грузы				
27	Длинномерные грузы				
<i>Д По технологии хранения:</i>					
28	Ценные грузы и грузы, портящиеся от воздействия влаги и изменения температуры				
29	Грузы, портящиеся от воздействия влаги				
30	Грузы, не подвергающиеся воздействию внешней среды, хранящиеся на открытых площадках				

Задание 3.1.2 Оцените значимость факторов, влияющих на выбор вида транспорта для каждого груза из задания 3.1.1 для предприятия-производителя продукции или распределительного склада. Объем партии товара в соответствующих единицах ([Приложение 1](#)) выбрать (принять) самостоятельно и указать при выполнении задания, расстояние перевозки груза принять не менее 1000 км.

Привести выводы-рекомендации видов транспорта для перевозки каждого вида груза из задания 3.1.1.

Для представления результатов расчетов рекомендуется использовать таблицу 2.

Значимость фактора определить по шкале:

- 1 – неудовлетворительно,
- 2 – возможно,
- 3 – удовлетворительно,
- 4 – хорошо,
- 5 – отлично.

Одинаковые оценки для разных видов транспорта допускаются. Для оценки факторов рекомендуется использовать информацию из [Приложения 2](#).

Таблица 2

Факторы, влияющие на выбор вида транспортных средств

Виды транспорта	Факторы, и их оценка для выбранных грузов																								Итого суммарный вес			
	Время доставки				Частота отправления грузов				Надежность соблюдения графика доставки				Способность перевозить разные грузы				Способность доставить товар в любую точку территории				Стоимость перевозки							
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D		A	B	C
Железнодорожный																												
Водный																												
Автомобильный																												
Трубопроводный																												
Воздушный																												

Задание 3.1.3 Изучите порядок формирования транспортных тарифов, краткое описание которых представлено в [Приложениях 3, 4](#). Определите, какие виды тарифов можно рекомендовать для перевозок определенных в предыдущих заданиях грузов различными видами транспорта. Результаты выполненного задания сведите в табл. 3, указав виды грузов в соответствующих ячейках таблицы. Незаполненные строки не следует приводить.

Приведите выводы по классификации грузов, использованию различных видов транспорта для их перевозки, а также применению соответствующих транспортных тарифов.

Подготовьте устное обоснование выбранных вариантов к защите работы.

Таблица 3

Виды тарифов на перевозку грузов

№ п/п	Виды тарифов	Виды транспорта			
		Железнодорожный	Водный	Автомобильный	Воздушный
1	Договорные тарифы				
2	Исключительные тарифы				
3	Льготные тарифы				
4	Местные тарифы				

5	Общие тарифы				
6	Сдельные тарифы				
7	Тарифы на перевозку грузов на условиях платных тонно-часов				
8	Тарифы за перегон подвижного состава				
9	Тарифы за повременное пользование				
10	Тарифы на перевозку из покилометрового расчета				
11	Фрахтовая ставка				

3.2 Вариантный анализ решений транспортировки грузов

В большинстве практических ситуаций перед логистами стоит задача маршрутизации грузопотока в вариантной постановке: требуется из возможных (допустимых) вариантов выбрать вариант перевозки, обеспечивающий наилучшее значение одного критерия (затрат, времени, сохранности груза, гарантированности поставки и др.) или набора критериев. В анализе вариантов перевозки могут учитываться: объем груза; вид транспорта; вид транспортного средства; варианты перегрузки груза из одного вида транспорта на другой вид транспорта; форма (необходимость) упаковки груза; объем заказа груза; гарантированное время доставки; наличие промежуточных пунктов хранения; затраты на хранение груза; расходы на перегрузку и др.

Задание 3.2.1 Сравните варианты смешанных перевозок груза по трем вариантам перевозки:

I – перевозка автомобильным транспортом от предприятия до потребителя;

II – смешанная автомобильно-железнодорожная перевозка: перевозка автотранспортом до накопительного (распределительного) склада, далее железнодорожным транспортом до другого распределительного склада, откуда уже автотранспортом до потребителя;

III – перевозка железнодорожным транспортом от подъездных путей предприятия до подъездных путей потребителя, рис. 1.

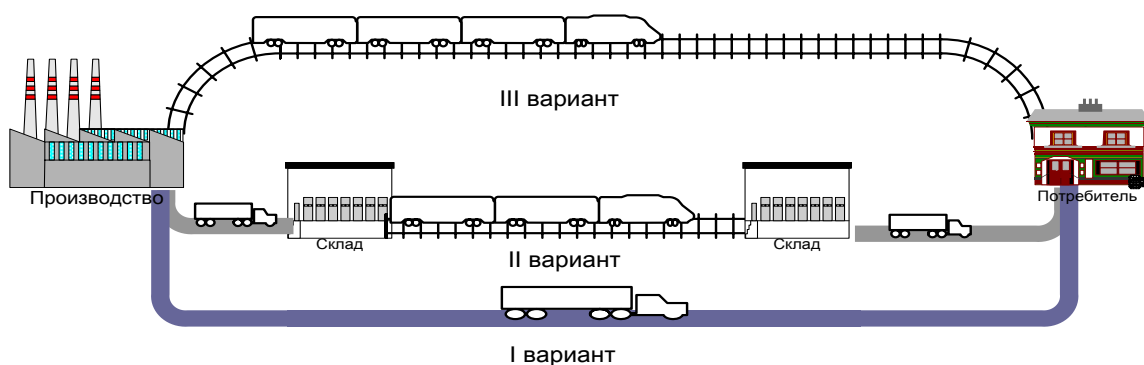


Рис. 1. Схема вариантов перевозок

Параметры для расчетов выбрать из таблиц 4 и 5 (варианты исходных данных для расчетов), где:

Q – объем груза, т,

C – цена единицы груза, руб./т,

$P_{ж}$ – потери груза при железнодорожной перевозке, процент,

$P_{А}$ – потери груза при автомобильной перевозке, процент,

$z_{ж}$ – затраты на погрузку (выгрузку) груза на железнодорожный вагон, руб./т,

$z_{А}$ – затраты на погрузку (выгрузку) груза на автотранспорт, руб./т,

$u_{ж}$ – затраты на упаковку груза при железнодорожной перевозке, руб./т,

$u_{А}$ – затраты на упаковку груза при автомобильной перевозке, руб./т,

$T_{А}$ – затраты на перевозку автомобильным транспортом, руб./ткм.,

$T_{ж}$ – затраты на перевозку железнодорожным транспортом, руб./ткм.,

L_I^A – расстояние перевозки автотранспортом по I варианту, км,

L_{II}^{A1} – расстояние перевозки автотранспортом от производителя до распределительного склада по II варианту, км,

L_{II}^{A2} – расстояние перевозки автотранспортом от распределительного склада до потребителя по II варианту, км,

$L_{II}^ж$ – расстояние перевозки по железной дороге по II варианту, км,

$L_{III}^ж$ – расстояние перевозки по железной дороге по III варианту, км.

Таблица 4

Исходные данные к заданию 3.2.1

Параметр	Вариант исходных данных, предпоследняя цифра в шифре студента									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
Q , т.	560	700	450	850	1100	520	380	900	650	750
L_I^A , км.	1500	2000	1500	2000	1400	1800	2200	800	950	1300
L_{II}^{A1} , км.	130	90	120	85	120	110	90	150	160	90

Таблица 5

Исходные данные к заданию 3.2.1

Параметр	Вариант исходных данных, последняя цифра в шифре студента									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
C , руб/т.	3900	5200	3800	4500	5500	4800	4100	4500	3800	4200
L_{II}^{A2} , км.	110	120	90	115	95	105	125	65	70	130
$L_{II}^Ж$, км.	1180	1580	1060	1640	1220	1380	1840	990	960	1040
$L_{III}^Ж$, км.	1400	1800	1350	1800	1350	1650	1950	1200	1100	1250

Для расчетов остальные параметры принять равными:

$$P_{Ж} = 0,5\%, P_A = 0,1\%,$$

$$z_{Ж} = 250 \text{ руб/т}, z_A = 150 \text{ руб/т},$$

$$T_A = 5,50 \text{ руб/ткм}, T_{Ж} = 2,15 \text{ руб/ткм},$$

$$u_{Ж} = 20 \text{ руб/т}, u_A = 350 \text{ руб/т}.$$

Указания к решению

Организация перевозки по варианту I (автомобильный транспорт) включает расходы:

- на погрузку и выгрузку груза,
- упаковку груза,
- перевозку груза,
- потери груза при транспортировке, т.е.

$$Z_I = 2 Q z_A + Q u_A + Q L_I^A T_A + Q \frac{P_A}{100} C.$$

Организация перевозки по третьему варианту (железнодорожный транспорт) включает расходы:

- на погрузку и выгрузку груза;
- упаковку груза;
- перевозку груза;
- потери груза при транспортировке, т.е.

$$Z_{III} = 2 Q z_{Ж} + Q u_{Ж} + Q L_{III}^Ж T_{Ж} + Q \frac{P_{Ж}}{100} C.$$

Организация перевозки по второму варианту (автомобильный и железнодорожный транспорт) включает аналогичные расходы, т.е.

$$Z_{II} = 4 Q z_A + Q u_A + Q (L_{II}^{A1} + L_{II}^{A2}) T_A + Q \frac{P_A}{100} C + 2 Q z_{Ж} + Q L_{II}^Ж T_{Ж} + Q \frac{P_{Ж}}{100} C.$$

Во втором варианте перевозки расходы, связанные с упаковкой груза отнесены к автомобильным перевозкам.

При выборе вариантов перевозки грузов рассматриваются только те параметры, которые приводятся в задании. На практике дополнительно могут учитываться другие экономические, временные факторы, факторы надежности доставки, оперативности увеличения и уменьшения объемов перевозок и т.д.

2.2. Перечень вопросов для подготовки обучающихся к промежуточной аттестации

1. Экономические аспекты логистики,
2. Основные потери на предприятиях и их характеристика.
3. Сферы и особенности использования логистики.
4. Сущность логистики как науки об управлении потоками ресурсов.
5. Причины появления и развития логистики.
6. Особенности логистического подхода к управлению предприятиями.
7. Концепции управления предприятиями и их эволюция.
8. Принципы управления предприятиями и их эволюция.
9. Компоненты концепций управления предприятиями и их взаимосвязь.
10. Понятие и сущность управления цепями поставок и управления ценностью.
11. Алгоритмы реализации концепций управления предприятиями.
12. Основные бизнес-процессы в цепях поставок и их преемственность.
13. Основные компоненты логистического менеджмента и их определения,
14. Основные функции в рамках компонентов логистического менеджмента.
15. Основные виды хозяйственной деятельности на основе логистического менеджмента.
16. Понятие логистического менеджмента: обоснование и составные элементы.
17. Основные разделы логистического менеджмента и его эволюция.
18. SCOR – модель и её корректировка с позиции компонентов логистического менеджмента.
19. Логистический поток и его основные виды.
20. Характеристика и взаимосвязь логистических потоков.
21. Управление логистическим потоком: особенности и функции.
22. Логистическая система, классификация логистических систем.
23. Основные элементы логистических систем: поставщик, грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик, экспедитор, система страхования, склады; коммерческие посредники – дистрибьютор, дилер, комиссионер, торговый агент, брокер; потребитель,
24. Организация взаимодействия между предприятием и коммерческими посредниками.
25. Организационные структуры логистических систем.
26. Оценка эффективности логистических систем.
27. Звено логистической системы, классификация звеньев логистических систем.
28. Логистическая цепь как объект управления.
29. Логистическая операция, основные логистические операции и их характеристика.
30. Логистическая функция, связь логистических функций с бизнес-процессами цепей поставок.
31. Логистический цикл и его структура.
32. Логистические затраты и их структура.
33. Последовательность выполнения основных видов логистического менеджмента.
34. Варианты достижения компромисса между интересами потребителей и предприятия-поставщика.
35. Понятие логистического сегмента рынка, признаки логистических сегментов рынка.
- 36 Структура этапов дивергенции и конвергенции проектирования логистических потоков.
37. Структура этапов дивергенции и конвергенции проектирования логистических систем.
38. Структура этапов дивергенции и конвергенции проектирования логистических процессов.
39. Сущность распределения как компонента логистического менеджмента. логистики.
40. Основные виды распределения продукции и услуг.
41. Содержание функции распределения продукции и услуг.
42. Основные методы проектирования логистических систем реализации продукции или услуг.
43. Понятие зоны потенциального сбыта продукции и услуг (ЗПСПУ).
44. Факторы, используемые для определения размеров ЗПСПУ.

45. Определение размеров ЗПСПУ на основе цены их приобретения.
46. Определение размеров ЗПСПУ на основе цены их потребления.
47. Определение размеров ЗПСПУ на основе финансовых льгот потребителю.
48. Определение размеров ЗПСПУ на основе ограничений в международной торговле.
49. Определение размеров ЗПСПУ при системной закупке ресурсов.
50. Определение размеров ЗПСПУ на основе качества их изготовления.
51. Определение размеров ЗПСПУ на основе их потребительских свойств.
52. Определение размеров ЗПСПУ на основе времени обслуживания потребителей.
53. Определение размеров ЗПСПУ на основе качества послепродажного обслуживания машин и оборудования.
54. Закон притяжения потребителей Рейли.
55. Маркетинговые методы определения размеров ЗПСПУ.
56. Динамика изменения размеров и конфигурации ЗПСПУ.
57. Способы уточнения результатов теоретического определения размеров ЗПСПУ.
58. Процесс достижения плановых размеров ЗПСПУ.
59. Основные методы определения количества коммерческих посредников.
60. Алгоритм определения количества коммерческих посредников.
61. Локационный треугольник В. Лаунхардта.
62. Метод определения центра масс логистической системы.
63. Особенности реализации методов определения количества и мест расположения коммерческих посредников на практике.
64. Критерии выбора коммерческих посредников.
65. Основные модели выбора коммерческих посредников.
66. Оценка деятельности коммерческих посредников.
67. Контроль деятельности коммерческих посредников.
68. Сущность концентрации.
69. Основные виды концентрации ресурсов.
70. Содержание функции концентрации ресурсов.
71. Основные подходы к проектированию логистических систем обеспечения предприятия ресурсами.
72. Цель и задачи концентрации как компонента логистического менеджмента.
73. Основные понятия концентрации как компонента логистического менеджмента.
74. Анализ качества поставок ресурсов.
75. Составление плана полной потребности в изделиях и их компонентах.
76. Форвардные сделки.
77. Сделки на основе ценового определения.
78. Прогнозирование в логистике.
79. Выбор решения «закупать или производить».
80. Определение методов закупок ресурсов.
81. Влияние выбора поставщика ресурсов на реализацию готовой продукции.
82. Выбор поставщика ресурсов.
83. Понятие транспорта и его классификация.
84. Транспортная система и ее элементы.
85. Сущность управления транспортом.
86. Классификация грузов.
87. Маршруты перевозок грузов.
88. Выбор вида транспортировки грузов.
89. Выбор вида транспортировки грузов по совокупности критериев.
90. Характеристика воздушного транспорта.
91. Характеристика водного транспорта.
92. Характеристика наземного транспорта.
93. Основные виды транспортных тарифов.
94. Основные подходы к выбору транспортного средства.
95. Организация работы погрузочно-разгрузочных постов.
100. Контейнерные и пакетные перевозки грузов.
101. Алгоритм выбора перевозчика груза.
102. Определение рациональных маршрутов транспортировки грузов.
103. Сущность управления складским хозяйством.
104. Склады и их классификация.
105. Анализ эффективности использования склада.
106. Определение формы движения ресурсов.

107. Определение количества складов логистической системы.
108. Разработка проекта размещения складского хозяйства.
109. Разработка логистического процесса на складе.
110. Выбор схемы внутренней планировки складов.
111. Выбор подъемно-транспортного оборудования.
112. Организация размещения продукции на складе.
113. Выбор способа хранения ресурсов.
114. Сущность управления запасами.
115. Классификация запасов.
116. Задачи управления запасами.
117. Схема управления запасами на предприятии.
118. Модель экономического (по размеру) заказа ресурсов.
119. Модель производственного (по размеру) заказа ресурсов.
120. Модель заказа ресурсов с резервным запасом.
121. Модель заказа ресурсов, учитывающая транспортные запасы.
122. Модель управления запасами с фиксированным размером заказа ресурсов.
123. Модель управления запасами с фиксированной периодичностью заказа.
124. Модель управления запасами с двумя установленными уровнями без постоянной периодичностью заказа ресурсов.
125. ABC-анализ запасов.
126. Структура контура информационных потоков.
127. Исследование информационных потоков.
128. Основные документы в логистическом менеджменте.
129. Логистическая информационная система и ее структура.
130. Характеристика информационной системы.
131. Информационные технологии в логистическом менеджменте и их виды.
132. Основные формы движения финансовых потоков.
133. Схема движения финансовых потоков на уровне предприятия.
134. Характеристика услуг и их классификация.
135. Показатели качества сервиса.
136. Служба сервиса на предприятии.

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

Критерии формирования оценок по ответам на вопросы, выполнению тестовых заданий

- оценка **«отлично»** выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на вопросы составляет 100 – 90% от общего объёма заданных вопросов;
- оценка **«хорошо»** выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на вопросы – 89 – 76% от общего объёма заданных вопросов;
- оценка **«удовлетворительно»** выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на тестовые вопросы – 75–60 % от общего объёма заданных вопросов;
- оценка **«неудовлетворительно»** выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов – менее 60% от общего объёма заданных вопросов.

Критерии формирования оценок по результатам выполнения заданий

- «Зачтено»** – ставится за работу, выполненную полностью без ошибок и недочетов.
- «Зачтено»** – ставится за работу, выполненную полностью, но при наличии в ней не более одной негрубой ошибки и одного недочета, не более трех недочетов.
- «Зачтено»** – ставится за работу, если обучающийся правильно выполнил не менее 2/3 всей работы или допустил не более одной грубой ошибки и двух недочетов, не более одной грубой и одной негрубой ошибки, не более трех негрубых ошибок, одной негрубой ошибки и двух недочетов.
- «Не зачтено»** – 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 результатам выполнения контрольной работы

«Зачтено» – ставится за работу, выполненную полностью без ошибок и недочетов.

«Зачтено» – ставится за работу, выполненную полностью, но при наличии в ней не более одной негрубой ошибки и одного недочета, не более трех недочетов.

«Зачтено» – ставится за работу, если обучающийся правильно выполнил не менее 2/3 всей работы или допустил не более одной грубой ошибки и двух недочетов, не более одной грубой и одной негрубой ошибки, не более трех негрубых ошибок, одной негрубой ошибки и двух недочетов.

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

Критерии формирования оценок по зачету

«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.

«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

Экспертный лист
оценочных материалов для проведения промежуточной аттестации по
дисциплине «Основы логистики»

по направлению подготовки/специальности

23.05.04 Эксплуатация железных дорог

шифр и наименование направления подготовки/специальности

Магистральный транспорт

профиль / специализация

Специалист

квалификация выпускника

1. Формальное оценивание

Показатели	Присутствуют	Отсутствуют
Наличие обязательных структурных элементов:		
–титульный лист	+	
–пояснительная записка	+	
– типовые оценочные материалы	+	
– методические материалы, определяющие процедуру и критерии оценивания	+	

Содержательное оценивание

Показатели	Соответствует	Соответствует частично	Не соответствует
Соответствие требованиям ФГОС ВО к результатам освоения программы	+		
Соответствие требованиям ОПОП ВО к результатам освоения программы	+		
Ориентация на требования к трудовым функциям ПС (при наличии утвержденного ПС)	+		
Соответствует формируемым компетенциям, индикаторам достижения компетенций	+		

Заключение: ФОС рекомендуется/ не рекомендуется к внедрению; обеспечивает/ не обеспечивает объективность и достоверность результатов при проведении оценивания результатов обучения; критерии и показатели оценивания компетенций, шкалы оценивания обеспечивают/ не обеспечивают проведение всесторонней оценки результатов обучения.

Эксперт, профессор кафедры автомобильного транспорта Оренбургского государственного университета, д-р.техн.наук, профессор

 / Калимуллин Р.Ф.