Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Костровец Лариса Борисовна
Должность: директор
Дата подписания: 10.11.2026 00:01:00
Уникальный программный ключ:
6882606104c36dbde41c4ab93a65382136a292d6

Приложение 4

к образовательной программе

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

Б1.В.01.ДЭ.06.02 Управление транспортными услугами и мобильностью в непроизводственной сфере
(индекс, наименование дисциплины в соответствии с учебным планом)

38.03.02 Менеджмент
(код, наименование направления подготовки)

Менеджмент непроизводственной сферы
(наименование образовательной программы)

очная форма обучения
(форма обучения)

Год набора – 2026

Донецк

Автор(ы)-составитель(и) РПД:

Козлов Владислав Сергеевич, д-р экон. наук, доцент, профессор кафедры менеджмента непроизводственной сферы

Заведующий кафедрой:

Тарасова Елена Владимировна, канд. экон. наук, доцент, заведующий кафедрой менеджмента непроизводственной сферы

Рабочая программа дисциплины Б1.В.01.ДЭ.06.02 Управление транспортными услугами и мобильностью в непроизводственной сфере одобрена на заседании кафедры менеджмента непроизводственной сферы Донецкого филиала РАНХиГС

протокол № 11 от «18» марта 2026 г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине, соотнесенных с планируемыми результатами освоения программы
2. Объем и место дисциплины в структуре образовательной программы
3. Содержание и структура дисциплины
4. Типы оценочных материалов, показатели и критерии оценивания
5. Формы аттестации и типовые оценочные материалы для текущего контроля успеваемости обучающихся, критерии и шкалы оценивания по контрольным точкам
6. Формы промежуточной аттестации, критерии и шкала оценивания, типовые оценочные материалы по дисциплине
7. Методические материалы по освоению дисциплины
8. Учебная литература и ресурсы информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»
9. Материально-техническая база, информационные технологии, программное обеспечение и информационные справочные системы

1. Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине, соотнесенных с планируемыми результатами освоения образовательной программы

Дисциплина Б1.В.01.ДЭ.06.02 Управление транспортными услугами и мобильностью в непроизводственной сфере обеспечивает формирование у обучающихся следующих профессиональных компетенций:

ОТФ/ТФ и реквизиты ПС *(при наличии)*	**Код компетенции**	**Наименование компетенции**	**Код индикатора достижения компетенций**	**Наименование индикатора достижения компетенций**	**Образовательный результат**
	ПК-3	Способен управлять внедрением процессных изменений в организации	ПК-3.1	Планирует внедрение процесса или его усовершенствование	ПК-3.1. З-4**Знает** методы принятия управленческих решений

2. Объем и место дисциплины (модуля) в структуре образовательной программы

Общий объем дисциплины:

2,00 з.е., 72 ак.час

Контактная работа обучающихся с преподавателем по видам учебных занятий: 36 ак. час на контактную работу с преподавателем, из них 16 ак.час на лекции и 16 ак.час на практические занятия. 36 ак. час на самостоятельную работу обучающихся.

Б1.В.01.ДЭ.06.02 Управление транспортными услугами и мобильностью в непроизводственной сфере реализуется на 4-ом курсе в 7-ом семестре после изучения дисциплин:

- Страховые услуги
- Общий менеджмент
- Основы сервисной деятельности

3. Содержание и структура дисциплины (модуля)

3.1. Структура дисциплины (модуля)

Очная форма обучения

№ п/п	Наименование тем и (или) разделов	ВСЕГО	Объем дисциплины, ак.час											Форма текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации
			Контактная работа обучающихся с преподавателем по видам учебных занятий									Самостоятельная работа		
			Период теоретического обучения						Период промежуточной аттестации (сессия)					
			Занятия лекционного типа		Занятия семинарского типа		ИК	КСР	КЭ	Кат тэк	Контроль	СРкр	СРэк	СР
			Л	ВЛ	ЛР	ПЗ								
РАЗДЕЛ 1. ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ МОБИЛЬНОСТЬЮ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ														
Тема 1.1	Понятие и классификация транспортных услуг в непроизводственной сфере	8	2			2								4	Доклад, Тестирование

Тема 1.2	Организация транспортного обслуживания социальных и льготных категорий населения и их материально-техническая база	8	2			2							4	Тестирование, Контрольное задание
Тема 1.3.	Потребители транспортных услуг в непроизводственной сфере: сегментация и управление спросом	8	2			2							4	Тестирование, Контрольное задание
Тема 1.4.	Нормативно-правовое регулирование транспортного обслуживания населения	8	2			2							4	Тестирование, Контрольное задание
РАЗДЕЛ 2. УПРАВЛЕНИЕ ОТДЕЛЬНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ														
Тема 2.1	Экономические механизмы управления транспортной доступностью	9	2			2							5	Тестирование, Контрольное задание
Тема 2.2	Планирование работы служб и подразделений, обеспечивающих транспортную мобильность	9	2			2							5	Тестирование, Контрольное задание

	населения													
Тема 2.3.	Управление услугами городского и пригородного пассажирского транспорта	9	2			2							5	Тестирование, Контрольное задание
Тема 2.4.	Безопасность транспортных услуг и защита пассажиров в непроизводственной сфере	9	2			2							5	Тестирование, Контрольное задание
Промежуточная аттестация		9								4				Зачет
Итого		72	16			16				4			36	

Используемые сокращения:

Л – лекции - занятия, предусматривающие преимущественную передачу учебной информации обучающимся педагогическими работниками организации и (или) лицами, привлекаемыми организацией к реализации образовательных программ на иных условиях,).

ВЛ – видео лекции.

ЛР – лабораторные работы.

ПЗ – практические занятия (за исключением лабораторных работ).

ИК – индивидуальные консультации.

КСР – контроль самостоятельной работы

КЭ – консультации перед экзаменом

Каттэк – контактная работа на аттестацию в период экзаменационных сессий

СРкр – самостоятельная работа на подготовку курсовой работы/ курсового проекта.

СРэк – самостоятельная работа на подготовку к экзамену.

СР – самостоятельная работа в семестре на подготовку к учебным занятиям.

3.2. Содержание дисциплины

РАЗДЕЛ 1. ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ МОБИЛЬНОСТЬЮ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ. ПК-3.1

Тема 1.1. Понятие и классификация транспортных услуг в непроизводственной сфере.

В теме раскрывается сущность транспортной услуги как специфического объекта управления в непроизводственной (социально-культурной, бытовой, образовательной, рекреационной) сфере. Рассматриваются базовые классификации: по виду обслуживания (регулярное, по заказу, чартерное), по типу потребителя (индивидуальные, корпоративные, социальные), по характеру спроса (регулярный, сезонный, эпизодический). Анализируются факторы внешней среды (урбанизация, демография, экология, цифровизация) и внутренние параметры (парк подвижного состава, квалификация персонала, комфортность салона), влияющие на качество предоставления услуг. Особое внимание уделяется феномену «мобильности» как социально-экономической потребности: её видам (трудовая, образовательная, рекреационная, социально-бытовая) и методам измерения (подвижность населения, пассажиро-километры). Исследуется взаимосвязь между типом услуги (социальная, коммерческая, смешанная) и выбором адекватной модели управления (централизованная, децентрализованная, государственно-частное партнёрство). Формируется понимание транспортной услуги как результата взаимодействия перевозчика, пользователя и инфраструктуры, требующего системного межведомственного подхода.

Тема 1.2. Организация транспортного обслуживания социальных и льготных категорий населения и их материально-техническая база.

Тема фокусируется на структурных и технологических аспектах обеспечения мобильности маломобильных групп населения (МГН) и социально незащищённых категорий граждан. Изучается классификация специальных транспортных средств и адаптированной инфраструктуры: низкопольный подвижной состав, подъёмники для инвалидных колясок, тактильные указатели, голосовые информаторы, световые табло. Анализируются типичные ограничения материально-технической базы специализированных перевозок (дефицит низкопольного парка, износ социального транспорта, отсутствие пандусов на остановках), снижающие качество и доступность услуг для льготников. Рассматриваются методы оценки сопряжённости социальной и коммерческой транспортной инфраструктуры: маршрутизация специализированных перевозок, синхронизация с регулярными маршрутами, создание «транспортно-пересадочных узлов» (ТПУ) с адаптированной средой. Оценивается роль государственной поддержки (субсидирование закупки низкопольных автобусов, компенсация перевозчикам за льготников) в успешности организации социального транспортного обслуживания. Формулируются практические инструменты обновления парка социального транспорта и модернизации остановочной инфраструктуры на разных этапах жизненного цикла.

Тема 1.3. Потребители транспортных услуг в непроизводственной сфере: сегментация и управление спросом.

В теме рассматривается специфика принятия решений пользователями транспортных услуг в зависимости от их социально-демографических характеристик и поведенческих паттернов. Анализируются методы сегментации потребителей: по возрасту (дети, взрослые, пожилые), по доходу, по регулярности пользования услугами, по наличию льгот, по мобильности (лица с ОВЗ, маломобильные группы). Исследуются деструктивные эффекты в управлении спросом — часовая и сезонная неравномерность пассажиропотока, ценовая эластичность спроса, эффект привязки к привычному

маршруту — и способы их нейтрализации через ценовые (дифференциация тарифов, социальные проездные) и неценовые (информирование, мобильные приложения, программы лояльности, динамическое ценообразование) методы. Описываются ролевые структуры во взаимодействии с потребителями: call-центр, служба работы с жалобами, мобильные агрегаторы, системы сбора обратной связи — и их влияние на лояльность пассажиров. Отдельное внимание уделяется методам прогнозирования спроса на основе больших данных (Big Data) и мобильной телеметрии, а также механизмам адаптации маршрутной сети под изменяющиеся потребности различных сегментов.

Тема 1.4. Нормативно-правовое регулирование транспортного обслуживания населения.

Тема посвящена классификации и критериям выбора правовых режимов организации транспортных услуг для населения. Рассматриваются стратегии нормативного регулирования: лицензирование перевозчиков, сертификация подвижного состава, государственный заказ на социальных маршрутах, конкурсный отбор на коммерческих маршрутах, государственно-частное партнёрство (ГЧП) и концессионные соглашения. Анализируются факторы правового регулирования: уровень ответственности перевозчика, обеспечение доступности для МГН, защита прав пассажиров, тарифное регулирование (установление экономически обоснованных и социальных тарифов, компенсация выпадающих доходов). Сопоставляются подходы «регулируемый» (жёсткие требования к расписанию, тарифам, качеству) и «дерегулируемый» (рыночная свобода, конкуренция) к организации транспортного обслуживания, их преимущества и риски. Разбираются алгоритмы построения системы контроля соблюдения нормативных требований: надзорные органы (Ространснадзор, ГИБДД, муниципальный контроль), санкции за нарушения, досудебное и судебное обжалование действий перевозчика. Формируется понимание правового обеспечения как фундаментальной основы устойчивого функционирования систем транспортной мобильности населения.

РАЗДЕЛ 2. УПРАВЛЕНИЕ ОТДЕЛЬНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ. ПК-3.1

Тема 2.1. Экономические механизмы управления транспортной доступностью.

В теме раскрывается сущность экономической доступности транспортных услуг как ключевого объекта управления в социальной сфере. Рассматриваются базовые модели финансирования: бюджетная (полное дотирование социальных маршрутов), компенсационная (возмещение перевозчику выпадающих доходов от перевозки льготников), рыночная (самоокупаемость на коммерческих маршрутах), их сильные стороны и ограничения для разных сегментов населения. Анализируются факторы внешней среды (уровень доходов населения, инфляция, тарифы на энергоресурсы) и внутренние параметры (себестоимость перевозки пассажира, плотность маршрутной сети), инициирующие необходимость пересмотра системы транспортных субсидий. Особое внимание уделяется феномену «транспортной бедности»: его источникам (удалённость мест проживания от остановок, низкая частота движения, высокие тарифы), формам проявления и методам диагностики (индекс доступности, доля транспортных расходов в бюджете домохозяйства). Исследуется взаимосвязь между типом субсидирования (адресные выплаты гражданам, компенсация перевозчикам, прямое бюджетное финансирование) и выбором адекватной системы управления доступностью. Формируется понимание управления транспортной доступностью как непрерывного процесса балансировки интересов государства, перевозчиков и пассажиров.

Тема 2.2. Планирование работы служб и подразделений, обеспечивающих транспортную мобильность населения.

Тема фокусируется на системных и технологических аспектах принятия решений в условиях неравномерного пассажиропотока и ограниченных ресурсов. Изучается модель планирования работы диспетчерских служб, парков подвижного состава, ремонтных зон и центров управления мобильностью на основе анализа фактического пассажиропотока и графика движения. Анализируются типичные организационные сбои (диспетчерские ошибки, несвоевременный выпуск ТС на линию, рассогласование работы смежных служб — перевозочной, технической, сервисной), снижающие качество решений при оперативном планировании. Рассматриваются методы работы с отклонениями от расписания: резервирование подвижного состава, корректировка интервалов движения, оперативное переключение водителей, взаимодействие с информационными системами информирования пассажиров. Оценивается роль ключевых показателей: регулярность движения, наполнение салона, время ожидания на остановке, выполнение рейсов — в успешности управления подразделениями, обеспечивающими мобильность. Формулируются практические инструменты взаимодействия диспетчерских служб, технических подразделений и водительского состава на разных стадиях планирования (сменно-суточное, оперативное, стратегическое).

Тема 2.3. Управление услугами городского и пригородного пассажирского транспорта.

В теме рассматривается специфика коллективного принятия решений при организации регулярных перевозок в городских и пригородных сообщениях. Анализируется модель управления маршрутной сетью применительно к суточным и сезонным пикам пассажиропотока: стадии проектирования маршрутов, оптимизации интервалов движения, синхронизации расписаний разных видов транспорта (автобус, троллейбус, трамвай, метро, электричка). Исследуются деструктивные эффекты — переполненность салонов в часы пик, дублирование маршрутов, убыточность пригородных перевозок — и способы их нейтрализации через введение выделенных полос, экспресс-маршрутов, дифференцированных тарифов (зонных, временных), а также через механизмы муниципального заказа. Описываются ролевые структуры в городском пассажирском транспорте: организатор перевозок (муниципалитет или уполномоченный орган), перевозчик, диспетчерская служба, контрольно-ревизионная служба, центр обработки данных безналичной оплаты — и их влияние на распределение ответственности за качество услуг. Отдельное внимание уделяется методам сбора и анализа обратной связи от пассажиров (опросы, мобильные приложения, тепловые карты пассажиропотока) и механизмам корректировки маршрутной сети и расписания по результатам мониторинга.

Тема 2.4. Безопасность транспортных услуг и защита пассажиров в непроизводственной сфере.

Тема посвящена классификации и критериям выбора средств и методов управления рисками при перевозке пассажиров в непроизводственной сфере. Рассматриваются стратегии: предупредительная (предрейсовые медосмотры, технический контроль подвижного состава, оснащение системами экстренной связи — ЭРА-ГЛОНАСС), дисциплинарная (контроль режима труда и отдыха водителей, соблюдение скоростного режима, запрет на перегруз), технологическая (низкопольный подвижной состав, ремни безопасности, автоматические тормозные системы), организационная (инструктажи по безопасности пассажиров, страхование ответственности перевозчика). Анализируются факторы выбора стратегии безопасности: категория пассажиров (дети, пожилые, МГН, туристы), тип маршрута (городской, пригородный, междугородный, экскурсионный), состояние парка и инфраструктуры, степень определённости дорожных условий. Сопоставляются

подходы «карательный» (акцент на штрафах и наказаниях) и «мотивационный» (поощрение безаварийной работы, инвестиции в безопасность) к управлению безопасностью перевозок пассажиров, их преимущества и риски. Разбираются алгоритмы построения системы управления безопасностью пассажирских перевозок (СУБПП) для снижения аварийности и травматизма на всех этапах перевозочного процесса — от посадки до высадки пассажиров, включая поведение в салоне и действия при внештатных ситуациях (ДТП, пожар, угроза теракта). Формируется понимание безопасности как интегрированного критерия качества, объединяющего технические, человеческие и организационные факторы.

4. Типы оценочных материалов, показатели и критерии оценивания

4.1. Оценочные материалы по дисциплине Б1.В.01.ДЭ.06.02 Управление транспортными услугами и мобильностью в непроизводственной сфере входят в состав оценочных материалов по образовательной программе. Совокупность оценочных материалов по всем дисциплинам (модулям) образовательной программы составляют фонд оценочных средств (далее – ФОС). ФОС используется при проведении текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся с целью оценивания достижения обучающимися планируемых результатов обучения.

4.2. ФОС разработан как комплекс проверочных заданий различного типа и уровня сложности, включает критерии и шкалы оценивания, а также «ключи» правильных ответов. ФОС формируется как отдельный документ и хранится в электронном виде, доступ к ФОС предоставлен ограниченному кругу лиц.

4.3. Для самостоятельной работы обучающихся при подготовке к текущему контролю успеваемости и промежуточной аттестации в рабочих программах дисциплин размещены типовые проверочные задания, которые можно условно разделить на задания закрытого, комбинированного и открытого типов.

Задания закрытого типа – это тестовые задания, в которых каждый вопрос сопровождается готовыми вариантами ответов, из которых необходимо выбрать один или несколько правильных.

Задания комбинированного типа – это тестовые задания, в которых каждый вопрос сопровождается готовыми вариантами ответов, из которых необходимо выбрать один или несколько правильных и обосновать свой выбор.

Задания открытого типа – это задания, в которых на каждый вопрос должен быть предложен развернутый обоснованный ответ.

В зависимости от типа задания рекомендованы определенная последовательность выполнения и система оценивания выполнения заданий.

4.4. Типы заданий, сценарии выполнения, критерии оценивания

ТИП ЗАДАНИЯ	ИНСТРУКЦИЯ	СЦЕНАРИИ ВЫПОЛНЕНИЯ	КРИТЕРИИ ОЦЕНИВАНИЯ
Задание закрытого типа с выбором одного правильного ответа из нескольких вариантов предложенных	Прочитайте текст, выберите правильный ответ	1.Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. 2. Внимательно прочитать предложенные варианты ответа. 3. Выбрать один верный ответ. 4. Записать только номер (или букву) выбранного варианта ответа (например, 3 или В).	Ответ считается верным, если правильно указана цифра или буква
Задание закрытого типа на установление соответствия	Прочитайте текст и установите соответствие	1.Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидаются пары элементов. 2. Внимательно прочитать оба списка: список 1 – вопросы, утверждения, факты, понятия и т.д.; список 2 – утверждения, свойства объектов и т.д. 3. Сопоставить элементы списка 1 с элементами списка 2, сформировать пары элементов. 4. Записать попарно буквы и цифры (в зависимости от задания) вариантов ответа (например, А1 или Б4).	Ответ считается верным, если правильно указаны цифры или буквы
Задание закрытого типа с выбором нескольких	Прочитайте текст, выберите правильные ответы	1.Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов.	Ответ считается верным, если правильно установлены все соответствия (позиции из

правильных ответов из нескольких вариантов предложенных		2. Внимательно прочитать предложенные вариант-ты ответа. 3. Выбрать несколько правильных ответов. 4. Записать только номера (или буквы) выбранного варианта ответа (например, 1 4 или А Г).	одного столбца верно сопоставлены с позициями другого)
Задание закрытого типа на установление последовательности	Прочитайте текст и установите последовательность	1. Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается последовательность элементов. 2. Внимательно прочитать предложенные варианты ответа. 3. Построить верную последовательность из предложенных элементов. 4. Записать буквы/цифры (в зависимости от задания) вариантов ответа в нужной последовательности (например, БВА или 135).	Ответ считается верным, если правильно указана вся последовательность цифр
Задание комбинированного типа с выбором одного правильного ответа из предложенных и обоснованием выбора	Прочитайте текст, выберите правильный ответ и запишите аргументы, обосновывающие выбор ответа	1.Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. 2. Внимательно прочитать предложенные варианты ответа. 3. Выбрать один верный ответ. 4. Записать только номер (или букву) выбранного варианта ответа.	Ответ считается верным, если правильно указана цифра или буква и приведены корректные аргументы, используемые при выборе ответа

		5. Записать аргументы, обосновывающие выбор ответа (например, 4 текст обоснования).	
Задание открытого типа с развернутым ответом	Прочитайте текст и запишите развернутый обоснованный ответ	1. Внимательно прочитать текст задания и понять суть вопроса. 2.Продумать логику и полноту ответа. 3.Записать ответ, используя четкие компактные формулировки. 4.В случае расчетной задачи, записать решение и ответ	Ответ считается верным: 1. Отсутствие фактических ошибок. 2. Раскрытие объема используемых понятий (полнота ответа). 3.Обоснованность ответа (наличие аргументов). 4. Логическая последовательность излагаемого материала.

4.5. Общая шкала оценивания результатов текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся с применением БРС

Итоговая балльная оценка	**Традиционная система**	**Бинарная система**	**ECTS**	
			Для традиционной системы	**Для бинарной системы**
90-100	Отлично	Зачтено	A	P/ Passed
80-89	Хорошо		B	P/ Passed
75-79			C	P/ Passed
70-74	Удовлетворительно		B	P/ Passed
60-69			E	P/ Passed
0-59	Неудовлетворительно	Не зачтено	F	F/Failed

Соотношение баллов за текущий контроль успеваемости и промежуточную аттестацию, а также повторную промежуточную аттестацию:

Максимальная сумма баллов за текущий контроль успеваемости	Максимальная сумма баллов за промежуточную аттестацию	Максимальная итоговая балльная оценка	Максимальная сумма баллов за повторную промежуточную аттестацию
100 баллов	100 баллов	100 баллов	100баллов

5. Формы аттестации, типовые оценочные материалы для текущего контроля успеваемости обучающихся, критерии и шкалы оценивания по контрольным точкам

5.1. В ходе реализации дисциплины Б1.В.01.ДЭ.06.02 Управление транспортными услугами и мобильностью в непроизводственной сфере используются следующие формы текущего контроля успеваемости обучающихся (в том числе, контрольные задания по разделам):

Система оценивания знаний по видам учебной деятельности

Критерии оценивания опроса:

Балы	Описание критерия
3	Обучающийся полно излагает материал (отвечает на вопрос), дает правильное определение основных понятий; обнаруживает понимание материала, может обосновать свои суждения, применить знания на практике, привести необходимые примеры не только из учебника, но и самостоятельно составленные; излагает материал последовательно и правильно с точки зрения норм литературного языка.
2	Обучающийся дает ответ, удовлетворяющий тем же требованиям, что и для оценки «отлично», но допускает 1–2 ошибки, которые сам же исправляет, и 1–2 недочета в последовательности и языковом оформлении излагаемого.
1	Обучающийся обнаруживает знание и понимание основных

	положений данной темы, но излагает материал неполно и допускает неточности в определении понятий или формулировке правил; не умеет достаточно глубоко и доказательно обосновать свои суждения и привести свои примеры; излагает материал непоследовательно и допускает ошибки в языковом оформлении излагаемого.
0	Обучающийся обнаруживает незнание вопроса, допускает ошибки в формулировке определений и правил, искажающие их смысл, беспорядочно и неуверенно излагает материал.

Критерии оценивания тестовых заданий:

Балы	Описание критерия	
4	Свыше 80% правильных ответов.	Обучающийся демонстрирует глубокое познание в освоенном материале.
3	Свыше 70% правильных ответов.	Обучающимся материал освоен полностью, без существенных ошибок.
2	Свыше 50% правильных ответов.	Обучающимся материал освоен не полностью, имеются значительные пробелы в знаниях.
0	Менее 50% правильных ответов.	Обучающимся материал не освоен, знания обучающегося ниже базового уровня.

Критерии оценивания доклада:

Критерии оценки	Диапазон баллов	Описание критерия
Содержание и раскрытие темы	1	Детальное, последовательное описание всех этапов с конкретными примерами
Грамотность изложения	1	Соблюдены все правила грамматики, орфографии и пунктуации
Стилистика	1	Единый стиль изложения, точные формулировки, уместное использование терминов, лаконичность
Логика изложения	0,5	Чёткая последовательность изложения, логические связи между частями текста, аргументы подтверждают выводы
Оригинальность	0,5	Уникальный подход к теме, нестандартные решения, инновационные идеи, собственная позиция автора
Итого максимально:	4	

Критерии оценивания контрольных заданий:

Балы	Описание критерия
5	Обучающимся задание выполнено без ошибок и в полном объеме.
4	Обучающимся в целом задание выполнено, имеются отдельные неточности или недостаточно полные ответы, не содержащие ошибок.
3	Обучающимся допущены отдельные ошибки при выполнении задания
0-2	У обучающегося отсутствуют ответы на большинство вопросов задачи, задание не выполнено или выполнено не верно.

5.2. Типовые оценочные материалы для текущего контроля успеваемости обучающихся (вне контроля знаний по разделу):

РАЗДЕЛ 1. ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ МОБИЛЬНОСТЬЮ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ. ПК-3.1

Тема 1.1. Понятие и классификация транспортных услуг в непроизводственной сфере. ПК-3.1

Тестовые задания:

Тест 1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. Выбрать один верный ответ. Записать только букву выбранного варианта ответа.

1. Что является первичным элементом транспортного процесса как объекта управления?

а) оформление товаросопроводительных документов;
б) перемещение груза или пассажира с использованием транспортного средства;
в) складское хранение на терминале;
г) страхование ответственности перевозчика;
д) маркетинговое исследование рынка перевозок.

2. Какой тип маршрута характеризуется возвращением транспортного средства в исходный пункт после выполнения перевозки?

а) маятниковый;
б) кольцевой;
в) комбинированный;
г) развозочный;
д) сборный.

3. Что из перечисленного относится к непроизводительным простоям в транспортном процессе?

а) время на погрузку и разгрузку по графику;
б) ожидание оформления путевой документации из-за сбоя системы;
в) регламентированный отдых водителя;
г) плановое техническое обслуживание;
д) санитарная обработка подвижного состава.

4. Что характеризует понятие «пропускная способность» транспортной системы?

а) максимальная скорость движения транспортного средства;
б) максимальное количество транспортных единиц или объём груза, которое может быть пропущено через сечение инфраструктуры в единицу времени;
в) вместимость склада временного хранения;
г) количество сотрудников диспетчерской службы;
д) суммарная мощность двигателей парка.

5. Какая фаза транспортного цикла является наиболее критической с точки зрения затрат времени при интермодальных перевозках?

а) движение магистральным транспортом;
б) перевалка груза в терминале с одного вида транспорта на другой;
в) начальная погрузка у отправителя;
г) конечная выгрузка у получателя;
д) оформление страховки.

Тест 2.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается

несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

Какие два фактора из перечисленных относятся к внешним (неконтролируемым перевозчиком) причинам простоев?
а) поломка подвижного состава по вине водителя;
б) забастовка докеров в порту;
в) некачественное планирование маршрута диспетчером;
г) закрытие дороги из-за погодных условий;
д) перерасход топлива из-за неисправного двигателя.

Какие два показателя являются ключевыми для оценки эффективности транспортного процесса?
а) количество сотрудников в отделе логистики;
б) коэффициент использования пробега;
в) общая стоимость офисной мебели;
г) время доставки «от двери до двери»;
д) цвет корпоративной униформы водителей.

Какие два типа маршрутов наиболее эффективны для сбора разрозненных мелких партий груза от нескольких отправителей?
а) маятниковый с обратным порожним пробегом;
б) кольцевой сборный;
в) развозочный с веерной схемой;
г) челночный межтерминальный;
д) прямой без промежуточных остановок.

Какие два элемента обязательны для формирования системы диспетчеризации транспортного процесса?
а) наличие раций или иного канала оперативной связи с водителями;
б) централизованный пункт управления, работающий 24/7;
в) ежегодный банкет для лучших водителей;
г) система фиксации фактического времени выполнения операций;
д) письменное согласие профсоюза на каждый рейс.

Какие два фактора повышают сложность управления транспортным процессом в международных перевозках?
а) необходимость перевода документации на разные языки;
б) унификация таможенных процедур во всём мире;
в) различие в ограничениях по массе и габаритам в разных странах;
г) одинаковая система налогообложения топлива;
д) отсутствие границ и контроля.

Тест 3.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается последовательность элементов. Построить верную последовательность из предложенных элементов. Записать буквы вариантов ответов в нужной последовательности.

Определите последовательность этапов классического транспортного процесса (от получения заказа до закрытия):
а) доставка грузополучателю и выгрузка;
б) планирование маршрута и назначение водителя;
в) получение заявки от клиента;
г) подача транспорта под погрузку;
д) оформление закрывающих документов.

Установите правильную последовательность операций при выполнении погрузочно-разгрузочных работ:
а) въезд транспортного средства на пост;

б) ожидание начала работ (при наличии очереди);
в) фиксация повреждений груза (при их наличии);
г) собственно погрузка с весовым контролем;
д) оформление товарно-транспортной накладной.

Расположите виды простоев в транспортном процессе по убыванию их влияния на себестоимость тонно-километра:
а) простой в пробке по вине третьих лиц (ДТП, ремонт дороги);
б) простой под погрузкой по вине грузоотправителя;
в) плановый перерыв на отдых водителя;
г) простой в очереди на таможне.

Определите последовательность действий диспетчера при возникновении внештатной ситуации (поломка в пути):
а) связь с водителем для уточнения характера поломки;
б) принятие решения (эвакуатор, отправка ремонтной бригады, перегрузка на другое ТС);
в) фиксация факта и координат поломки в диспетчерском журнале;
г) информирование клиента о возможной задержке.

Установите правильную последовательность внедрения системы управления транспортным процессом «с нуля»:
а) разработка маршрутной сети и расписания;
б) формирование диспетчерской службы и регламентов взаимодействия;
в) анализ грузопотоков и точек отправления/назначения;
г) оснащение подвижного состава средствами навигации и связи.

Доклад:

Подготовка докладов «Понятие и классификация транспортных услуг в непроизводственной сфере как объекта управления».

Шесть групповых докладов с обсуждением сущности, целей и задач управления транспортным процессом, классификации маршрутов, факторов непроизводительных простоев, а также критериев оценки эффективности перевозок.

Тематика докладов:

1. Сущность, цели и задачи управления транспортным процессом в системе транспортного менеджмента: специфика применения различных типов маршрутов в зависимости от контекста
2. Классификация и сравнительный анализ маршрутов перевозки (маятниковые, кольцевые, сборные, развозочные): теоретические основания, этапы планирования, ограничения и применимость
3. Факторы внешней и внутренней среды, влияющие на транспортный процесс: методы диагностики простоев, оценка силы влияния, прогнозирование временных потерь
4. Непроизводительные простои в транспортном процессе: причины возникновения, формы проявления, методы диагностики и подходы к минимизации
5. Критерии эффективности управленческих решений в транспортном процессе: система показателей оценки результативности (коэффициент использования пробега, время доставки, сохранность груза)
6. Системный подход к управлению транспортным процессом: интеграция диспетчеризации, навигации и документационного обеспечения

Вопросы для опроса:

Вопрос 1. Что понимается под транспортным процессом как объектом управления? Назовите его основные элементы и фазы.

Вопрос 2. Какие типы маршрутов перевозки существуют? Раскройте содержание маятникового, кольцевого и развозочного маршрутов, приведите примеры их применения.

Вопрос 3. Чем отличаются технологические простои от непроизводительных простоев? Назовите не менее четырёх причин непроизводительных простоев.

Вопрос 4. Что такое пропускная способность транспортной инфраструктуры и как она влияет на управление перевозками? Приведите примеры «узких мест».

Вопрос 5. Какие показатели используются для оценки эффективности транспортного процесса? Назовите не менее четырёх показателей и объясните их экономический смысл.

Вопрос 6. Какова роль диспетчерской службы в управлении транспортным процессом? Какие управленческие решения принимаются диспетчером в оперативном режиме?

Вопрос 7. Какие факторы необходимо учитывать при выборе типа подвижного состава для конкретной перевозки? Назовите не менее пяти факторов.

Вопрос 8. Что такое интермодальные и мультимодальные перевозки? В чём их преимущества и сложности с точки зрения управления транспортным процессом?

Вопрос 9. Какие информационные технологии используются для мониторинга транспортного процесса в реальном времени? Приведите не менее трёх примеров.

Вопрос 10. Какие типичные ошибки управления допускаются при организации транспортного процесса? Назовите не менее четырёх ошибок и предложите способы их предотвращения.

Тема 1.2. Организация транспортного обслуживания социальных и льготных категорий населения и их материально-техническая база. ПК-3.1

Тестовые задания:

Тест 1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. Выбрать один верный ответ. Записать только букву выбранного варианта ответа.

1. Какой вид транспорта обладает самой высокой провозной способностью и наименьшей себестоимостью перевозки массовых грузов на дальние расстояния?

а) автомобильный;
б) железнодорожный;
в) воздушный;
г) речной;
д) морской каботажный.

2. Что является ключевым элементом материально-технической базы железнодорожного транспорта?

а) система автозаправочных станций;
б) путевое хозяйство (рельсы, стрелочные переводы, балласт);
в) аэровокзалы и взлётно-посадочные полосы;
г) контейнерные терминалы портов;
д) система управления воздушным движением.

3. Какой вид транспорта является наиболее энергоэффективным с точки зрения расхода топлива на единицу транспортной работы?

а) авиационный;
б) трубопроводный;
в) автомобильный с дизельным двигателем;
г) железнодорожный (электротяга);
д) морской.

4. Что характеризует показатель «коэффициент использования грузоподъёмности»?

а) отношение фактической загрузки к номинальной грузоподъёмности ТС;
б) отношение пройденного расстояния к затраченному времени;
в) отношение времени в движении к общему времени рейса;
г) отношение количества отправленных рейсов к запланированным;
д) отношение дохода к расходам на перевозку.

5. Какой вид транспорта предъявляет наивысшие требования к упаковке и защите груза из-за значительных вибрационных и температурных нагрузок?
а) железнодорожный;
б) водный (речной);
в) автомобильный;
г) воздушный;
д) трубопроводный.

Тест 2.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

Какие два вида транспорта наиболее критичны к погодно-климатическим условиям (зависят от них операционно)?
а) железнодорожный;
б) автомобильный (особенно в горной и северной местности);
в) трубопроводный;
г) воздушный;
д) конвейерный.

Какие две характеристики относятся к преимуществам автомобильного транспорта?
а) низкая себестоимость перевозки массовых грузов на 1000+ км;
б) высокая маневренность и доставка «от двери до двери»;
в) минимальные требования к упаковке груза;
г) высокая скорость доставки (сравнима с авиа на коротких расстояниях);
д) отсутствие выбросов CO_2.

Какие два элемента инфраструктуры являются общими для нескольких видов транспорта (транспортными узлами)?
а) железнодорожная насыпь;
б) морской порт, имеющий железнодорожные подъездные пути и автоподъезды;
в) взлётно-посадочная полоса;
г) контейнерный терминал;
д) трубопроводная арматура.

Какие два фактора наиболее сильно влияют на выбор вида транспорта при организации грузовых перевозок?
а) цвет фирменного стиля клиента;
б) срочность доставки (требуемое время);
в) соотношение стоимости груза и стоимости перевозки;
г) дата основания компании-перевозчика;
д) количество офисных растений в логистическом центре.

Какие две тенденции характеризуют современное развитие материально-технической базы транспорта?
а) полный отказ от дизельных двигателей во всём мире;
б) контейнеризация и стандартизация грузовых единиц;
в) внедрение систем автономного (беспилотного) управления;
г) возврат к гужевому транспорту как экологичному;
д) запрет на использование цифровых технологий.

Тест 3.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается последовательность элементов. Построить верную последовательность из предложенных элементов. Записать буквы вариантов ответов в нужной последовательности.

Установите последовательность видов транспорта по возрастанию себестоимости перевозки 1 тонно-километра (от самой низкой к самой высокой):
а) автомобильный;
б) железнодорожный;
в) воздушный;
г) трубопроводный;
д) водный (речной/морской).

Расположите виды транспорта по возрастанию средней скорости доставки (от самой низкой к самой высокой):
а) трубопроводный;
б) морской (генеральный груз);
в) автомобильный (междугородний);
г) воздушный;
д) железнодорожный (контейнерный).

Определите последовательность этапов жизненного цикла транспортной системы (инфраструктурного объекта):
а) эксплуатация и текущее обслуживание;
б) выведение из эксплуатации (списание, утилизация);
в) проектирование и обоснование инвестиций;
г) строительство (создание);
д) капитальный ремонт и модернизация.

Установите правильную последовательность уровней управления материально-технической базой на железнодорожном транспорте (от высшего к низшему):
а) уровень дистанции пути (линейный уровень);
б) уровень ОАО «РЖД» (корпоративный центр);
в) уровень железной дороги (региональный филиал);
г) уровень центральной дирекции инфраструктуры.

Расположите Организация транспортного обслуживания социальных и льготных категорий населения по степени их инерционности (медлительности изменений) от наиболее инерционных к наименее инерционным:
а) городской автобусный парк;
б) система магистральных железнодорожных путей;
в) таксопарк с возможностью замены машин за 1 месяц;
г) система трубопроводов (нефтепровод).

Доклад:

Подготовка докладов «Организация транспортного обслуживания социальных и льготных категорий населения и их материально-техническая база».

Шесть групповых докладов с обсуждением классификации видов транспорта, их материально-технической базы, экономических характеристик, а также критериев выбора вида транспорта.

Тематика докладов:

1. Классификация видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный, трубопроводный): сравнительный анализ по технико-экономическим параметрам
2. Материально-техническая база железнодорожного транспорта: путевое хозяйство, подвижной состав, системы сигнализации и централизации
3. Материально-техническая база автомобильного транспорта: дорожная сеть, подвижной состав, сервисная инфраструктура
4. Транспортные узлы и интермодальные терминалы: принципы организации перевалки грузов, требования к инфраструктуре
5. Контейнеризация как фактор унификации транспортных систем: типы контейнеров, фитинговые платформы, терминальное оборудование

6. Оценка состояния материально-технической базы: показатели износа, коэффициенты технической готовности, методы обновления парка

Вопросы для опроса:

Вопрос 1. Какие основные виды транспорта выделяют в транспортной системе? Назовите не менее пяти видов и дайте их краткую характеристику.

Вопрос 2. В чём заключаются преимущества и ограничения железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным? Приведите не менее трёх преимуществ и трёх ограничений для каждого.

Вопрос 3. Что входит в материально-техническую базу автомобильного транспорта? Перечислите основные элементы.

Вопрос 4. Какой вид транспорта является самым дорогим (по себестоимости тонно-километра) и почему? В каких ситуациях его применение экономически оправдано?

Вопрос 5. Что такое транспортный узел? Приведите примеры крупных транспортных узлов России и объясните их роль в управлении перевозками.

Вопрос 6. Как контейнеризация изменила подходы к управлению материально-технической базой транспорта? Назовите основные стандарты контейнеров.

Вопрос 7. Какие показатели используются для оценки технического состояния подвижного состава? Назовите не менее четырёх показателей.

Вопрос 8. Как выбор вида транспорта влияет на требования к упаковке и страховке груза? Приведите сравнение для авиаперевозки и морской перевозки.

Вопрос 9. Какие факторы необходимо учитывать при замене подвижного состава (лизинг vs покупка)? Назовите не менее пяти факторов.

Вопрос 10. Как прогнозируется влияние беспилотных технологий на материально-техническую базу разных видов транспорта? Какие изменения возможны в ближайшие 10-15 лет?

Тема 1.3. Потребители транспортных услуг в непроизводственной сфере: сегментация и управление спросом. ПК-3.1

Тестовые задания:

Тест 1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. Выбрать один верный ответ. Записать только букву выбранного варианта ответа.

1. Что является целью оптимизации маршрутов при организации грузовых перевозок?

а) максимизация пробега транспортных средств;
б) минимизация транспортной работы (тонно-километров) при выполнении заданного объёма перевозок;
в) увеличение количества порожних рейсов;
г) усложнение диспетчерской схемы;
д) рост числа промежуточных складов.

2. Какой документ является основным первичным учётным документом при автомобильных грузовых перевозках в РФ?

а) коносамент;
б) железнодорожная накладная;
в) товарно-транспортная накладная (ТТН) или универсальный передаточный документ (УПД);
г) авиагрузовая ведомость;
д) складская расписка.

3. Что означает термин «консолидация грузов» в логистике?

а) разделение крупной партии на мелкие отправки;
б) объединение нескольких мелких партий от разных отправителей в одну крупную отправку;

в) хранение груза на складе временного хранения;
г) страхование груза на время перевозки;
д) таможенное декларирование груза.

4. Какой метод маршрутизации используется для задачи развозки грузов от одного центра нескольким получателям с возвратом на центр?
а) задача коммивояжёра;
б) транспортная задача линейного программирования;
в) метод Кларка-Райта;
г) все перечисленные;
д) только б и в.

5. Что является критерием оптимальности в классической транспортной задаче (задаче о закреплении потребителей за поставщиками)?
а) минимум времени в пути;
б) минимум суммарных транспортных затрат или тонно-километров;
в) максимум загрузки складов отправителя;
г) минимум количества задействованных водителей;
д) максимум порожнего пробега.

Тест 2.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

Какие два типа автомобильных маршрутов позволяют минимизировать порожний пробег?
а) маятниковый с обратным порожним пробегом;
б) маятниковый с загрузкой в обратном направлении;
в) кольцевой маршрут с последовательным объездом точек;
г) развозочный с радиальной схемой и возвратом в гараж;
д) маршрут «челнок» между двумя складами без обратной загрузки.

Какие два документа обязательно должны быть у водителя при международной автомобильной перевозке грузов?
а) паспорт транспортного средства (свидетельство о регистрации);
б) меню водительской столовой;
в) карнет TIR (книжка МДП) при перевозке под таможенной процедурой МДП;
г) подарочный сертификат в магазин беспошлинной торговли;
д) план проведения корпоративного праздника.

Какие два последствия вызывает низкий коэффициент использования пробега (менее 0,3)?
а) снижение себестоимости тонно-километра;
б) рост расхода топлива на единицу полезной работы;
в) избыточный износ ходовой части без полезной нагрузки;
г) повышение производительности подвижного состава;
д) уменьшение нагрузки на дорожное полотно.

Какие два фактора являются барьерами для организации интермодальных перевозок?
а) унификация документов (e-CMR, e-consignment);
б) несовместимость IT-систем разных видов транспорта;
в) различное правовое регулирование ответственности;
г) наличие единого оператора перевозки;
д) полная совместимость габаритов контейнеров.

Какие две стратегии рациональны при сезонных колебаниях грузопотоков?
а) содержание постоянного парка на пиковые объёмы;
б) привлечение наёмного транспорта в периоды пиковых нагрузок;

в) отказ от всех заказов в пиковый сезон;
г) сезонное изменение тарифов для сглаживания спроса;
д) обязательное использование воздушного транспорта вместо автомобильного.

Тест 3.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается последовательность элементов. Построить верную последовательность из предложенных элементов. Записать буквы вариантов ответов в нужной последовательности.

Определите последовательность этапов организации грузовых перевозок (от инициации до исполнения):
а) расчёт стоимости и согласование тарифа;
б) планирование маршрута и выбор подвижного состава;
в) приём заявки от клиента;
г) выполнение перевозки и электронное трекинг-информирование;
д) закрытие актов сверки и документооборот.

Установите правильную последовательность расчёта транспортной задачи («закрепление потребителей за поставщиками») методом минимального элемента:
а) построение начального опорного плана;
б) проверка плана на вырожденность;
в) определение суммарных затрат;
г) проверка плана на оптимальность методом потенциалов;
д) улучшение плана (при необходимости циклическим переносом).

Расположите этапы консолидации груза при сборной перевозке (LTL — Less Than Truckload):
а) доставка консолидированной партии магистральным транспортом;
б) приём мелких партий от разных отправителей на складе консолидации;
в) расформирование (деконсолидация) и доставка «последней мили» каждому получателю;
г) загрузка в магистральное ТС с оптимизацией размещения.

Определите последовательность действий при претензионной работе по факту повреждения груза:
а) фиксация повреждений (акт о порче груза, фото/видео);
б) получение претензии от клиента;
в) расследование и установление виновного лица;
г) удовлетворение претензии или отказ в удовлетворении с обоснованием.

Установите правильную последовательность этапов выбора маршрута с использованием навигационных систем:
а) ввод параметров (габариты, вес, класс опасности, ограничения по высоте);
б) получение рекомендации по маршруту;
в) учёт пробок и дорожных событий в реальном времени;
г) сравнение альтернатив по времени и стоимости.

Доклад:

Подготовка докладов «Потребители транспортных услуг в непроизводственной сфере: сегментация и управление спросом как объект управленческих решений».

Шесть групповых докладов с обсуждением методов маршрутизации, документационного обеспечения, консолидации грузов, а также управления грузопотоками в условиях неопределённости.

Тематика докладов:

1. Методы маршрутизации грузовых перевозок: транспортная задача, задача коммивояжёра, метод Кларка-Райта — выбор метода в зависимости от масштаба и типа перевозки

2. Документационное обеспечение грузовых перевозок: классификация перевозочных документов (ТТН, CMR, коносамент), требования к оформлению, переход на электронный документооборот

3. Консолидация и деконсолидация грузов: экономическая эффективность LTL-перевозок, алгоритм работы сборного склада

4. Выбор подвижного состава для грузовых перевозок: критерии (грузоподъёмность, объём кузова, тип загрузки), расчёт потребности в парке

5. Управление претензионной работой: причины повреждения груза, методы фиксации, алгоритмы расследования и распределения ответственности

6. Информационные системы в организации грузовых перевозок: TMS (Transportation Management System), навигационные платформы, системы электронного обмена данными (EDI)

Вопросы для опроса:

Вопрос 1. Какие методы используются для решения транспортных задач при маршрутизации грузовых перевозок? Раскройте суть метода потенциалов и метода Кларка-Райта.

Вопрос 2. Чем отличается сборная перевозка (LTL) от полной загрузки (FTL)? В каких случаях консолидация грузов экономически оправдана?

Вопрос 3. Какие документы оформляются при автомобильной перевозке грузов по России и при международной перевозке? Назовите не менее четырёх документов.

Вопрос 4. Что такое коэффициент использования пробега? Как он рассчитывается и какие управленческие решения позволяют его повысить?

Вопрос 5. Каков порядок действий перевозчика при обнаружении повреждения груза в процессе выгрузки?

Вопрос 6. Какие факторы влияют на выбор типа подвижного состава (борт, фургон, рефрижератор, самосвал) для конкретной перевозки?

Вопрос 7. Как сезонность и неравномерность грузопотока влияют на планирование парка? Какие методы сглаживания пиков применяются?

Вопрос 8. Что такое транспортная задача в линейном программировании? Приведите пример целевой функции и системы ограничений.

Вопрос 9. Какие информационные системы используются для трекинга грузов в реальном времени? Назовите не менее трёх технологий.

Вопрос 10. Какие типичные ошибки организации грузовых перевозок приводят к росту себестоимости? Назовите не менее четырёх ошибок.

Тема 1.4. Нормативно-правовое регулирование транспортного обслуживания населения. ПК-3.1

Тестовые задания:

Тест 1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. Выбрать один верный ответ. Записать только букву выбранного варианта ответа.

1. Какая организационно-правовая форма наиболее распространена среди малых и средних автотранспортных предприятий в РФ в силу упрощённой регистрации и налоговой отчётности?

а) акционерное общество (АО);
б) индивидуальный предприниматель (ИП);
в) государственное унитарное предприятие (ГУП);
г) некоммерческое партнёрство;
д) союз потребителей.

2. Как называется разрешение (лицензия) на осуществление перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на коммерческой основе?

а) путевой лист;

б) разрешение на международную перевозку (двустороннее или транзитное);
в) налоговая накладная;
г) страховой полис OMNI;
д) экологический сертификат.

3. Какой режим налогообложения является наиболее выгодным для ИП на грузоперевозках с небольшим штатом (менее 5 машин) в РФ при годовой выручке до 150-200 млн руб.?
а) общая система налогообложения (ОСН);
б) патентная система (ПСН) или налог на профессиональный доход (НПД) при соблюдении условий;
в) налог на роскошь;
г) торговый сбор;
д) налог на добычу полезных ископаемых.

4. Что является ключевым договором между перевозчиком и грузовладельцем, определяющим ответственность сторон, тариф и условия перевозки?
а) агентский договор;
б) договор перевозки груза (в том числе разовый заказ-наряд);
в) лицензионный договор;
г) договор аренды транспортного средства;
д) доверенность на право подписи.

5. Какой метод ценообразования на рынке грузовых перевозок предполагает расчёт ставки как «себестоимость рейса + нормативная рентабельность»?
а) демпинговый;
б) затратный (cost-plus);
в) рыночный (следование за лидером);
г) скользящий;
д) аукционный.

Тест 2.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

Какие два основных источника финансирования доступны вновь создаваемому малому транспортному предприятию?
а) эмиссия акций на бирже (IPO);
б) собственные средства учредителей;
в) льготный лизинг подвижного состава (государственные программы для МСП);
г) выпуск облигаций с рейтингом AAA;
д) кредитование под залог нематериальных активов (бренда).

Какие два типа рисков являются наиболее значимыми для предпринимателя в сфере грузовых перевозок?
а) сезонные колебания спроса и неплатежи клиентов;
б) риск резкого изменения цвета фирменного стиля конкурента;
в) риск порчи груза и ДТП с тяжёлыми последствиями;
г) риск повышения штрафов за неправильную парковку офисного автомобиля директора;
д) риск снижения цен на десерты в корпоративной столовой.

Какие два преимущества даёт регистрация в качестве самозанятого (НПД) для водителя-собственника фургона (до 3,5 тонн)?
а) отсутствие обязательных страховых взносов (по желанию);
б) возможность нанимать 500 сотрудников по трудовым договорам;
в) низкая налоговая ставка (4% при работе с физлицами, 6% с юрлицами);
г) право на экспорт сырой нефти;
д) освобождение от уплаты НДС.

Какие два условия являются обязательными для законного осуществления международных грузовых перевозок российским перевозчиком?
а) регистрация юридического лица или ИП в РФ;
б) допуск к МДП (наличие книжки МДП и допуска от АСМАП);
в) наличие личного самолёта у каждого из водителей;
г) знание водителем как минимум пяти иностранных языков на уровне носителя;
д) обязательное членство в Союзе писателей России.

Какие два фактора повышают конкурентоспособность небольшой транспортной компании на высококонкурентном рынке?
а) специализация на конкретном типе груза (опасные, скоропортящиеся, негабарит);
б) предоставление клиентам уникального отчёта: выгрузка GPS-трека с фотографиями процесса;
в) максимальная экономия на страховании (его отсутствие);
г) работа без договора «за наличный расчёт» для всех клиентов;
д) отказ от любых форм отчётности.

Тест 3.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается последовательность элементов. Построить верную последовательность из предложенных элементов. Записать буквы вариантов ответов в нужной последовательности.

Определите последовательность действий при регистрации ИП для занятия грузоперевозками:
а) подача заявления в налоговый орган (форма Р21001);
б) выбор кодов ОКВЭД (49.4 — деятельность автомобильного грузового транспорта);
в) выбор режима налогообложения (заявление на ПСН, УСН или уведомление о применении НПД);
г) получение свидетельства ИП и постановка на учёт в фондах (если есть наёмные работники).

Установите правильную последовательность этапов привлечения инвестиций через лизинг для покупки тягача:
а) выбор лизингодателя и подача заявки с финансовыми документами;
б) внесение авансового платежа (обычно 10-30%);
в) заключение договора лизинга;
г) получение предмета лизинга и постановка на учёт;
д) оплата лизинговых платежей из операционного дохода.

Расположите виды договоров в сфере грузовых перевозок по степени полноты ответственности перевозчика (от минимальной к максимальной):
а) договор транспортной экспедиции с объявленной ценностью груза;
б) договор перевозки, когда перевозчик не несёт ответственности за сохранность (минимальный риск — редкий тип);
в) публичный договор перевозки с ответственностью в пределах стоимости груза (по умолчанию);
г) договор аренды ТС без экипажа (ответственность за груз у арендатора).

Определите последовательность действий при оформлении страхового случая (ДТП с грузом):
а) вызов ГИБДД и оформление ДТП;
б) фиксация повреждений груза и составление акта (с участием клиента, если возможно);
в) обращение в страховую компанию за возмещением по КАСКО и грузу;
г) уведомление клиента о повреждении груза и начале претензионной процедуры.

Установите правильную последовательность этапов планирования финансового результата по одному рейсу:
а) расчёт переменных затрат (топливо, платные дороги, оплата водителю);

б) расчёт постоянных затрат (амортизация, страховка, аренда, отнесённые на рейс пропорционально пробегу);
в) определение коммерческой ставки за рейс (тариф × расстояние × вес);
г) расчёт чистой прибыли: (выручка) — (переменные затраты) — (постоянные затраты).

Доклад:

Подготовка докладов «Нормативно-правовое регулирование транспортного обслуживания населения».

Шесть групповых докладов с обсуждением организационно-правовых форм, налогообложения, лицензирования, тарифообразования, риск-менеджмента и долгосрочной устойчивости бизнеса.

Тематика докладов:

1. Организационно-правовые формы предпринимательства на автотранспорте: ИП, ООО, самозанятый — преимущества, ограничения, пороговые значения по масштабу
2. Налогообложение в грузовых перевозках (ОСН, УСН, ПСН, НПД): сравнительный анализ, критерии выбора, практические рекомендации
3. Договорная база: разовые заказы против долгосрочных контрактов, инкотермс, распределение ответственности и финансовых рисков
4. Методы тарифообразования на рынке грузоперевозок: затратный метод, метод рыночного следования, динамическое ценообразование в зависимости от срочности
5. Управление рисками в малом транспортном бизнесе: кассовые разрывы (неплатежи), операционные риски (ДТП, поломки), коммерческие риски
6. Стратегии масштабирования: экстенсивный рост (увеличение парка через лизинг) против интенсивного (повышение эффективности и сервиса)

Вопросы для опроса:

Вопрос 1. Какие организационно-правовые формы наиболее применимы для ведения предпринимательской деятельности в сфере грузовых перевозок? Сравните ИП и ООО по критериям ответственности, налогообложения, административной нагрузки.

Вопрос 2. Что такое патентная система налогообложения (ПСН) в грузовых перевозках? Какие ограничения по количеству транспортных средств и величине дохода существуют?

Вопрос 3. Какие документы необходимы для получения статуса российского перевозчика для международных перевозок (допуск к МДП, свидетельство ЕврАзЭС)?

Вопрос 4. Каковы типичные условия договора перевозки? Какая ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза установлена Гражданским кодексом РФ?

Вопрос 5. Как рассчитать себестоимость одного километра пробега грузового автомобиля? Какие статьи затрат включаются?

Вопрос 6. Какие методы ценообразования используются на рынке грузоперевозок? В чем разница между затратным и рыночным методом?

Вопрос 7. Каковы основные источники заемного финансирования для покупки подвижного состава? Сравните лизинг и банковский кредит.

Вопрос 8. Как минимизировать риск неплатежа со стороны клиента в сегменте разовых перевозок? Какие предоплаты, факторинг, юридические механизмы применяются?

Вопрос 9. Какие типичные ошибки предпринимателей на старте транспортного бизнеса приводят к быстрому закрытию? Назовите не менее четырёх ошибок.

Вопрос 10. Как влияет цифровизация (электронный документооборот, биржи грузоперевозок, телеметрия) на предпринимательскую модель в сфере перевозок?

РАЗДЕЛ 2. УПРАВЛЕНИЕ ОТДЕЛЬНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ. ПК-3.1

Тема 2.1. Экономические механизмы управления транспортной доступностью. ПК-3.1

Тестовые задания:

Тест 1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. Выбрать один верный ответ. Записать только букву выбранного варианта ответа.

1. Какие затраты относятся к переменным эксплуатационным расходам на автомобильном транспорте?

а) аренда офиса;
б) заработная плата бухгалтера (оклад);
в) расходы на топливо и смазочные материалы (ГСМ);
г) амортизация административного здания;
д) расходы на страхование офисного имущества.

2. Какой из показателей используется для расчёта себестоимости перевозки на 1 тонно-километр (т·км)?

а) (постоянные затраты) × (переменные затраты);
б) (общая сумма эксплуатационных расходов за период) / (объём выполненной транспортной работы, т·км);
в) (выручка от перевозок) / (количество рейсов);
г) (расход топлива) × (цена топлива);
д) (количество сотрудников) × (средняя зарплата).

3. Что такое «норма расхода топлива» с точки зрения планирования себестоимости?

а) экономически обоснованная величина расхода топлива на единицу транспортной работы (л/100 км, л/т·км);
б) максимально разрешённый законом расход топлива;
в) количество топлива, которое водитель может слить «лева» без ущерба;
г) расход топлива на холостом ходу;
д) ежемесячный лимит на топливо на одного водителя.

4. Какой метод планирования себестоимости основан на нормировании каждой статьи затрат (ГСМ, шины, ТО, зарплата)?

а) контрактный;
б) нормативный (технико-экономическое нормирование);
в) экстраполяции (по фактической себестоимости прошлого периода);
г) экспертный;
д) метод аналогии.

5. Что такое «нулевой рейс» (подача ТС под погрузку) в контексте управления себестоимостью?

а) рейс, не приносящий выручки, но создающий затраты (расстояние подачи);
б) рейс с отрицательной рентабельностью;
в) рейс, в котором груз отсутствует;
г) рейс, выполняемый ночью;
д) рейс с идеальным коэффициентом использования пробега.

Тест 2.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

Какие два метода планирования себестоимости перевозок считаются наиболее точными при отсутствии данных за прошлые периоды?
а) нормативный (на основе отраслевых норм расхода ресурсов);
б) экстраполяции;
в) экспертный (с участием технологов и экономистов);
г) метод корректировки на инфляцию прошлых периодов;
д) метод флэш-консенсуса трейдеров.

Какие две статьи затрат на автомобильном транспорте являются прямыми (непосредственно связаны с конкретным рейсом)?
а) страховка ОСАГО парка (годовая);
б) топливо, потраченное на рейс;
в) оплата труда водителя по сдельной схеме (за рейс);
г) арендная плата за офис;
д) подписка на журнал «За рулём» для бухгалтерии.

Какие два управленческих действия наиболее эффективны для снижения топливной составляющей себестоимости?
а) внедрение системы контроля фактического расхода топлива (датчики, телеметрия, контроль сливов);
б) увеличение холостых прогревов двигателя при нулевой температуре;
в) обучение водителей эко-вождению (плавный разгон, своевременное переключение передач);
г) выбор маршрутов с максимальным количеством круговых развязок;
д) снижение давления в шинах на 30% от нормы.

Какие два показателя используются для анализа эффективности использования персонала в себестоимости перевозок?
а) соотношение времени вождения к времени отдыха (нормируемое);
б) средняя зарплата по рынку в целом;
в) выработка на одного водителя (т·км/водитель);
г) количество водителей, умеющих играть в шахматы;
д) средний цвет глаз водителей.

Какие два фактора обязательно учитываются при планировании себестоимости рейса с рефрижератором?
а) расход топлива на работу холодильной установки (отдельно от двигателя);
б) бюджет на развлекательные мероприятия для груза;
в) затраты на предрейсовое охлаждение рефрижератора;
г) наличие у водителя права на управление гужевым транспортом;
д) цвет маркировки на дверях рефрижератора.

Тест 3.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается последовательность элементов. Построить верную последовательность из предложенных элементов. Записать буквы вариантов ответов в нужной последовательности.

Установите правильную последовательность статей переменных затрат по их доле в себестоимости тонно-километра для магистрального автопоезда (от наибольшей к наименьшей в типовых условиях):
а) амортизация и лизинговые платежи;
б) топливо;
в) оплата труда водителей (с налогами);
г) расходы на шины и ТО;
д) платные дороги.

Расположите этапы нормативного планирования себестоимости перевозки конкретного груза:

а) расчёт амортизации на 1 км;
б) расчёт потребности в топливе на 1 км (с учётом дорожных условий и сезона);
в) суммирование всех нормируемых статей затрат на 1 км;
г) умножение нормативной себестоимости 1 км на расстояние маршрута.

Определите последовательность действий при внедрении системы автоконтроля расхода топлива на предприятии:
а) установка датчиков уровня топлива и системы спутникового мониторинга (ГЛОНАСС/GPS);
б) выявление водителей с систематическим перерасходом топлива;
в) анализ нормативных расходов (заводских норм и поправочных коэффициентов);
г) проведение разъяснительной беседы или изменение системы мотивации (премия за экономию).

Установите правильную последовательность этапов анализа себестоимости перевозок по факторной модели:
а) определение интегрального отклонения фактической себестоимости от плановой;
б) расчёт влияния изменения цен на топливо и запчасти;
в) расчёт влияния изменения пробега и загрузки;
г) расчёт влияния изменения норм расхода ресурсов (топлива, ТО).

Расположите виды ремонтных воздействий по возрастанию стоимости (от наименее затратного к наиболее затратному):
а) средний ремонт агрегата;
б) капитальный ремонт двигателя;
в) ежедневное обслуживание (контрольный осмотр);
г) замена расходных материалов в плановом порядке (ТО-1).

Доклад:

Подготовка докладов «Экономические механизмы управления транспортной доступностью».

Шесть групповых докладов с обсуждением классификации затрат, нормативного метода планирования, факторов, влияющих на себестоимость, а также методов управления затратами в реальном времени.

Тематика докладов:

1. Классификация эксплуатационных расходов на автомобильном транспорте: постоянные и переменные, прямые и косвенные — влияние на точность планирования
2. Нормативный метод планирования себестоимости перевозок: отраслевые нормы расхода топлива, нормы на запчасти, расчёт амортизации
3. Факторы, влияющие на себестоимость тонно-километра: загрузка, пробег, дорожные условия, сезонность, квалификация водителя
4. Управление топливной составляющей себестоимости: датчики уровня топлива, контроль сливов, эко-вождение, маршрутизация
5. Планирование затрат на техническое обслуживание и ремонт: графики ТО, учет пробега, создание ремонтного фонда
6. Анализ «узких мест» в себестоимости: ABC-анализ статей затрат, поиск аномальных отклонений, корректирующие управленческие решения

Вопросы для опроса:

Вопрос 1. Какие статьи затрат входят в понятие «эксплуатационные расходы» транспортного предприятия? Приведите примеры постоянных и переменных затрат.

Вопрос 2. Как рассчитывается себестоимость 1 тонно-километра? Напишите формулу и поясните каждый элемент.

Вопрос 3. Какие нормы расхода топлива существуют в РФ для грузовых автомобилей? Какие поправочные коэффициенты (сезонные, региональные, транспортные) применяются?

Вопрос 4. В чём суть нормативного метода планирования себестоимости перевозок? Чем он отличается от метода экстраполяции?

Вопрос 5. Как влияет коэффициент использования пробега на себестоимость перевозки? Рассчитайте изменение себестоимости при росте β с 0,4 до 0,6 при прочих равных.

Вопрос 6. Какие системы мониторинга используются для контроля фактических затрат топлива в реальном времени?

Вопрос 7. Как планируются затраты на шины? Что такое «норма эксплуатационного пробега шин»?

Вопрос 8. Каким образом оплата труда водителя (сдельная, повременная, процент от выручки) влияет на структуру и уровень себестоимости?

Вопрос 9. Как провести факторный анализ себестоимости перевозок? Какие факторы и в какой очередности анализируются?

Вопрос 10. Какие типичные ошибки планирования себестоимости приводят к отрицательной рентабельности рейсов? Назовите не менее четырёх ошибок.

Тема 2.2. Планирование работы служб и подразделений, обеспечивающих транспортную мобильность населения. ПК-3.1

Тестовые задания:

Тест 1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. Выбрать один верный ответ. Записать только букву выбранного варианта ответа.

1. Какое подразделение на железнодорожном транспорте отвечает за организацию перевозок в границах определённого участка или станции?

а) локомотивное депо;
б) дистанция пути;
в) станция (или центр организации работы железнодорожных станций — ЦОРЖС);
г) вагонное депо;
д) служба сигнализации и связи.

2. Что такое «оборот вагона» в системе планирования работы железнодорожного транспорта?

а) время от одной погрузки до следующей погрузки (полный цикл);
б) разворот вагона на 180 градусов на стрелке;
в) количество вагонов в ремонте;
г) расстояние, которое проходит вагон за месяц;
д) стоимость одного вагона.

3. Какой из показателей характеризует интенсивность использования грузовых вагонов?

а) статическая нагрузка вагона (т/ваг);
б) цвет вагона;
в) количество лампочек в кабине машиниста;
г) возраст начальника депо;
д) количество плановых ТО в год.

4. Какой документ является основным оперативным плановым документом для диспетчера железной дороги?

а) бухгалтерский баланс депо;
б) график исполненного движения поездов;
в) план формирования поездов (технология работы станций);
г) штатное расписание;
д) календарь отпусков машинистов.

5. Что такое «план формирования поездов» (ПФП) на железнодорожном транспорте?

а) документ, определяющий назначения поездов и накопление вагонов на станциях;
б) расписание движения пассажирских поездов;
в) план ремонта локомотивов;
г) план обучения машинистов;
д) план строительства новых дорог.

Тест 2.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

Какие два подразделения относятся к рабочим локомотивным депо на железнодорожном транспорте?
а) пункт технического обслуживания локомотивов (ПТОЛ);
б) бухгалтерия центрального аппарата;
в) цех текущего ремонта ТР-3;
г) отдел маркетинга продуктовых поставок;
д) винный погреб.

Какие два показателя наиболее важны для планирования работы сортировочной станции?
а) перерабатывающая способность (вагонов/сутки);
б) количество зелёных насаждений на привокзальной площади;
в) время нахождения вагона под грузовыми операциями;
г) количество съеденных бутербродов в буфете;
д) средний возраст диспетчеров.

Какие два фактора влияют на оборот вагона наиболее сильно?
а) маршрутная скорость движения поездов;
б) цвет форменной одежды проводников;
в) простой на технических станциях;
г) количество букв в названии станции назначения;
д) простой под погрузкой и выгрузкой.

Какие два показателя участвуют в расчёте потребности в локомотивном парке?
а) тонно-километры брутто на участке;
б) фамилия машиниста (для премии);
в) вес поезда (норма);
г) содержание сахара в чае;
д) день недели (чётный/нечётный).

Какие два метода применяются для корректировки планов работы подразделений при сбоях движения?
а) сокращение плановых заданий бригадам (простои);
б) оперативный пересмотр плана формирования поездов;
в) пропуск поездов «в сдвоенном графике» по временной схеме;
г) увольнение всех диспетчеров;
д) закрытие движения на 30 суток.

Тест 3.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается последовательность элементов. Построить верную последовательность из предложенных элементов. Записать буквы вариантов ответов в нужной последовательности.

Установите правильную последовательность прохождения вагона от погрузки до выгрузки (на уровне планирования):
а) погрузка на станции отправления;
б) прохождение участковой станции и смена локомотивной бригады;
в) расформирование поезда на сортировочной станции и накопление;

г) включение вагона в состав нового отправительского маршрута;
д) прибытие на станцию назначения и подача под выгрузку.

Расположите структурные подразделения железнодорожного транспорта по иерархии управления (от высшего к низшему):
а) дистанция пути (ПЧ);
б) ОАО «РЖД» (Центр, Москва);
в) железная дорога — филиал;
г) регион (Дирекция управления движением).

Определите последовательность действий при оперативном планировании «нитки графика» на однопутном участке:
а) определение занятости перегонов встречными поездами;
б) выбор свободного временного интервала в графике;
в) назначение поезда на нитку;
г) выдача диспетчерского разрешения на отправление.

Установите правильную последовательность этапов разработки плана формирования для сортировочной станции:
а) анализ вагонопотоков на станции (по родам грузов и направлениям);
б) выбор оптимальной схемы накопления (струи);
в) расчёт параметров накопления (средний интервал, страховой запас);
г) назначение категорий поездов (сквозные, участковые, сборные).

Расположите показатели работы железной дороги по степени интеграции (от частных к общим):
а) количество отправленных вагонов в сутки;
б) производительность локомотива (т·км брутто на локомотив);
в) среднесуточный пробег локомотива (км/сут);
г) участковая скорость по участку (км/ч).

Доклад:

Подготовка докладов «Планирование работы служб и подразделений, обеспечивающих транспортную мобильность населения».

Шесть групповых докладов с обсуждением иерархии подразделений, показателей планирования, оперативного управления движением, а также методов повышения эффективности.

Тематика докладов:

1. Структура управления железнодорожным транспортом РФ: уровни (центр — дорога — регион — дистанция), зоны ответственности подразделений
2. Показатели планирования работы станции: отправление, прибытие, переработка вагонов, простой, коэффициент сдвоенных операций
3. Показатели использования вагонного парка: оборот вагона, статическая и динамическая нагрузка, производительность вагона
4. Показатели использования локомотивного парка: участковая и техническая скорость, среднесуточный пробег, производительность
5. План формирования поездов: принципы назначения струй, параметрический расчёт накопления, экономическая оценка вариантов
6. Оперативное управление при нарушениях движения: перепланирование пропуска поездов, ввод дополнительных локомотивных бригад, изменение весовых норм

Вопросы для опроса:

Вопрос 1. Какие основные структурные подразделения железнодорожного транспорта участвуют в планировании и организации перевозок? Опишите их функции.

Вопрос 2. Что такое «оборот вагона» и как он рассчитывается? Какие факторы влияют на его величину?

Вопрос 3. Чем отличается статическая нагрузка вагона от динамической? Какой показатель используется при планировании потребности в вагонном парке?

Вопрос 4. Что представляет собой план формирования поездов? Какие виды поездов выделяются (сквозные, участковые, сборные, вывозные)?

Вопрос 5. Как рассчитывается участковая скорость движения поезда? В чём её отличие от технической скорости?

Вопрос 6. Какие задачи решает сортировочная станция в плане планирования перевозок? Что такое «перерабатывающая способность» станции?

Вопрос 7. Какие методы используются для оперативного регулирования парка порожних вагонов в условиях дисбаланса грузопотоков?

Вопрос 8. Что такое «твёрдая нитка графика» и «коридорная система» в планировании движения?

Вопрос 9. Как рассчитывается потребность в локомотивных бригадах на участке? Какие нормативы используются (непрерывная работа, время отдыха)?

Вопрос 10. Какие типичные проблемы планирования возникают в условиях «суточного пика» на железнодорожном транспорте и как они решаются?

Тема 2.3. Управление услугами городского и пригородного пассажирского транспорта. ПК-3.1

Тестовые задания:

Тест 1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. Выбрать один верный ответ. Записать только букву выбранного варианта ответа.

1. Что является ключевым показателем, по которому оценивается качество пассажирских перевозок с точки зрения пассажира?

а) стоимость проезда на 1 км пути;
б) регулярность и точность соблюдения расписания;
в) количество перевозимой ручной клади в кг;
г) цвет сидений в салоне;
д) марка моторного масла.

2. Какой метод ценообразования чаще всего применяется на пассажирском транспорте регулируемых сегментов (пригородные поезда, метро)?

а) динамическое ценообразование (как в авиации);
б) тарифное регулирование государством (социально-ориентированные тарифы);
в) свободный рыночный аукцион;
г) установление тарифов пассажирами;
д) бесплатный проезд.

3. Что такое «коэффициент неравномерности пассажиропотока» при планировании пассажирских перевозок?

а) отношение максимальной интенсивности пассажиропотока к средней за период;
б) обратная величина к рентабельности маршрута;
в) отношение числа сидячих мест к стоячим;
г) отношение количества кондукторов к числу пассажиров;
д) вежливость водителя.

4. Какой документ определяет обязанности перевозчика и права пассажира на железнодорожном и автобусном транспорте в РФ?

а) Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Правила перевозок пассажиров;
б) Налоговый кодекс РФ;
в) Лесной кодекс РФ;
г) Семейный кодекс РФ;
д) Закон о защите прав потребителей (в части, не противоречащей отдельным актам).

5. Какая система оплаты труда водителей пассажирского транспента наиболее ориентирована на качество и регулярность, а не просто на количество рейсов?

а) сдельная за каждый рейс;
б) повременно-премиальная с КТУ (коэффициентом выполнения расписания и отсутствия жалоб);
в) проценты от продажи билетов «в карман»;
г) фиксированный оклад без премий;
д) оплата за количество перевезённых мешков с углём.

Тест 2.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

Какие два метода используются для сглаживания часовой неравномерности пассажиропотока в утренний «час пик»?
а) ввод экспресс-маршрутов с пропуском промежуточных остановок;
б) отмена всех рейсов до 10 утра;
в) увеличение частоты движения (сокращение интервала) в пиковые часы;
г) замена автобусов на легковые такси индивидуально;
д) повышение тарифов в часы пик в 10 раз.

Какие два типа обслуживания пассажиров на железнодорожном транспорте относятся к социально значимым и регулируемым?
а) пригородные электропоезда (в большинстве регионов);
б) бизнес-класс в «Сапсане»;
в) плацкартные вагоны в дальних поездах внутри страны (с регулируемым тарифом);
г) перевозки в купейных вагонах с динамическим ценообразованием;
д) лимузин от вокзала до аэропорта.

Какие два показателя пассажирских перевозок используются для расчёта субсидий из бюджета?
а) количество перевезённых пассажиров-льготников;
б) яркость лампочек в салоне;
в) пассажирооборот (пасс·км) по регулируемым тарифам;
г) количество запасных молотков для разбивания стёкол;
д) средний возраст кондукторов.

Какие два фактора наиболее существенно влияют на выбор маршрутной сети городского пассажирского транспорта?
а) плотность населения и размещение мест притяжения (работа, торговля, соцобъекты);
б) расположение памятников архитектуры;
в) наличие пересадочных узлов с другими видами транспорта (метро, ж/д станции);
г) количество велодорожек;
д) цвет фонарей освещения остановок.

Какие две технологии повышают точность соблюдения расписания пассажирскими перевозчиками?
а) спутниковый мониторинг позиции ТС в реальном времени;
б) вывод диспетчерского пункта на интерактивную карту;
в) полный запрет на любую связь с водителем;
г) ручное заполнение маршрутных листов через неделю;
д) использование голубиной почты.

Тест 3.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается последовательность элементов. Построить верную последовательность из предложенных элементов. Записать буквы вариантов ответов в нужной последовательности.

Определите последовательность этапов маршрутного обследования пассажиропотока (наземный городской транспорт):

а) сбор данных о количестве вошедших и вышедших пассажиров на каждой остановке;
б) выбор типового дня и периода обследования (будний, выходной, час пик);
в) расчёт коэффициентов неравномерности и корректировка расписания;
г) обработка данных и построение эпюр пассажиропотока.

Установите последовательность действий при изменении расписания движения автобуса на маршруте:
а) расчёт потребного количества рейсов на основе нового пассажиропотока;
б) публикация нового расписания для пассажиров;
в) утверждение нового расписания перевозчиком и органом (ГКУ ОП);
г) согласование с диспетчерской службой.

Расположите виды пассажирских перевозок по убыванию комфортности (от максимальной к минимальной) в дальнем ж/д сообщении:
а) СВ (мягкий с индивидуальным купе);
б) купе (4 места);
в) плацкарт (открытый);
г) сидячий (общий).

Определите последовательность приоритетов при планировании перевозок льготных категорий пассажиров в городском транспорте:
а) определение количества поездок, подлежащих компенсации из бюджета;
б) идентификация категорий льготников и утверждение норм поездок;
в) заключение договора с транспортной компанией на перевозку льготников;
г) сбор электронных или бумажных талонов и сверка с реестром.

Установите правильную последовательность этапов разработки нового автобусного маршрута:
а) экономическое обоснование и расчёт тарифа;
б) обследование пассажиропотока и оценка спроса;
в) открытие маршрута и публикация расписания;
г) проектирование трассы маршрута и остановочных пунктов.

Доклад:

Подготовка докладов «Управление услугами городского и пригородного пассажирского транспорта».

Шесть групповых докладов с обсуждением классификации, методов обследования пассажиропотоков, тарифной политики, управления качеством, а также государственного регулирования.

Тематика докладов:

1. Классификация пассажирских перевозок: городские, пригородные, междугородные, международные — специфика планирования для каждого типа
2. Методы обследования пассажиропотоков: талонный (бумажный), визуальный, автоматизированный (валидаторы, турникеты), их точность и затратность
3. Показатели пассажирских перевозок: пассажирооборот, коэффициент неравномерности, наполнение (загрузка салона), регулярность движения
4. Тарифная политика на пассажирском транспорте: социальные тарифы, зонные и беззонные системы, динамическое ценообразование в коммерческих перевозках
5. Управление качеством услуг: система жалоб и предложений, онлайн-мониторинг прибытия, информирование о задержках
6. Государственное регулирование и субсидирование: компенсация перевозчикам за льготников, конкурс на право обслуживания маршрутов (Госзадание)

Вопросы для опроса:

Вопрос 1. Какие виды пассажирских перевозок выделяются по территориальному признаку? Каковы особенности планирования для каждого вида?

Вопрос 2. Что такое пассажирооборот и как он рассчитывается? Для чего используется этот показатель?

Вопрос 3. Какими методами можно измерить пассажиропоток на автобусном маршруте? Назовите не менее трёх методов.

Вопрос 4. Как коэффициент неравномерности пассажиропотока влияет на потребность в подвижном составе в часы пик?

Вопрос 5. Какие права и обязанности пассажира установлены Уставом автомобильного транспорта РФ?

Вопрос 6. Как регулируются тарифы на пригородные железнодорожные перевозки в РФ? Что такое «социально-ориентированный тариф»?

Вопрос 7. Какие показатели используются для оценки регулярности движения пассажирского транспорта? Какой разрыв с расписанием считается допустимым?

Вопрос 8. Как в городском транспорте организуется работа с жалобами пассажиров и как она влияет на управление качеством?

Вопрос 9. Какие системы безналичной оплаты (валидаторы, турникеты, мобильные приложения) используются на пассажирском транспорте? Как они помогают в сборе статистики?

Вопрос 10. Какие типичные проблемы возникают при организации школьных и вахтовых перевозок (безопасность, ответственность, лицензирование)?

Тема 2.4. Безопасность транспортных услуг и защита пассажиров в непроизводственной сфере. ПК-3.1

Тестовые задания:

Тест 1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. Выбрать один верный ответ. Записать только букву выбранного варианта ответа.

1. Какое подразделение (лицо) несёт персональную ответственность за организацию безопасности дорожного движения (БДД) в транспортной компании?

а) главный бухгалтер;
б) директор по маркетингу;
в) руководитель организации или назначенное им ответственное лицо (приказом);
г) прораб строительного участка;
д) уборщица офиса.

2. Какой документ является обязательным для организации, осуществляющей перевозку пассажиров и грузов (по лицензионным требованиям)?

а) устав ООО;
б) план мероприятий по обеспечению БДД;
в) календарь православных праздников;
г) сертификат на офисную мебель;
д) меню столовой.

3. Какой режим труда и отдыха водителя (для грузовых перевозок в международном сообщении) предписан Европейским соглашением (ЕСТР)?

а) не более 4,5 часов управления без перерыва, обязательный перерыв 45 минут, еженедельный отдых 45 часов;
б) можно управлять 12 часов подряд без перерыва;
в) спать можно только в движении;
г) обеденный перерыв — 5 минут;
д) работа без выходных в течение месяца.

4. Какая система обязательна к установке на новых грузовых автомобилях (с 2018 г. в РФ по техническому регламенту)?

а) электропривод стёкол на задних дверях;
б) система вызова экстренных оперативных служб (ЭРА-ГЛОНАСС);
в) подогрев форсунок омывателя фар;

г) система автоматического орошения газона вокруг офиса;
д) холодильник в кабине.

5. Что является основным организационным документом по БДД, определяющим порядок проведения инструктажей и медицинских осмотров, ответственных лиц?
а) бухгалтерская отчётность;
б) приказ «Об организации работы по обеспечению безопасности дорожного движения»;
в) план закупок ГСМ;
г) график отпусков;
д) положение о премировании за безаварийную работу.

Тест 2.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

Какие два обязательных медицинских осмотра проводятся в транспортной компании (согласно приказу Минтранса)?
а) предсвадебный медицинский осмотр;
б) предрейсовый медицинский осмотр водителей;
в) послерейсовый медицинский осмотр (для отдельных категорий);
г) вступительный осмотр при найме на работу (психологический);
д) ежегодный гинекологический осмотр (для всех водителей).

Какие два вида инструктажей по БДД являются обязательными (постановление Правительства РФ)?
а) вводный (при приёме на работу);
б) по правилам пользования кофеваркой;
в) сезонный (осенне-зимний и весенне-летний);
г) по пользованию корпоративной электронной почтой;
д) по покраске ограждений.

Какие два нарушения ПДД водителем грузовика приводят к наиболее тяжёлым последствиям по статистике ДТП?
а) превышение установленной скорости (особенно на мокрой дороге);
б) управление ТС без страховки;
в) выезд на полосу встречного движения (особенно при обгоне);
г) провоз негабаритного багажа в салоне;
д) отсутствие чехлов на сиденьях.

Какие два документа по БДД должны быть всегда в кабине водителя коммерческого ТС (кроме путевого и ТТН)?
а) тахографическая карта водителя (при наличии тахографа);
б) копия свидетельства о регистрации по месту жительства;
в) распечатка режима труда и отдыха за последнюю неделю (при работе без карты);
г) меню близлежащих столовых;
д) план проведения ревизии товарно-материальных ценностей.

Какие две меры считаются наиболее эффективными для снижения аварийности с участием начинающих водителей грузовиков?
а) допуск к самостоятельной работе только после стажировки (наставничество не менее 2 недель/500 км);
б) выдача автомобиля с максимальной мощностью двигателя от 500 л.с.;
в) ограничение максимальной скорости на первых 2000 км (технические средства);
г) запрет на работу по выходным;
д) выдача форменной фуражки с большим козырьком.

Тест 3.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается

последовательность элементов. Построить верную последовательность из предложенных элементов. Записать буквы вариантов ответов в нужной последовательности.

Установите правильную последовательность действий при проведении служебного расследования ДТП перевозчиком:
а) анализ технического состояния ТС (тормоза, рулевое);
б) опрос водителя и очевидцев;
в) изучение схемы ДТП и справки ГИБДД;
г) разработка корректирующих мероприятий (приказ с выводами).

Расположите виды инструктажей по БДД в хронологическом порядке по отношению к водителю (от первого к последнему):
а) стажировка (допуск к самостоятельной работе);
б) вводный инструктаж;
в) повторный инструктаж (раз в полгода);
г) послерейсовый медицинский осмотр.

Определите последовательность этапов проведения предрейсового медицинского осмотра водителя (стандартная процедура):
а) проверка на отсутствие алкоголя (алкотестер);
б) измерение температуры, давления, пульса;
в) опрос на жалобы и общее самочувствие;
г) отметка в путевом листе «К рейсу допущен» или «Не допущен».

Расположите очерёдность действий водителя при возникновении неисправности в пути (опасной для движения):
а) сообщить диспетчеру о неисправности и согласовать действие;
б) прекратить движение (немедленно, с учётом ПДД);
в) не приступать к самостоятельному ремонту в опасной зоне;
г) выставить знак аварийной остановки.

Установите последовательность ответственных лиц при организации системы БДД (сверху вниз по иерархии принятия решений):
а) генеральный директор (утверждает план мероприятий);
б) механик (организует техосмотр перед рейсом);
в) ответственный за БДД (назначается приказом, разрабатывает инструкции);
г) водитель (исполняет требования, несёт прямую ответственность за рулём).

Доклад:

Подготовка докладов «Безопасность транспортных услуг и защита пассажиров в непроизводственной сфере как объект управления в транспортном менеджменте».

Шесть групповых докладов с обсуждением законодательной базы, предрейсового контроля, инструктажей, управления рисками, ответственности, а также технологий повышения безопасности.

Тематика докладов:

1. Нормативно-правовая база БДД в РФ: приказы Минтранса, КоАП РФ, Уголовный кодекс, Технический регламент — обзор требований к перевозчику
2. Организация предрейсового контроля: медицинские осмотры (процедура, ответственность, фиксация), контроль технического состояния
3. Виды и процедура инструктажей по БДД: вводный, повторный, сезонный, целевой — периодичность, содержание, журналы
4. Тахографы и режим труда и отдыха водителя: требования ЕСТР и российского законодательства, ответственность за нарушения (штрафы для водителя и должностного лица)
5. Управление рисками ДТП: анализ аварийности, «чёрные пятна» на маршрутах, факторный анализ ДТП (человек, машина, дорога, среда)

6. Информационные технологии в БДД: системы мониторинга скорости, датчики усталости водителя, видеорегистраторы в кабине, автоматическое экстренное торможение (AEBS)

Вопросы для опроса:

Вопрос 1. Какие федеральные законы и подзаконные акты составляют правовую основу БДД на коммерческом транспорте в РФ? (Назовите не менее трёх.)

Вопрос 2. Какие виды инструктажей по БДД обязательны? Какова периодичность их проведения?

Вопрос 3. Какие обязанности у перевозчика по организации медицинских осмотров водителей? Кто может проводить предрейсовые осмотры (штатный медперсонал, договор с клиникой)?

Вопрос 4. Что такое тахограф? Для каких ТС он обязателен? Какие санкции за отсутствие тахографа или нарушение режима труда/отдыха?

Вопрос 5. Каков порядок служебного расследования ДТП у перевозчика? Какие документы оформляются?

Вопрос 6. Какие факторы риска ДТП, связанные с водителем, являются основными по статистике (утомление, алкоголь, превышение скорости, опыт)?

Вопрос 7. Какие технические средства повышения активной безопасности (тормозные системы, удержание полосы, распознавание знаков) обязательны в ЕС и РФ?

Вопрос 8. Каковы административные и уголовные наказания для должностных лиц перевозчика за нарушения БДД, повлёкшие смерть или тяжкий вред?

Вопрос 9. Как проводится стажировка начинающего водителя грузовика? На какой срок она устанавливается?

Вопрос 10. Какие типичные ошибки управления БДД допускаются в небольших транспортных компаниях (отсутствие ответственного, формальные инструктажи, неисправные тормоза)?

Методические рекомендации по подготовке доклада.

Подготовка доклада – это вид самостоятельной работы, способствующий формированию навыков исследовательской работы, расширяет познавательные интересы, приучает критически мыслить. При написании доклада по заданной теме составляют план, подбирают основные источники. В процессе работы с источниками, систематизируют полученные сведения, делают выводы и обобщения. Подготовка доклада требует от обучающегося большой самостоятельности и серьезной интеллектуальной работы, которая принесет наибольшую пользу, если будет включать с себя следующие этапы: – изучение наиболее важных научных работ по данной теме, перечень которых, как правило, дает сам преподаватель; – анализ изученного материала, выделение наиболее значимых для раскрытия темы фактов, мнений разных ученых и научных положений; – обобщение и логическое построение материала доклада, например, в форме развернутого плана; – написание текста доклада с соблюдением требований научного стиля. Построение доклада включает три части: вступление, основную часть и заключение. Во вступлении указывается тема доклада, устанавливается логическая связь ее с другими темами или место рассматриваемой проблемы среди других проблем, дается краткий обзор источников, на материале которых раскрывается тема и т. п. Основная часть должна иметь четкое логическое построение, в ней должна быть раскрыта тема доклада. В заключении обычно подводятся итоги, формулируются выводы, подчеркивается значение рассмотренной проблемы и т. п.

5.3 Каждый раздел дисциплины завершается контрольной точкой (далее – КТ). Текущий контроль успеваемости по дисциплине предусматривает три КТ в течение периода освоения дисциплины.

Максимальное количество баллов за любой тип работ в рамках КТ составляет 15 баллов.

Наименование контрольной точки	Максимальное количество баллов за работу в рамках КТ, которое может набрать обучающийся	Коэффициент веса контрольной точки	Результат контрольной точки, участвующий в формировании итоговой балльной оценки по дисциплине (отражается в журнале БРС в СДО)
КТ 1	100	0,1	10
КТ 2	100	0,1	10
Итого:	х	0,2	20

5.4. Формы текущего контроля успеваемости обучающихся в рамках КТ и типовые оценочные материалы:

КТ – 1. РАЗДЕЛ 1. ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ МОБИЛЬНОСТЬЮ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ. ПК-3.1

Опрос:

Вопросы для письменного опроса:

№ п.п.	**Содержание вопроса**
1.	Дайте определение понятию «транспортный процесс» и назовите его основные элементы и фазы.
2.	Перечислите основные типы маршрутов перевозки грузов и поясните их значение для эффективности транспортного процесса.
3.	Какие показатели характеризуют эффективность использования подвижного состава? Приведите формулы их расчёта.
4.	Какие факторы влияют на коэффициент использования пробега? Как можно повысить этот показатель?
5.	Какие резервы снижения непроизводительных простоев могут быть выявлены в ходе анализа транспортного процесса?
6.	Дайте определение транспортной системы и назовите её цель в экономике предприятия и региона.
7.	Перечислите основные виды транспорта и разделите их по назначению (универсальные / специальные).

№ п.п.	Содержание вопроса
8.	Какие методы оценки состояния материально-технической базы транспортного предприятия используются в практике анализа?
9.	Какие показатели используются для оценки технической готовности парка подвижного состава?
10.	В чём заключается роль контейнеризации при выборе вида транспортной системы и обосновании управленческих решений?
11.	Дайте определение понятию «грузопоток» и назовите его роль в организации грузовых перевозок.
12.	Перечислите основные виды товаросопроводительных документов при автомобильных перевозках и поясните их значение.
13.	Какие методы маршрутизации используются при решении транспортных задач? Приведите формулы расчёта критериев оптимальности.
14.	Какие факторы влияют на выбор типа подвижного состава для перевозки конкретного груза?
15.	Какие резервы повышения эффективности грузовых перевозок могут быть выявлены в ходе анализа грузопотоков?
16.	Дайте определение предпринимательской деятельности в области грузовых перевозок и назовите её специфику.
17.	Перечислите основные организационно-правовые формы ведения транспортного бизнеса в РФ и разделите их по масштабу деятельности.
18.	Какие методы ценообразования на рынке грузовых перевозок используются в практике управления предприятием?
19.	Какие показатели используются для оценки рентабельности транспортного бизнеса?
20.	В чём заключается роль договорной базы (разовый заказ, долгосрочный контракт) при обосновании управленческих решений перевозчика?

Критерии оценивания опроса:

Диапазон баллов	Описание критерия
85-100	Обучающийся полно излагает материал (отвечает на вопрос), даёт правильное определение основных понятий; обнаруживает понимание материала, может обосновать свои суждения, применить знания на практике, привести необходимые примеры не только из учебника, но и самостоятельно составленные; излагает материал последовательно и правильно с точки зрения норм литературного языка.
65-84	Обучающийся даёт ответ, удовлетворяющий тем же требованиям, что и для оценки «отлично», но допускает 1–2 ошибки, которые сам же исправляет, и 1–2 недочёта в последовательности и языковом оформлении излагаемого.
55-64	Обучающийся обнаруживает знание и понимание основных положений данной темы, но излагает материал неполно и допускает неточности в определении понятий или формулировке правил; не умеет достаточно глубоко и доказательно обосновать свои суждения и привести свои примеры; излагает материал непоследовательно и допускает ошибки в языковом оформлении излагаемого.
0-54	Обучающийся обнаруживает незнание вопроса, допускает ошибки в формулировке определений и правил, искажающие их смысл, беспорядочно и неуверенно излагает материал.

КТ – 2. РАЗДЕЛ 2. УПРАВЛЕНИЕ ОТДЕЛЬНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ. ПК-3.1

Тестовые задания с инструкцией по выполнению:

ТЕСТ 1. Выбор нескольких правильных ответов

Задание 1.1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Внимательно прочитать предложенные варианты ответа. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

К показателям эксплуатационных расходов на автомобильном транспорте относятся:

а) затраты на топливо и смазочные материалы (ГСМ)
б) амортизация подвижного состава
в) выручка от перевозок
г) затраты на техническое обслуживание и ремонт
д) чистая прибыль предприятия

Задание 1.2.

Факторы, влияющие на себестоимость тонно-километра:

а) изменение коэффициента использования пробега
б) изменение загрузки транспортного средства
в) изменение цвета кузова автомобиля
г) изменение цен на топливо
д) изменение категории водительских прав

Задание 1.3.

Показатели, характеризующие использование вагонного парка на железнодорожном транспорте:

а) оборот вагона

б) статическая нагрузка вагона

в) коэффициент сменности локомотивных бригад

г) производительность вагона

д) средняя зарплата начальника станции

Задание 1.4.

К источникам информации для анализа себестоимости перевозок относятся:

а) путевые листы

б) нормы расхода топлива (отраслевые и корректирующие коэффициенты)

в) штатное расписание офиса

г) данные системы спутникового мониторинга (ГЛОНАСС/GPS)

д) бухгалтерская справка об амортизации

Задание 1.5.

К показателям пассажирских перевозок относятся:

а) пассажирооборот (пасс·км)

б) коэффициент неравномерности пассажиропотока

в) рентабельность грузовых перевозок

г) средняя дальность поездки одного пассажира

д) наполнение (загрузка) салона

Задание 1.6.

Факторы, влияющие на регулярность движения пассажирского транспорта:

а) дорожные условия и заторы

б) техническая исправность подвижного состава

в) возраст кондуктора

г) квалификация водителя и диспетчера

д) наличие выделенной полосы движения

Задание 1.7.

К мерам по обеспечению безопасности дорожного движения (БДД) в транспортной компании относятся:

а) предрейсовый медицинский осмотр водителей

б) проведение инструктажей по БДД

в) ежегодный банкет для лучших водителей

г) установка тахографов и контроль режима труда и отдыха

д) оформление страховки КАСКО

Задание 1.8.

К источникам информации для анализа безопасности дорожного движения относятся:

а) журнал регистрации ДТП

б) данные тахографов и навигационных систем

в) отчёты о финансовых результатах

г) акты проверок ГИБДД

д) карта маркетинговых исследований

Задание 1.9.

К переменным затратам при планировании эксплуатационных расходов относятся:

а) расходы на топливо

б) сдельная заработная плата водителей

в) амортизация административного здания

г) расходы на шины

д) платные дороги и паромные переправы

Задание 1.10.

К методам планирования себестоимости перевозок относятся:

а) нормативный метод (технико-экономическое нормирование)

б) метод экстраполяции (по данным прошлых периодов)

в) метод случайных чисел

г) метод экспертных оценок

д) метод прямого счёта по рейсам

ТЕСТ 2. Установление последовательности

Задание 2.1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается последовательность элементов. Внимательно прочитать предложенные варианты ответа. Построить верную последовательность из предложенных элементов. Записать буквы вариантов ответов в нужной последовательности.

Определите последовательность этапов планирования себестоимости рейса грузового автомобиля:

а) расчёт нормативных затрат на 1 км пробега

б) определение коммерческой ставки (тарифа) на основе плановой себестоимости и рентабельности

в) расчёт общей плановой себестоимости рейса (расстояние × нормативные затраты на 1 км + погрузочно-разгрузочные работы)

г) определение расстояния маршрута

Задание 2.2.

Установите последовательность расчёта оборота вагона на железнодорожном транспорте:

а) время под погрузкой и выгрузкой

б) время в движении (участковая скорость)

в) время на технических станциях (сортировка, смена бригад)

г) полный оборот вагона (от погрузки до следующей погрузки)

Задание 2.3.

Определите последовательность этапов анализа пассажиропотока на автобусном маршруте:

а) сбор данных о количестве вошедших и вышедших пассажиров на остановках

б) построение эпюр пассажиропотока по часам суток и участкам маршрута

в) расчёт коэффициентов неравномерности

г) корректировка расписания и потребности в автобусах

Задание 2.4.

Установите последовательность действий при служебном расследовании ДТП перевозчиком:

а) опрос водителя и очевидцев

б) анализ технического состояния транспортного средства (тормоза, рулевое, шины)

в) разработка корректирующих мероприятий и издание приказа

г) анализ соответствия режима труда и отдыха водителя требованиям ЕСТР

Задание 2.5.

Определите последовательность этапов планирования работы сортировочной железнодорожной станции:

а) анализ прибывающих поездов и вагонопотоков

б) накопление вагонов по назначениям плана формирования

в) расформирование поездов на сортировочных путях

г) формирование новых отправительских маршрутов

Задание 2.6.

Установите последовательность расчёта потребности в топливе на месяц для парка грузовых автомобилей:

а) определение планируемого общего пробега парка на месяц

б) расчёт планового расхода топлива с учётом сезонных коэффициентов и дорожных условий
в) определение нормативного расхода топлива на 100 км для каждой модели ТС
г) расчёт потребности по видам топлива (бензин, дизель, газ)

Задание 2.7.

Определите последовательность этапов выбора стратегии тарифообразования на пассажирские перевозки:
а) анализ пассажиропотока и платёжеспособности населения
б) определение социально значимых категорий граждан (льготники)
в) расчёт экономически обоснованного тарифа (полная себестоимость + норма прибыли)
г) установление регулируемого тарифа (социального) порядка выше или ниже экономически обоснованного с выделением субсидии

Задание 2.8.

Установите последовательность мероприятий по снижению себестоимости перевозок на автомобильном транспорте:
а) внедрение системы контроля расхода топлива (телеметрия)
б) анализ статей затрат и выявление «узких мест»
в) оптимизация маршрутов для повышения коэффициента использования пробега
г) изменение системы мотивации водителей (премия за экономию топлива)

Задание 2.9.

Определите последовательность действий при организации международной автомобильной перевозки:
а) получение разрешения на международную перевозку (двустороннего или транзитного)
б) проверка соблюдения режима труда и отдыха водителя (требования ЕСТР)
в) оформление товаро-транспортных документов (CMR, книжка МДП при необходимости)
г) планирование маршрута с учётом ограничений по странам (масса, габариты, экологические зоны)

Задание 2.10.

Установите последовательность этапов внедрения системы ЭРА-ГЛОНАСС на транспортном предприятии:
а) проверка соответствия установленного оборудования техническому регламенту
б) оснащение подвижного состава кнопкой вызова экстренных оперативных служб
в) заключение договора с оператором системы
г) проведение тестового вызова и оформление акта ввода в эксплуатацию

Задача 1. Оценка эффективности использования подвижного состава при организации грузовых перевозок

По результатам анализа работы автотранспортного предприятия за месяц установлены следующие фактические показатели работы одного бортового грузового автомобиля грузоподъёмностью 10 тонн:

Общий пробег за месяц — 8 000 км
Пробег с грузом — 4 800 км
Общий объём перевезённого груза — 1 200 тонн
Время в наряде — 320 часов
Время движения — 240 часов
Простои под погрузкой/разгрузкой — 40 часов
Простои по техническим причинам — 20 часов
Простои по организационным причинам (отсутствие заказа) — 20 часов
Нормативные (плановые) показатели, утверждённые предприятием:
Коэффициент использования пробега (β) — 0,65
Коэффициент использования грузоподъёмности (γ) — 0,90
Техническая скорость (Vт) — 35 км/ч

Требуется:

1. Рассчитать фактические показатели использования подвижного состава:
коэффициент использования пробега (β);
коэффициент использования грузоподъёмности (γ);
техническую скорость (Vт);
эксплуатационную скорость (Vэ);
коэффициент использования времени в наряде.
2. Сравнить фактические и плановые показатели, определить абсолютные отклонения.
3. Определить, на сколько тонно-километров фактически недовыполнено транспортной работы по сравнению с плановым заданием при условии, что плановый пробег с грузом должен был составить 5 200 км.
4. Сформулировать не менее трёх управленческих решений для повышения эффективности использования подвижного состава на основе выявленных отклонений.
5. Сделать вывод об эффективности организации транспортного процесса в анализируемом месяце.

Задача 2. Расчёт себестоимости перевозки и выбор оптимального маршрута

Транспортная компания выполняет перевозку сборного груза (объём — 15 тонн, 50 куб. м) по маршруту: Санкт-Петербург → Москва → Нижний Новгород → Казань → Санкт-Петербург (кольцевой маршрут). Исходные данные:

Расстояния между городами: СПб — Мск — 710 км; Мск — НН — 410 км; НН — Кз — 400 км; Кз — СПб — 1 520 км (через НН и Мск).

Норма расхода топлива на 100 км — 30 литров дизельного топлива.

Цена дизельного топлива — 60 руб./литр.

Заработная плата водителя (сдельная) — 8 руб./км общего пробега.

Амортизация подвижного состава — 10 руб./км общего пробега.

Расходы на шины и ТО — 4 руб./км общего пробега.

Платные дороги на маршруте — 3 500 руб. (суммарно).

Постоянные затраты, отнесённые на рейс (аренда, страховка, диспетчеризация) — 8 000 руб.

Плановая рентабельность перевозки — 15% от полной себестоимости.

В качестве альтернативы рассматривается прямой маятниковый маршрут СПб — Кз — СПб (без заезда в Мск и НН) с расстоянием в одну сторону — 1 520 км. При этом груз в Москву и Нижний Новгород доставляется отдельным автомобилем с консолидацией у отправителя.

Требуется:

1. Рассчитать полную себестоимость кольцевого маршрута (переменные + постоянные затраты).
2. Рассчитать полную себестоимость альтернативного варианта (прямой рейс СПб-Кз + доставка в Мск и НН отдельным автомобилем), приняв, что затраты на доставку в Мск и НН составляют 48 000 руб. суммарно.
3. Определить минимальную коммерческую ставку (тариф) за рейс для каждого варианта с учётом плановой рентабельности.
4. Выбрать экономически целесообразный вариант маршрута и обосновать выбор.
5. Сформулировать вывод о влиянии консолидации грузов на себестоимость и тариф.

Задача 3. Планирование работы сортировочной железнодорожной станции и расчёт оборота вагона

На сортировочную станцию ежесуточно прибывает 1 800 вагонов в разборку. Параметры работы станции:

Количество сортировочных путей — 12

Вместимость одного сортировочного пути — 60 вагонов

Время на расформирование одного состава (с горки) — 25 минут

Время на формирование одного состава — 35 минут

Количество вагонов в среднем составе — 65 вагонов

Парк вагонов, закреплённых за станцией (рабочий парк) — 1 200 вагонов

Время нахождения вагона под погрузкой/выгрузкой — 6 часов

Время нахождения вагона в движении на участках, прилегающих к станции — 12 часов

Время нахождения вагона на других технических станциях — 18 часов

Требуется:

1. Рассчитать перерабатывающую способность сортировочной станции (в вагонах/сутки) с учётом количества сортировочных путей, их вместимости и времени цикла расформирования-формирования.
2. Сравнить перерабатывающую способность станции с фактическим вагонопотоком, требующим переработки. Сделать вывод о наличии «узкого места» или резерва мощности.
3. Рассчитать полный оборот вагона, закреплённого за станцией (от погрузки до следующей погрузки), в часах и сутках.
4. Определить нормативный рабочий парк вагонов, требуемый для обеспечения перерабатывающей способности, при условии, что оборот вагона не должен превышать 3,5 суток.
5. Сформулировать три управленческих решения для ускорения оборота вагона и повышения перерабатывающей способности станции при условии, что расширение путевого развития невозможно.

Задача 4. Расчёт экономической эффективности внедрения системы безопасности дорожного движения

Автотранспортное предприятие (парк — 50 единиц подвижного состава) планирует внедрение комплексной системы управления безопасностью дорожного движения, включающей:

Установку тахографов нового поколения с функцией контроля усталости водителя (10% парка, наиболее задействованного в междугородних рейсах)

Систему видеомониторинга в кабине (датчики направления взгляда, моргания)

Ежеквартальные тренинги по контраварийному вождению

Систему автоматической генерации отчётов по режиму труда и отдыха для диспетчерской службы

Инвестиции в проект:

Тахографы (5 шт.) — 120 000 руб. за единицу (включая установку)

Система видеомониторинга (5 шт.) — 80 000 руб. за единицу

Затраты на тренинги в год — 300 000 руб.

Затраты на внедрение ПО для генерации отчётов — 200 000 руб. (единовременно)

Дополнительные эксплуатационные расходы (обслуживание, лицензии, обработка данных) — 50 000 руб./год

Ожидаемые результаты от внедрения (по статистике аналогичных предприятий):

Снижение количества ДТП с участием тяжёлых последствий — с 4 случаев в год до 1 случая в год

Средний ущерб от одного ДТП с тяжёлыми последствиями — 2 500 000 руб. (включая штрафы, ремонт ТС, повреждённого груза, компенсации, простои)

Снижение количества нарушений режима труда и отдыха (фиксируемых при проверках) с 15 до 3 случаев в год

Средний штраф за нарушение режима труда и отдыха на юридическое лицо — 70 000 руб.

Снижение расхода топлива за счёт спокойного стиля вождения (эффект от тренингов) — 3% от годового расхода топлива (годовой расход топлива парка — 1 200 000 литров, цена топлива — 55 руб./литр по плану)

Горизонт планирования — 3 года. Ставка дисконтирования — 10%. Налоги и амортизацию не учитывать (упрощение).

Требуется:

1. Рассчитать общую сумму единовременных инвестиций в проект.
2. Рассчитать ежегодную экономию (денежный поток) от проекта по трём факторам:

снижение ущерба от ДТП;

снижение штрафов за нарушения режима труда и отдыха;

экономия топлива от контраварийного вождения.

Ежегодные дополнительные эксплуатационные расходы вычесть из экономии.

3. Рассчитать чистый дисконтированный доход (NPV) за 3 года.
4. Рассчитать простой срок окупаемости (без дисконтирования) и индекс доходности инвестиций (PI = приведённая выгода / инвестиции).
5. Сформулировать вывод о целесообразности внедрения системы БДД, оценив не только финансовые, но и социальные (нематериальные) эффекты. Какие из выгод не были учтены в расчётах, но важны для управленческого решения?

Критерии оценивания контрольных заданий:

Диапазон баллов	Описание критерия
85-100	Обучающимся задание выполнено без ошибок и в полном объеме.
65-84	Обучающимся в целом задание выполнено, имеются отдельные неточности или недостаточно полные ответы, не содержащие ошибок.
55-64	Обучающимся допущены отдельные ошибки при выполнении задания
0-54	У обучающегося отсутствуют ответы на большинство вопросов задачи, задание не выполнено или выполнено не верно.

5.5. Описание дополнительных материалов и оборудования, необходимых для выполнения проверочных заданий (*при необходимости*).

Для решения контрольных заданий обучающемуся разрешается использование калькулятора.

6. Формы промежуточной аттестации, критерии и шкала оценивания, типовые оценочные материалы по дисциплине

6.1. Промежуточная аттестация (зачет с оценкой) проводится в письменной форме. Обучающийся получает экзаменационный билет с вариантами задач. Обучающийся получает чистые маркированные листы бумаги для записей решения задач, затем приступает к решению. Необходимо дать ответ в письменном виде, подробно изложив ход решения, при необходимости завершить решение выводами.

РАЗДЕЛ 1. ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ МОБИЛЬНОСТЬЮ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ. ПК-3.1

Тема 1.1. Понятие и классификация транспортных услуг в непроизводственной сфере. ПК-3.1

1. Задания открытого типа

1.1. Вопросы открытого типа

№ п/п	**Вопрос**
1.	Сущность, цели и задачи управления транспортным процессом в системе менеджмента транспортной организации
2.	Классификация внешних и внутренних факторов, влияющих на эффективность транспортного процесса
3.	Модели маршрутизации перевозок (маятниковая, кольцевая, развозочная, сборная): содержание, преимущества, ограничения и практическое применение
4.	Методы минимизации непроизводительных простоев подвижного состава: сравнительная характеристика и условия выбора
5.	Роль диспетчеризации и систем спутникового мониторинга (ГЛОНАСС/GPS) в успешности управления транспортным процессом

1.2. Контрольные задания с ключами правильных ответов

Задание 1.

По результатам анализа работы автотранспортного предприятия за месяц выявлено, что общий пробег парка составил 120 000 км, из них пробег с грузом — 66 000 км, а время в наряде — 4 800 часов, из которых время движения — 3 600 часов. Определите фактические коэффициенты использования пробега (β) и использования времени в наряде (δ). Сравните с плановыми значениями (β_план = 0,60, δ_план = 0,80). Предложите три управленческих решения для повышения каждого показателя.

Для повышения β: оптимизация маршрутов, организация обратной загрузки, исключение порожних подач

Для повышения δ: сокращение времени погрузки-разгрузки, уменьшение простоев по техническим причинам, улучшение диспетчеризации

Задание 2.

Определите, какие из перечисленных факторов относятся к внешним (неконтролируемым перевозчиком) причинам простоев, а какие — к внутренним (контролируемым): закрытие дороги из-за погодных условий, поломка подвижного состава по вине водителя, забастовка докеров в порту, отсутствие заказа из-за неэффективной работы отдела продаж, изменение таможенных процедур, некачественное планирование маршрута диспетчером.

2. Задания комбинированного типа

2.1. Тестовые задания с обоснованием выбора

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
1.	Как называется показатель, характеризующий отношение пробега с грузом к общему пробегу транспортного средства? Варианты ответов: а) коэффициент использования грузоподъёмности, б) коэффициент использования пробега, в) коэффициент технической готовности, г) коэффициент сменности	б) коэффициент использования пробега	Коэффициент использования пробега (β = L_гр / L_общ) специально разработан для оценки доли полезного пробега в общем. Остальные показатели относятся к другим аспектам: грузоподъёмность (γ), техническая готовность (α_тг), сменность — к использованию времени.
2.	Какой тип маршрута позволяет минимизировать порожний пробег при перевозке грузов от одного поставщика нескольким получателям с последующим возвратом на базу? Варианты ответов: а) маятниковый с обратным порожним пробегом, б) кольцевой, в) маятниковый с обратной загрузкой, г) развозочный радиальный	г) развозочный радиальный	Развозочный (веерный) маршрут позволяет последовательно объехать всех получателей и вернуться на базу. Кольцевой маршрут также минимизирует порожний пробег, но при развозке от одного центра радиальная схема эффективнее.

3. Задания закрытого типа

3.1. Тестовые задания

Тест 1.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается только один из предложенных вариантов. Выбрать один верный ответ. Записать только букву выбранного варианта ответа.

Что относится к внутренним (контролируемым перевозчиком) причинам простоев подвижного состава?

а) закрытие дороги из-за погодных условий;

б) забастовка портовых рабочих;

в) поломка транспортного средства по вине водителя;

г) изменение таможенного законодательства.

Тест 2.

Внимательно прочитать текст задания и понять, что в качестве ответа ожидается несколько правильных ответов из предложенных вариантов. Выбрать несколько правильных ответов. Записать только буквы выбранных вариантов ответа.

Какие критерии используются при оценке эффективности управления транспортным процессом?

а) коэффициент использования пробега (β);
б) красочность навигационной карты;
в) коэффициент технической готовности парка (α_тг);
г) время доставки «от двери до двери»;
д) количество изданных диспетчерских распоряжений.

Тема 1.2. Организация транспортного обслуживания социальных и льготных категорий населения и их материально-техническая база. ПК-3.1

1. Задания открытого типа

1.1. Вопросы открытого типа

№ п/п	Вопрос
1.	Классификация видов транспорта по технико-экономическим параметрам: преимущества и ограничения каждого вида
2.	Материально-техническая база железнодорожного транспорта: состав, структура, показатели состояния
3.	Транспортные узлы и интермодальные терминалы: принципы организации, требования к инфраструктуре

1.2. Контрольные задания с ключами правильных ответов

Задание 1.

По результатам анализа парка подвижного состава автотранспортного предприятия установлено: списочное количество автомобилей — 50 ед., из них в эксплуатации находится 42 ед., в ремонте — 5 ед., в резерве — 3 ед. Коэффициент технической готовности (α_тг) по нормативу должен составлять не менее 0,85. Рассчитайте фактический α_тг и коэффициент выпуска на линию (α_в). Определите, сколько автомобилей дополнительно может быть выпущено на линию при достижении нормативного α_тг. Предложите три мероприятия для повышения α_тг.

Задание 2.

Определите, какие из перечисленных элементов относятся к инфраструктуре железнодорожного транспорта, автомобильного транспорта и водного транспорта: путевое хозяйство (рельсы, стрелочные переводы), контейнерный терминал с кранами, система автозаправочных станций, причальные стенки, система диспетчерской централизации (ДЦ), пункты весового контроля, доки для ремонта судов.

2. Задания комбинированного типа

2.1. Тестовые задания с обоснованием выбора

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
1.	Какой вид транспорта обладает самой высокой провозной способностью и наименьшей себестоимостью перевозки массовых грузов на дальние расстояния?	б) железнодорожный	Железнодорожный транспорт благодаря низкому сопротивлению качению (сталь по стали) и возможности формирования длинных составов имеет

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
	Варианты ответов: а) автомобильный, б) железнодорожный, в) воздушный, г) трубопроводный		наименьшую себестоимость тонно-километра среди сухопутных видов транспорта для массовых грузов.
2.	Что из перечисленного является ключевым фактором при выборе вида транспорта для перевозки скоропортящихся грузов на расстояние 2000 км? Варианты ответов: а) минимальная стоимость, б) максимальная грузоподъёмность, в) время доставки и поддержание температурного режима, г) возможность перевозки навалом	в) время доставки и поддержание температурного режима	Для скоропортящихся грузов критичны скорость доставки и соблюдение температурного режима (рефрижератор). Минимальная стоимость не является приоритетом из-за риска порчи груза.

3. Задания закрытого типа

3.1. Тестовые задания

Тест 1.

Выбрать один верный ответ.

Что относится к элементам материально-технической базы автомобильного транспорта?

а) путевое хозяйство (рельсы, стрелочные переводы);

б) система автозаправочных станций (АЗС);

в) причальные стенки;

г) система диспетчерской централизации (ДЦ).

Тест 2.

Выбрать несколько правильных ответов.

Какие факторы наиболее сильно влияют на выбор вида транспорта при организации грузовых перевозок?

а) цвет фирменного стиля перевозчика;

б) срочность доставки (требуемое время);

в) соотношение стоимости груза и стоимости перевозки;

г) габариты и масса груза;

д) дата основания компании-перевозчика.

Тема 1.3. Потребители транспортных услуг в непроизводственной сфере: сегментация и управление спросом. ПК-3.1

1. Задания открытого типа

1.1. Вопросы открытого типа

№ п/п	Вопрос
1.	Транспортная задача линейного программирования: постановка, критерии оптимальности, методы решения
2.	Документационное обеспечение грузовых перевозок: виды перевозочных документов, требования к оформлению
3.	Консолидация и деконсолидация грузов: экономическая эффективность LTL-перевозок, алгоритм работы сборного склада

1.2. Контрольные задания с ключами правильных ответов

Задание 1.

По результатам работы сборного склада за неделю установлено: общий объём грузов, поступивших от 12 мелких отправителей, составил 18 тонн (55 куб. м). На магистральный рейс было загружено 16 тонн (48 куб. м) в полуприцеп грузоподъёмностью 20 тонн (85 куб. м). Остаток груза — 2 тонны (7 куб. м) не поместился и был отправлен отдельным рейсом. Определите коэффициент использования грузоподъёмности (γ) и коэффициент использования объёма кузова (γ_v) для магистральной отправки. Предложите три способа повышения эффективности консолидации.

Задание 2.

Определите, какие из перечисленных документов оформляются при автомобильной перевозке грузов по России, а какие — при международной перевозке по системе МДП (Carne TIR): товарно-транспортная накладная (ТТН) по форме 1-Т, книжка МДП (Carne TIR), CMR-накладная, путевой лист, счёт-фактура (Invoice), сертификат происхождения товара.

2. Задания комбинированного типа

2.1. Тестовые задания с обоснованием выбора

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
1.	Что является критерием оптимальности в классической транспортной задаче о закреплении потребителей за поставщиками? Варианты ответов: а) максимум пробега, б) минимум суммарных транспортных затрат или тонно-километров, в) минимум количества задействованных водителей, г) максимум порожнего пробега	б) минимум суммарных транспортных затрат или тонно-километров	В классической постановке транспортной задачи целевая функция стремится к минимизации либо объёма транспортной работы (т·км), либо денежных затрат, что эквивалентно при постоянной стоимости тонно-километра.
2.	Что означает термин «консолидация грузов» в логистике? Варианты ответов: а) разделение крупной партии на мелкие отправки, б) объединение нескольких мелких партий от разных отправителей в одну крупную отправку, в) страхование груза на время перевозки, г) таможенное декларирование	б) объединение нескольких мелких партий от разных отправителей в одну крупную отправку	Консолидация — это процесс объединения (от лат. consolidatio — уплотнение). Разделение — это деконсолидация. Страхование и таможня — отдельные процессы.

3. Задания закрытого типа

3.1. Тестовые задания

Тест 1.

Выбрать один верный ответ.

Какой метод маршрутизации используется для задачи развозки грузов от одного центра нескольким получателям с возвратом на центр?

а) транспортная задача линейного программирования;

б) задача коммивояжёра;

в) метод максимального элемента;

г) метод северо-западного угла.

Тест 2.

Выбрать несколько правильных ответов.

Какие документы обязательно должны быть у водителя при международной автомобильной перевозке грузов по системе МДП?

а) товарно-транспортная накладная (ТТН) формы 1-Т;

б) книжка МДП (Carne TIR);

в) CMR-накладная;

г) счёт-фактура (Invoice);

д) меню водительской столовой.

Тема 1.4. Нормативно-правовое регулирование транспортного обслуживания населения. ПК-3.1

1. Задания открытого типа

1.1. Вопросы открытого типа

№ п/п	Вопрос
1.	Организационно-правовые формы предпринимательства на автотранспорте: ИП, ООО, самозанятый — сравнительный анализ
2.	Методы тарифообразования на рынке грузовых перевозок: затратный, рыночный, динамический
3.	Управление рисками в малом транспортном бизнесе: кассовые разрывы, операционные риски, коммерческие риски

1.2. Контрольные задания с ключами правильных ответов

Задание 1.

По результатам анализа деятельности ИП за квартал установлено: выручка — 4 500 000 руб., переменные затраты (топливо, оплата водителям, ТО, шины) — 2 700 000 руб., постоянные затраты (аренда офиса, страховка, бухгалтерия) — 600 000 руб. Рассчитайте маржинальную прибыль, точку безубыточности (в денежном выражении) и рентабельность продаж. Оцените запас финансовой прочности. Предложите три способа повышения рентабельности при условии, что рынок высококонкурентный и повышение тарифов невозможно.

Задание 2.

Определите, какие из перечисленных источников финансирования относятся к собственным, а какие — к заёмным для малого транспортного предприятия: нераспределённая прибыль прошлых лет, лизинг подвижного состава, уставный капитал учредителей, банковский овердрафт, амортизационные отчисления, краткосрочный кредит на пополнение оборотных средств.

2. Задания комбинированного типа

2.1. Тестовые задания с обоснованием выбора

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
1.	Какой режим налогообложения является наиболее выгодным для ИП на грузоперевозках с 3 автомобилями (годовая выручка до 60 млн руб., 2 наёмных водителя)? Варианты ответов: а) общая система налогообложения (ОСН), б) упрощённая система (УСН		

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
	«Доходы»), в) упрощённая система (УСН «Доходы минус расходы»), г) патентная система (ПСН)		
2.	Что является ключевым договором между перевозчиком и грузовладельцем, определяющим ответственность сторон и тариф? Варианты ответов: а) агентский договор, б) договор перевозки груза (разовый заказ-наряд), в) лицензионный договор, г) доверенность на право подписи		

3. Задания закрытого типа

3.1. Тестовые задания

Тест 1.

Выбрать один верный ответ.

Какой метод ценообразования предполагает расчёт ставки как «себестоимость рейса + нормативная рентабельность»?

а) демпинговый;

б) затратный (cost-plus);

в) рыночный (следование за лидером);

г) аукционный.

Тест 2.

Выбрать несколько правильных ответов.

Какие два основных источника финансирования доступны вновь создаваемому малому транспортному предприятию?

а) эмиссия акций на бирже (IPO);

б) собственные средства учредителей;

в) льготный лизинг подвижного состава (государственные программы для МСП);

г) выпуск облигаций с рейтингом AAA;

д) кредитование под залог нематериальных активов (бренда).

РАЗДЕЛ 2. УПРАВЛЕНИЕ ОТДЕЛЬНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ. ПК-3.1

Тема 2.1. Экономические механизмы управления транспортной доступностью. ПК-3.1

1. Задания открытого типа

1.1. Вопросы открытого типа

№ п/п	Вопрос
1.	Классификация эксплуатационных расходов на автомобильном транспорте: постоянные и переменные, прямые и косвенные

№ п/п	Вопрос
2.	Нормативный метод планирования себестоимости перевозок: отраслевые нормы расхода топлива, нормы на запчасти, расчёт амортизации
3.	Факторный анализ себестоимости перевозок: влияние изменения пробега, загрузки, цен на топливо

1.2. Контрольные задания с ключами правильных ответов

Задание 1.

По результатам работы автопоезда за месяц установлено: общий пробег — 12 000 км, расход топлива по путевым листам — 3 600 литров (факт). Нормативная база: базовая норма расхода топлива — 28 л/100 км, поправочный коэффициент за работу в зимних условиях — +5%, поправочный коэффициент за работу в городе — +10%. Рассчитайте нормативный расход топлива. Определите перерасход/экономию в литрах и процентах. Предложите три возможные причины отклонения и управленческие решения.

Задание 2.

Определите, какие из перечисленных затрат относятся к переменным, а какие — к постоянным при планировании себестоимости рейса: расходы на топливо, амортизация административного здания, заработная плата водителя по сдельному тарифу (за км), аренда офиса, расходы на шины (на 1 км), страховка ОСАГО (годовая), платные дороги.

Ключ (эталон ответа):

Переменные (зависят от пробега): расходы на топливо, зарплата водителя сдельно, расходы на шины, платные дороги

Постоянные (не зависят от пробега): амортизация административного здания, аренда офиса, страховка ОСАГО (годовая)

2. Задания комбинированного типа

2.1. Тестовые задания с обоснованием выбора

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
1.	Что из перечисленного является переменными эксплуатационными расходами на автомобильном транспорте? Варианты ответов: а) аренда офиса, б) расходы на топливо и смазочные материалы, в) оклад бухгалтера, г) амортизация административного здания		
2.	Какой метод планирования себестоимости перевозок наиболее точен при отсутствии данных за прошлые периоды? Варианты ответов: а) метод экстраполяции, б)		

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
	нормативный метод, в) метод аналогии, г) метод случайных чисел		

3. Задания закрытого типа

3.1. Тестовые задания

Тест 1.

Выбрать один верный ответ.

Что такое «нулевой рейс» (подача ТС под погрузку) в контексте управления себестоимостью?

а) рейс, не приносящий выручки, но создающий затраты;

б) рейс с отрицательной рентабельностью;

в) рейс, в котором груз отсутствует;

г) рейс, выполняемый ночью.

Тест 2.

Выбрать несколько правильных ответов.

Какие два метода планирования себестоимости перевозок считаются наиболее точными при отсутствии данных за прошлые периоды?

а) нормативный (на основе отраслевых норм расхода ресурсов);

б) экстраполяции;

в) экспертный (с участием технологов и экономистов);

г) метод корректировки на инфляцию;

д) метод флэш-консенсуса.

Тема 2.2. Планирование работы служб и подразделений, обеспечивающих транспортную мобильность населения. ПК-3.1

1. Задания открытого типа

1.1. Вопросы открытого типа

№ п/п	Вопрос
1.	Показатели использования вагонного парка: оборот вагона, статическая и динамическая нагрузка, производительность вагона
2.	План формирования поездов: принципы назначения струй, параметрический расчёт накопления
3.	Оперативное управление при нарушениях движения: перепланирование пропуска поездов, изменение весовых норм

1.2. Контрольные задания с ключами правильных ответов

Задание 1.

По результатам работы сортировочной станции за сутки установлено: прибыло в разборку 1 500 вагонов, переработано станцией 1 200 вагонов. Время нахождения вагона на станции (простой) по норме — 6 часов, фактически — 8 часов. Рассчитайте перерабатывающую способность станции в процентах от прибывшего потока и коэффициент выполнения нормы простоя. Предложите три организационных мероприятия для снижения простоя.

Задание 2.

Определите, какие из перечисленных показателей относятся к показателям использования вагонного парка, а какие — к показателям использования локомотивного парка: оборот вагона (в сутках), участковая скорость (км/ч), статическая нагрузка вагона (т/ваг), среднесуточный пробег локомотива (км/сут), производительность вагона (т·км/ваг·сут), техническая скорость (км/ч).

2. Задания комбинированного типа

2.1. Тестовые задания с обоснованием выбора

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
1.	Что такое «оборот вагона» в системе планирования железнодорожного транспорта? Варианты ответов: а) время от погрузки до выгрузки, б) время от одной погрузки до следующей погрузки (полный цикл), в) расстояние, которое проходит вагон за месяц, г) количество вагонов в ремонте		
2.	Что представляет собой «план формирования поездов» (ПФП)? Варианты ответов: а) документ, определяющий назначения поездов и накопление вагонов на станциях, б) расписание движения пассажирских поездов, в) план ремонта локомотивов, г) план обучения машинистов		

3. Задания закрытого типа

3.1. Тестовые задания

Тест 1.

Выбрать один верный ответ.

Какой показатель характеризует интенсивность использования грузовых вагонов?

а) статическая нагрузка вагона (т/ваг);

б) цвет вагона;

в) количество лампочек в кабине машиниста;

г) возраст начальника депо.

Тест 2.

Выбрать несколько правильных ответов.

Какие два показателя наиболее важны для планирования работы сортировочной станции?

а) перерабатывающая способность (вагонов/сутки);

б) количество зелёных насаждений на привокзальной площади;

в) время нахождения вагона под грузовыми операциями;

г) средний возраст диспетчеров;

д) количество маневровых локомотивов в распоряжении станции.

Тема 2.3. Управление услугами городского и пригородного пассажирского транспорта. ПК-3.1

1. Задания открытого типа

1.1. Вопросы открытого типа

№ п/п	Вопрос
1.	Методы обследования пассажиропотоков: талонный, визуальный, автоматизированный — точность и затратность
2.	Тарифная политика на пассажирском транспорте: социальные тарифы, зонные и беззонные системы, динамическое ценообразование
3.	Показатели качества пассажирских перевозок: регулярность, наполнение, безопасность, комфорт

1.2. Контрольные задания с ключами правильных ответов

Задание 1.

По результатам маршрутного обследования автобусного маршрута установлено: максимальный пассажиропоток в «час пик» — 450 человек в час, средний пассажиропоток за сутки — 220 человек в час. Вместимость автобуса — 80 человек. Интервал движения в «час пик» — 10 минут (6 автобусов в час). Рассчитайте коэффициент неравномерности пассажиропотока и фактическую загрузку автобусов в «час пик». Определите, требуется ли увеличение количества автобусов. Если да, то до какой величины интервала.

Задание 2.

Определите, какие из перечисленных методов обследования пассажиропотока относятся к прямым (непосредственный контакт с пассажирами), а какие — к косвенным (аппаратным): талонный метод, видеонаблюдение с анализом, опрос пассажиров, данные с валидаторов и турникетов, метод «заметок» (бланки на остановках), датчики веса на входе.

2. Задания комбинированного типа

2.1. Тестовые задания с обоснованием выбора

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
1.	Что является ключевым показателем качества пассажирских перевозок с точки зрения пассажира? Варианты ответов: а) стоимость проезда на 1 км пути, б) регулярность и точность соблюдения расписания, в) количество перевозимой ручной клади, г) цвет сидений в салоне		
2.	Какой метод ценообразования чаще		

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
	всего применяется на пассажирском транспорте регулируемых сегментов (пригородные поезда, метро)? Варианты ответов: а) динамическое ценообразование (как в авиации), б) тарифное регулирование государством (социально-ориентированные тарифы), в) свободный рыночный аукцион, г) установление тарифов пассажирами		

3. Задания закрытого типа

3.1. Тестовые задания

Тест 1.

Выбрать один верный ответ.

Что такое «коэффициент неравномерности пассажиропотока» при планировании пассажирских перевозок?

а) отношение количества сидячих мест к стоячим;

б) отношение максимальной интенсивности пассажиропотока к средней за период;

в) обратная величина к рентабельности маршрута;

г) отношение количества кондукторов к числу пассажиров.

Тест 2.

Выбрать несколько правильных ответов.

Какие два метода используются для сглаживания часовой неравномерности пассажиропотока в утренний «час пик»?

а) ввод экспресс-маршрутов с пропуском промежуточных остановок;

б) отмена всех рейсов до 10 утра;

в) увеличение частоты движения (сокращение интервала) в пиковые часы;

г) повышение тарифов в часы пик в 10 раз.

Тема 2.4. Безопасность транспортных услуг и защита пассажиров в непроизводственной сфере. ПК-3.1

1. Задания открытого типа

1.1. Вопросы открытого типа

№ п/п	Вопрос
1.	Нормативно-правовая база БДД в РФ: приказы Минтранса, КоАП РФ, Уголовный кодекс — обзор требований к перевозчику
2.	Виды и процедура инструктажей по БДД: вводный, повторный, сезонный, целевой — периодичность, содержание, журналы

№ п/п	Вопрос
3.	Тахографы и режим труда и отдыха водителя: требования ЕСТР и российского законодательства, ответственность за нарушения

1.2. Контрольные задания с ключами правильных ответов

Задание 1.

В автопарке из 50 автомобилей за год произошло 4 ДТП с тяжёлыми последствиями (по вине водителей предприятия). Общий пробег парка за год — 2 500 000 км. Рассчитайте коэффициент аварийности (количество ДТП на 1 млн км пробега) и коэффициент тяжести последствий (количество погибших/раненых на 1 ДТП — по условным данным: 2 погибших, 6 раненых на 4 ДТП). Сравните с отраслевым бенчмарком (3 ДТП на 1 млн км, 1,5 пострадавших на 1 ДТП). Предложите три мероприятия по снижению аварийности.

Задание 2.

Определите, какие из перечисленных документов по БДД являются обязательными для транспортной компании, осуществляющей перевозку пассажиров (лицензируемый вид деятельности), а какие — рекомендуемыми: приказ о назначении ответственного за БДД, план мероприятий по обеспечению БДД, журнал инструктажей по БДД, журнал учёта ДТП, программа стажировки водителей, календарь корпоративных праздников.

2. Задания комбинированного типа

2.1. Тестовые задания с обоснованием выбора

№ п/п	Содержание задания	Правильный ответ	Аргументы, обосновывающие выбор ответа
1.	Какой режим труда и отдыха водителя (для грузовых перевозок в международном сообщении) предписан Европейским соглашением (ЕСТР)? Варианты ответов: а) не более 4,5 часов управления без перерыва, обязательный перерыв 45 минут, б) можно управлять 12 часов подряд без перерыва, в) сон только в движении, г) работа без выходных в течение месяца		
2.	Какое подразделение (лицо) несёт персональную ответственность за организацию безопасности дорожного движения (БДД) в транспортной компании? Варианты ответов: а) главный бухгалтер, б) руководитель организации или назначенное им ответственное лицо, в) прораб строительного участка, г) уборщица офиса		

3. Задания закрытого типа

3.1. Тестовые задания

Тест 1.

Выбрать один верный ответ.

Какой из видов инструктажа по БДД является первичным для вновь принятого водителя?

а) сезонный;

б) вводный;

в) целевой;

г) повторный.

Тест 2.

Выбрать несколько правильных ответов.

Какие два обязательных медицинских осмотра проводятся в транспортной компании (согласно приказу Минтранса)?

а) предсвадебный медицинский осмотр;

б) предрейсовый медицинский осмотр водителей;

в) послерейсовый медицинский осмотр (для отдельных категорий);

г) ежегодный гинекологический осмотр.

Тест 3.

Построить верную последовательность.

Определите последовательность этапов служебного расследования ДТП перевозчиком:

а) анализ технического состояния ТС (тормоза, рулевое);

б) опрос водителя и очевидцев;

в) изучение схемы ДТП и справки ГИБДД;

г) разработка корректирующих мероприятий.

Записать буквы в нужной последовательности: _____

Ключ: в, б, а, г

Тест 4 .

Установите соответствие.

Установите соответствие между показателем работы железнодорожного транспорта и его характеристикой.

№	Показатель	Характеристика	
1	Оборот вагона	А	Количество тонно-километров, произведённых одним вагоном за сутки
2	Статическая нагрузка вагона	Б	Время от одной погрузки до следующей погрузки
3	Производительность вагона	В	Количество груза, погруженного в вагон (т/ваг)

Ответ: 1__, 2__, 3__

Доклад

Подготовка докладов «Поиск резервов повышения эффективности транспортного процесса: методология, инструменты, практика принятия управленческих решений».

Шесть групповых докладов с обсуждением методологии комплексной оценки эффективности транспортной деятельности, систематизации факторов и резервов, а также методов их выявления и обобщения.

Тематика докладов:

1. **Понятие и классификация транспортных услуг в непроизводственной сфере как объекта управления:** модели маршрутизации (маятниковая, кольцевая, сборная), показатели эффективности (β, γ, Vт, Vэ), методы минимизации непроизводительных простоев, роль диспетчеризации и систем ГЛОНАСС/GPS.
2. **Организация транспортного обслуживания социальных и льготных категорий населения и их материально-техническая база:** сравнительный анализ видов транспорта по технико-экономическим параметрам, оценка состояния материально-технической базы (коэффициенты технической готовности, износа), контейнеризация и интермодальные перевозки.
3. **Потребители транспортных услуг в непроизводственной сфере: сегментация и управление спросом:** методы маршрутизации (транспортная задача, задача коммивояжёра), документационное обеспечение (ТТН, CMR, книжка МДП), консолидация грузов (LTL/FTL), управление претензионной работой.
4. **Нормативно-правовое регулирование транспортного обслуживания населения:** организационно-правовые формы (ИП, ООО, самозанятый), налогообложение (УСН, ПСН, НПД), методы тарифообразования (затратный, рыночный), управление рисками (кассовые разрывы, ДТП, неплатежи).
5. **Экономические механизмы управления транспортной доступностью:** классификация затрат (постоянные/переменные), нормативный метод планирования себестоимости, факторный анализ себестоимости (влияние пробега, загрузки, цен на топливо), системы контроля расхода топлива и экономии ресурсов.
6. **Безопасность транспортных услуг и защита пассажиров в непроизводственной сфере как объект управления:** нормативно-правовая база БДД, виды инструктажей, тахографы и режим труда и отдыха водителя (ЕСТР), служебное расследование ДТП, информационные технологии в БДД (тахографы, датчики усталости, видеорегистраторы, AEBS, ЭРА-ГЛОНАСС).

Методические рекомендации по подготовке доклада.

Подготовка доклада способствует формированию навыков исследовательской работы, расширяет познавательные интересы, приучает критически мыслить. При написании доклада по заданной теме составляется план, подбираются основные источники. В процессе работы с источниками, систематизируют полученные сведения, делают выводы и обобщения.

Подготовка доклада требует от обучающегося большой самостоятельности и серьезной интеллектуальной работы, которая принесет наибольшую пользу, если будет включать с себя следующие этапы: изучение наиболее важных научных работ по данной теме, перечень которых дает сам преподаватель; анализ изученного материала, выделение наиболее значимых для раскрытия темы фактов, мнений разных ученых и научных положений; обобщение и логическое построение материала доклада, например, в форме развернутого плана; написание текста доклада с соблюдением требований научного стиля.

Построение доклада включает три части: вступление, основную часть и заключение. Во вступлении указывается тема доклада, устанавливается логическая связь ее с другими темами или место рассматриваемой проблемы среди других проблем, дается краткий обзор источников, на материале которых раскрывается тема и т. п. Основная часть должна иметь четкое логическое построение, в ней должна быть раскрыта тема доклада. В заключении обычно подводятся итоги, формулируются выводы, подчеркивается значение рассмотренной проблемы и т. п.

6.3. Критерии и шкала оценивания на основе БРС.

КРИТЕРИИ ОЦЕНИВАНИЯ	РЕЗУЛЬТАТ В БАЛЛАХ
Дан полный, в логической последовательности развернутый ответ на поставленный вопрос, где он продемонстрировал знания предмета в полном объеме учебной программы, достаточно глубоко осмысливает дисциплину, самостоятельно, и исчерпывающе отвечает на дополнительные вопросы, приводит собственные примеры по проблематике поставленного вопроса, решил предложенные практические задания без ошибок	90-100
Дан развернутый ответ на поставленный вопрос, где обучающийся демонстрирует знания, приобретенные на лекционных и семинарских занятиях, а также полученные посредством изучения обязательных учебных материалов по курсу, дает аргументированные ответы, приводит примеры, в ответе присутствует свободное владение монологической речью, логичность и последовательность ответа. Однако допускается неточность в ответе. Решил предложенные практические задания с небольшими неточностями.	75-89
Дан ответ, свидетельствующий в основном о знании процессов изучаемой дисциплины, отличающийся недостаточной глубиной и полнотой раскрытия темы, знанием основных вопросов теории, слабо сформированными навыками анализа явлений, процессов, недостаточным умением давать аргументированные ответы и приводить примеры, недостаточно свободным владением монологической речью, логичностью и последовательностью ответа. Допускается несколько ошибок в содержании ответа и решении практических заданий.	60-74
Дан ответ, который содержит ряд серьезных неточностей, обнаруживающий незнание процессов изучаемой предметной области, отличающийся неглубоким раскрытием темы, незнанием основных вопросов теории, несформированными навыками анализа явлений, процессов, неумением давать аргументированные ответы, слабым владением монологической речью, отсутствием логичности и последовательности. Выводы поверхностны. Решение практических заданий не выполнено, т.е. обучающийся не способен ответить на вопросы даже при дополнительных наводящих вопросах преподавателя.	1-59

6.4. Для решения контрольных заданий обучающемуся разрешается использование калькулятора.

7. Методические материалы по освоению дисциплины (модуля)

Подготовка к лекциям.

Главное в период подготовки к лекционным занятиям – научиться методам самостоятельного умственного труда, сознательно развивать свои творческие способности и

овладевать навыками творческой работы. Для этого необходимо строго соблюдать дисциплину учебы и поведения. Четкое планирование своего рабочего времени и отдыха является необходимым условием для успешной самостоятельной работы. В основу его нужно положить рабочие программы изучаемых в семестре дисциплин. Каждому обучающемуся следует составлять еженедельный и семестровый планы работы, а также план на каждый рабочий день. С вечера всегда надо распределять работу на завтрашний день. В конце каждого дня целесообразно подводить итог работы: тщательно проверить, все ли выполнено по намеченному плану, не было ли каких-либо отступлений, а если были, по какой причине это произошло. Нужно осуществлять самоконтроль, который является необходимым условием успешной учебы. Если что-то осталось невыполненным, необходимо изыскать время для завершения этой части работы, не уменьшая объема недельного плана.

Самостоятельная работа на лекции.

Слушание и запись лекций – сложный вид вузовской аудиторной работы. Внимательное слушание и конспектирование лекций предполагает интенсивную умственную деятельность обучающегося. Краткие записи лекций, их конспектирование помогает усвоить учебный материал. Конспект является полезным тогда, когда записано самое существенное, основное и сделано это самим обучающимся. Не надо стремиться записать дословно всю лекцию. Такое «конспектирование» приносит больше вреда, чем пользы. Запись лекций рекомендуется вести по возможности собственными формулировками. Желательно запись осуществлять на одной странице, а следующую оставлять для проработки учебного материала самостоятельно в домашних условиях. Конспект лекции лучше подразделять на пункты, параграфы, соблюдая красную строку. Этому в большой степени будут способствовать пункты плана лекции, предложенные преподавателям. Принципиальные места, определения, формулы и другое следует сопровождать замечаниями «важно», «особо важно», «хорошо запомнить» и т.п. Можно делать это и с помощью разноцветных маркеров или ручек. Лучше если они будут собственными, чтобы не приходилось просить их у однокурсников и тем самым не отвлекать их во время лекции. Целесообразно разработать собственную «маркографию» (значки, символы), сокращения слов. Не лишним будет и изучение основ стенографии. Работая над конспектом лекций, всегда необходимо использовать не только учебник, но и ту литературу, которую дополнительно рекомендовал лектор. Именно такая серьезная, кропотливая работа с лекционным материалом позволит глубоко овладеть знаниями.

Подготовка к практическим занятиям.

Подготовку к каждому практическому занятию каждый обучающийся должен начать с ознакомления с планом практического занятия, который отражает содержание предложенной темы. Тщательное продумывание и изучение вопросов плана основывается на проработке текущего материала лекции, а затем изучения обязательной и дополнительной литературы, рекомендованную к данной теме. На основе индивидуальных предпочтений обучающемуся необходимо самостоятельно выбрать тему доклада по проблеме практического занятия и по возможности подготовить по нему презентацию. Если программой дисциплины предусмотрено выполнение практического задания, то его необходимо выполнить с учетом предложенной инструкции (устно или 10 письменно). Все новые понятия по изучаемой теме необходимо выучить наизусть и внести в глоссарий, который целесообразно вести с самого начала изучения курса. Результат такой работы должен проявиться в способности обучающегося свободно ответить на теоретические вопросы практического занятия, его выступлении и участии в коллективном обсуждении вопросов изучаемой темы, правильном выполнении практических заданий и контрольных работ.

Структура практического занятия:

В зависимости от содержания и количества отведенного времени на изучение каждой темы может практическое занятие состоять из четырех-пяти частей:

1. Обсуждение теоретических вопросов, определенных программой дисциплины.
2. Доклад и/ или выступление с презентациями по проблеме практического занятия.
3. Обсуждение выступлений по теме – дискуссия.
4. Выполнение практического задания с последующим разбором полученных результатов или обсуждение практического задания, выполненного дома, если это предусмотрено программой.
5. Подведение итогов занятия.

Первая часть – обсуждение теоретических вопросов - проводится в виде фронтальной беседы со всей группой и включает выборочную проверку преподавателем теоретических знаний обучающихся. Примерная продолжительность – до 15 минут. Вторая часть – выступление обучающихся с докладами, которые должны сопровождаться презентациями с целью усиления наглядности восприятия, по одному из вопросов практического занятия. Обязательный элемент доклада – представление и анализ статистических данных, обоснование социальных последствий любого экономического факта, явления или процесса. Примерная продолжительность – 20-25 минут. После докладов следует их обсуждение – дискуссия. В ходе этого этапа практического занятия могут быть заданы уточняющие вопросы к докладчикам. Примерная продолжительность – до 15-20 минут. Если программой предусмотрено выполнение практического задания в рамках конкретной темы, то преподавателями определяется его содержание и дается время на его выполнение, а затем идет обсуждение результатов. Если практическое задание должно было быть выполнено дома, то на практическом занятии преподаватель проверяет его выполнение (устно или письменно). Примерная продолжительность – 15-20 минут. Подведением итогов заканчивается практическое занятие. Обучающимся должны быть объявлены оценки за работу и даны их четкие обоснования. Примерная продолжительность – 5 минут.

Работа с литературными источниками.

В процессе подготовки к практическим занятиям, обучающимся необходимо обратить особое внимание на самостоятельное изучение рекомендованной учебно-методической (а также научной и популярной) литературы. Самостоятельная работа с учебниками, учебными пособиями, научной, справочной и популярной литературой, материалами периодических изданий и Интернета, статистическими данными является наиболее эффективным методом получения знаний, позволяет значительно активизировать процесс овладения информацией, способствует более глубокому усвоению изучаемого материала, формирует у обучающихся свое отношение к конкретной проблеме. Более глубокому раскрытию вопросов способствует знакомство с дополнительной литературой, рекомендованной преподавателем, что позволяет обучающимся проявить свою индивидуальность в рамках выступления на занятиях, выявить широкий спектр мнений по изучаемой проблеме.

8. Учебная литература и ресурсы информационно-телекоммуникационной сети Интернет

8.1. Основная литература

1. Ефимова, О. В. Основы экономики, организации и процессного управления бизнесом на транспорте : учебное пособие / О. В. Ефимова, Г. В. Бубнова, К. А. Разумовский. — Москва : Прометей, 2024. — 236 с. — ISBN 978-5-00172-544-2. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: https://e.lanbook.com/book/446084

2. Гварлиани, Т. Е. Финансовая и управленческая бизнесаналитика: курс лекций по подготовке к государственному экзамену : учебное пособие / Т. Е. Гварлиани, А. Ю. Баранова, Е. Е. Синявская. — Сочи : СГУ, 2024. — 48 с. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: https://e.lanbook.com/book/492875

3. Астафьева, О. В. Теория организации и управление изменениями. В схемах и таблицах : учебное пособие / О. В. Астафьева, Т. В. Алексашина, О. А. Бородина. — Москва : Прометей, 2026. — 538 с. — ISBN 978-5-00172-870-2. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: https://e.lanbook.com/book/515811

8.2. Дополнительная литература

1. Вакуленко, С. П. Единая транспортная система : учебное пособие / С. П. Вакуленко, Н. Ю. Евреенова. — Москва : РУТ (МИИТ), 2020. — 105 с. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: https://e.lanbook.com/book/175941

2. Терованесов, М. Р. Траспортный менеджмент и логистика : учебное пособие / М. Р. Терованесов, В. С. Козлов. — Донецк : ДОНАУИГС, 2020. — 295 с. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: https://e.lanbook.com/book/225878

3. Ефимова, О. В. Основы экономики, организации и процессного управления бизнесом на транспорте : учебное пособие / О. В. Ефимова, Г. В. Бубнова, К. А. Разумовский. — Москва : Прометей, 2024. — 236 с. — ISBN 978-5-00172-544-2. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: https://e.lanbook.com/book/446084

4. Козлов, В. С. Разработка новых и адаптация существующих инструментов по формированию процессов управления в организациях сферы услуг : монография / В. С. Козлов. — Донецк : ДОНАУИГС, 2020. — 260 с. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: https://e.lanbook.com/book/225809.

5. Коровяковский, Е. К. Контейнерная транспортная система : учебное пособие / Е. К. Коровяковский, Ю. В. Коровяковская. — Санкт-Петербург : ПГУПС, 2023. — 43 с. — ISBN 978-5-7641-1836-9. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: https://e.lanbook.com/book/349778

8.3. Нормативные правовые документы и иная правовая информация

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (принят ГД ФС РФ 18.10.2007). – М.: Кодекс, 2024. – 56 с.

2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (принят ГД ФС РФ 15.11.1995). – М.: Проспект, 2024. – 32 с.

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (принят ГД ФС РФ 18.10.2007). – М.: ИНФРА-М, 2024. – 78 с.

4. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (принят ГД ФС РФ 03.07.2015). – М.: Норма, 2024. – 48 с.

5. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (принят ГД ФС РФ 11.06.2003).

6. Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт

2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» (утв. Правительством РФ 21.12.2020). – М.: Кодекс, 2021. – 64 с.

7. Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (утв. Правительством РФ 01.10.2020). – М.: ИНФРА-М, 2021. – 52 с.

8. Постановление Правительства РФ от 23.11.2012 № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы» (утв. Правительством РФ 23.11.2012). – М.: Стандартинформ, 2013. – 38 с.

9. Приказ Минтранса России от 16.10.2020 № 424 «Об утверждении Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей» (утв. Минтрансом РФ 16.10.2020, зарегистрирован в Минюсте РФ 18.11.2020 № 60969). – М.: Кодекс, 2021. – 26 с.

10. Приказ Минтранса России от 15.01.2014 № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (утв. Минтрансом РФ 15.01.2014, зарегистрирован в Минюсте РФ 25.04.2014 № 32119). – М.: ИНФРА-М, 2014. – 44 с.

8.4. Интернет-ресурсы

http://www.mintrans.ru/
http://rosavtodor.gov.ru/
http://rzd.ru/
http://www.garant.ru/
http://www.consultant.ru/

9. Материально-техническая база, информационные технологии, программное обеспечение и информационные справочные системы

Требования к аудитории:
- Лекционные
- Семинарские
- Помещения для самостоятельной работы

Требования к оборудованию:
- Доска
- проектор
- ПК (стационарный) или ноутбук: операционная система: не ниже Windows 7 (или аналогичная по функциям)

Требования к программному обеспечению:
- пакет Microsoft Office