

Документ подписан простой электронной подписью

Информация о владельце:

ФИО: Новиков Денис Владимирович

Должность: Директор филиала

Дата подписания: 11.11.2024 10:37:57

Уникальный программный ключ:

3357c68ce48ec4b95c93289ac7a9678e502be80

Тесты по дисциплине

«Транспортно-операторская деятельность»

к модулю «Нормативные и правовые документы о транспортно-операторской деятельности в РФ» (с учетом компетенции ПК-10 «готов к предоставлению грузоотправителям и грузополучателям услуг: по оформлению перевозочных документов, сдаче и получению, завозу и вывозу грузов; по выполнению погрузочно-разгрузочных и складских операций; по подготовке подвижного состава; по страхованию грузов, таможенному оформлению грузов и транспортных средств; по предоставлению информационных и финансовых услуг»)

1. Назовите три этапа развития ТЭД в РФ в период 1950–2000 гг.
2. Основная цель транспортного экспедитора (с точки зрения государства)?
3. В соответствии с Гражданским Кодексом РФ транспортный экспедитор работает:
 - 1) с грузоотправителем по его письменной заявке;
 - 2) с грузополучателем по его письменной заявке;
 - 3) с грузовладельцем по договору транспортной экспедиции;
 - 4) с пассажиром по проездному билету.
4. Кем принят и утвержден Федеральный закон №87 от 30.06.2003 г. «О транспортно-экспедиционной деятельности»:
 - 1) Государственной Думой и правительством;
 - 2) Правительством и Президентом;
 - 3) Государственной Думой и Президентом.
5. Имеет ли право транспортный экспедитор не выдавать грузовладельцу груз, если не получил вознаграждение за свою работу?
 - 1) да;
 - 2) нет;
 - 3) если есть особые случаи, указать их.
6. Имеет ли право транспортный экспедитор менять согласованный с грузовладельцем маршрут следования груза?
 - 1) да;
 - 2) нет;
 - 3) если есть особые случаи, указать их.
7. ГОСТ Р 52298-2004 «Общие требования к транспортно-экспедиторским услугам. Методы контроля», определяющий порядок предоставления грузоотправителям и грузополучателям услуг и их перечень (по оформлению перевозочных документов, сдаче и получению, завозу и вывозу грузов; по выполнению погрузочно-разгрузочных и складских операций; по подготовке подвижного состава; по страхованию грузов, таможенному оформлению грузов и транспортных средств; по предоставлению информационных и финансовых услуг). Услуги транспортного экспедитора должны соответствовать таким стандартным требованиям, как:
 - 1) экономичность;
 - 2) комплексность;
 - 3) динамичность;
 - 4) точность и своевременность исполнения;
 - 5) безопасность;
 - 6) экологичность;
 - 7) обеспечение сохранности груза;
 - 8) этичность обслуживающего персонала;
 - 9) информативность;
 - 10) техничность.
8. Правила транспортно-экспедиционной деятельности (№554 от 8.09.2006) утверждены:

- 1) Министерством путей сообщения РФ;
- 2) Госстандартом РФ;
- 3) Правительством РФ;
- 4) Государственной Думой РФ;
- 5) Президентом РФ.

9. Экспедиторские документы, оформляемые в соответствии с Правилами транспортно-экспедиционной деятельности:

- 1) поручение экспедитору, товарно-транспортная накладная;
- 2) экспедиторская расписка, складская расписка, коносамент;
- 3) поручение экспедитору, экспедиторская расписка, складская расписка;
- 4) коносамент, договор транспортной экспедиции, складская расписка;
- 5) договор перевозки, коносамент, накладная.

10. Договор транспортной экспедиции:

- 1) заключается в устной форме;
- 2) заключается в письменной форме;
- 3) не заключается, а транспортная экспедиция осуществляется по транспортным накладным или коносаментам.

Задание

по дисциплине: «Транспортно-операторская деятельность»

Тема: «Определение стоимостных и других показателей для выбора логистической схемы доставки грузов, выбора логистического посредника»

Цель работы: сформировать у обучающихся комплекс знаний по определению стоимостных и других показателей, на основании которых производится обоснование и выбор логистической схемы доставки грузов, сформировать навыки практического решения задач в данной области, познакомить с современными логистическими системами и технологиями интермодальных и мультимодальных перевозок.

Состав работы:

1. Исходные данные (табл. 1 и 2).
2. Транспортная характеристика перевозимого груза.
3. Выбор подвижного состава автомобильного, железнодорожного и речного транспорта, используемого для перевозки.
4. Рассматриваемые схемы доставки грузов и определение расстояния перевозки по ним.
5. Определение нормативных сроков доставки груза по рассматриваемым схемам доставки.
6. Определение стоимости доставки партии груза. Критерии оптимизации схем доставки грузов, выбора логистического посредника, перевозчика и экспедитора.
7. Определение стоимости доставки партии груза с учетом стоимости «грузовой массы в пути».
8. Определение стоимости доставки партии груза с учетом качества перевозок.
9. Выбор оптимальной логистической схемы доставки груза.

Литература:

1. Костров, В.Н. Транспортная экспедиция: методики определения технологии и логистических схем доставки грузов : учебное пособие / В.Н. Костров, А.И. Телегин, А.О. Ничипорук. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2008. – 60 с.
2. Транспортное экспедирование : учебное пособие / А.И. Телегин и др. – Н.Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ». – 2010. – 396 с.
3. Домнина О.Л., Цверов В.В. Расчет сроков доставки грузов на различных видах транспорта : методические рекомендации. – Н. Новгород. ВГАВТ. 2003.

Исходные данные к работе по определению оптимальных логистических схем доставки груза

Таблица 1

Вариант	Пункт отправления	Пункт назначения	Пункт перевалки	Род груза	Способ / средство транспортирования	Цена груза, руб./т.	Просрочка при доставке, сут.	Партия груза, т.
1	Череповец	Бирючки	Астрахань	аммофос	навалом	12900	2	1500
2	Череповец	Веселый	Ростов-на-Дону	карбамид	тр. пакеты	7950	1	2000
3	Березники	Бирючки	Астрахань	нитрофоска	навалом	4400	3	2500
4	Березники	Веселый	Ростов-на-Дону	сульфат аммония	контейнеры	6500	4	3000
5	Н. Новгород	Астрахань	Тольятти	кирпичи	тр. пакеты	2700	1	1500
6	Н. Новгород	Ростов-на-Дону	Саратов	вино	тр. пакеты	315000	2	2000
7	Рыбинск	Астрахань	Волгодонск	бумага	тр. пакеты	47500	3	2500
8	Рыбинск	Ростов-на-Дону	Тольятти	пиломатериалы	контейнеры	20000	1	3000
9	Тольятти	Санкт-Петербург	Рыбинск	консервы в ящиках	контейнеры	82200	1	1500
10	Тольятти	Беломорск	Череповец	мочевина	навалом	7950	2	2000
11	Волгодонск	Санкт-Петербург	Череповец	горох в мешках	навалом	13000	3	2500
12	Азов	Девшино	Тольятти	водка	контейнеры	126000	4	3000
13	Азов	Н. Новгород	Саратов	асбест	контейнеры	15000	4	1500
14	Череповец	Азов	Волгодонск	цемент	навалом	3300	2	2000
15	Соликамск	Азов	Красноармейск	аммофос	тр. пакеты	12900	3	2500
16	Красноармейск	Беломорск	Рыбинск	сигареты	тр. пакеты	57600	1	3000
17	Череповец	Красноармейск	Соколки	пиломатериалы	тр. пакеты	20000	3	1500
18	Волгодонск	Санкт-Петербург	Н. Новгород	цемент	тр. пакеты	3300	2	2000
19	Азов	Н. Новгород	Красноармейск	горох в мешках	контейнеры	13000	1	2500
20	Санкт-Петербург	Тольятти	Н. Новгород	стеклотара	контейнеры	1400	3	3000

Таблица 2

Способ транспортирования	Тариф на грузовые работы (погрузка, выгрузка, перевалка)		
	Ж.д. транспорт	Автотранспорт	Речной транспорт
навалом	80 руб/т	900 руб/авто	33,02 руб/т
тр. пакеты	115 руб/т	1900 руб/авто	61 руб/т
контейнеры (20 т)	2400 руб/ед	1900 руб/авто	364,0 руб/ед
	Тариф на перевозку на расстояние до 500 км		
	Ж.д. транспорт	Автотранспорт	Речной транспорт
навалом	рассчитывается с использованием программы RAIL-Tarif	1,67 руб/ткм	1,2 руб/ткм
тр. пакеты		0,78 руб/ткм	1,5 руб/ткм
контейнеры (20 т)		0,65 руб/ткм	1,4 руб/ткм
	Тариф на перевозку на расстояние от 500 до 1000 км		
	Ж.д. транспорт	Автотранспорт	Речной транспорт
навалом	рассчитывается с использованием программы RAIL-Tarif	1,85 руб/ткм	0,75 руб/ткм
тр. пакеты		0,95 руб/ткм	1,2 руб/ткм
контейнеры (20 т)		0,8 руб/ткм	1,0 руб/ткм
	Тариф на перевозку на расстояние от 1000 км		
	Ж.д. транспорт	Автотранспорт	Речной транспорт
навалом	рассчитывается с использованием программы RAIL-Tarif	2,05 руб/ткм	0,5 руб/ткм
тр. пакеты		1,25 руб/ткм	1,0 руб/ткм
контейнеры (20 т)		1,05 руб/ткм	0,85 руб/ткм

Примерные темы рефератов по дисциплине
«Транспортно-операторская деятельность»:

1. Мировой опыт развития транспортно-логистических услуг.
2. Российский опыт развития транспортно-логистических услуг.
3. Региональные аспекты развития рынка транспортно-логистических услуг.
4. Характеристика транспортной экспедиции в зарубежных странах.
5. Характеристика зарубежных терминалов и терминальных перевозок.
6. Комплексное транспортное и транспортно-экспедиционное обслуживание в зарубежных странах и развитие логистических систем ускорения доставки грузов. Повышение качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развитие инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения.
7. Совершенствование систем грузовых перевозок с участием железнодорожного и автомобильного транспорта.
8. Организация транспортных систем и терминалов для доставки грузов «от двери до двери».
9. Развитие смешанных (комбинированных) и контейнерных перевозок.
10. Управление материальными потоками предприятий по принципу «точно в срок».
11. Информационное обеспечение управления передвижением грузов «точно в срок».
12. Повышение профессиональной пригодности перевозчиков и транспортных экспедиторов.
13. Состояние отечественных грузовых терминалов в системе транспортной экспедиции.
14. Транспортная экспедиция на железнодорожном, морском и речном транспорте.
15. Транспортная экспедиция на автомобильном транспорте.
16. Классификация транспортно-экспедиционных услуг в речных портах (терминалах).
17. Модель управления в транспортно-экспедиционном предприятии сквозным грузодвижением.
18. Мультимодальный транспорт – основа и перспектива развития комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания.
19. Маркетинговое и логистическое обеспечение транспортно-экспедиционного обслуживания.
20. Эффективность, качество и надежность комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания.
21. Метод и пример определения резерва транспортных ресурсов критического звена комплексной системы транспортно-экспедиционного обслуживания.
22. Стратегическое управление транспортно-экспедиционным предприятием.
23. Стратегические факторы формирования и развития транспортно-экспедиционного предприятия.
24. Экономическая оценка эффективности работы транспортно-экспедиционного предприятия.
25. Концепция формирования эффективной организационной структуры управления в транспортно-экспедиционном предприятии.
26. Определение параметров и условий эффективного функционирования организационной структуры управления.
27. Методика нормирования времени обслуживания клиентов транспортно-экспедиционным предприятием.
28. Факторы и условия, определяющие выбор способа транспортирования груза.
29. Методики и стандартные требования к формированию грузового места, транспортных пакетов и контейнеров.
30. Методы экспертной оценки выбора схемы перевозки партии груза.
31. Формирование основных фаз выполнения транспортно-экспедиционных услуг оператора перевозки.
32. Формирование типовых схем обработки грузов на терминалах по системе «кросс-докинг» (при завозе-вывозе грузов).
33. Методы определения транспортным экспедитором стоимостных показателей доставки груза (объединенной грузовой единицы).

Министерство транспорта Российской Федерации
Волжский государственный университет водного транспорта
Кафедра логистики и маркетинга

Задание

по дисциплине: «Транспортно-операторская деятельность»

Тема: «Планирование перевозок мелких партий тарно-штучных грузов на основе многокритериального подхода, а также оптимальной маршрутизации»

Цель практического задания: изучить методы планирования перевозок мелких партий тарно-штучных грузов с использованием оптимальной маршрутизации и на основе многокритериального подхода

Исходные данные для выполнения работы:

1. Пункты завозы/вывоза грузов и расстояния между ними приведены в табл. 1.
2. Количество ввозимого и вывозимого груза приведено в табл. 2.
3. Выделено 4 автомобиля: два из них грузоместимостью по 100 ед., один – 200 ед., один – 300 ед. (автомобиль должен быть загружен не менее чем на 70%).
4. Время работы пунктов и автотранспорта с 8 до 16 часов.
5. Учесть перерыв в работе ряда пунктов, когда они не принимают автомобили: пункт 3 – с 11 до 12 ч.; пункт 6 – с 12 до 13 ч.; пункт 8 – с 13 до 14 ч.

Состав работы:

1. Изучить методику оперативного планирования перевозок мелких партий тарно-штучных грузов автомобильным транспортом.
2. Сформировать оптимальный маршрут завоза/вывоза грузов в соответствии с методикой и исходными данными, решив поставленную задачу с использованием следующих методов:
 - 2.1. Метод функции «выгоды».
 - 2.2. Метод сумм.
 - 2.3. Метод развозки партий с заданным временем поставок грузов.
 - 2.4. Метод сокращения порожних пробегов на маятниковых перевозках.
3. Решить поставленную задачу с использованием стандартного программного обеспечения (MS Excel).

Примечание: пункты 2.4 и 3 выполняются по согласованию с преподавателем.

Литература:

1. Транспортное экспедирование : учебное пособие / А.И. Телегин и др. – Н.Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ». – 2010. – 396 с.
2. Телегин, А.И. Планирование перевозок мелких партий тарно-штучных грузов : учебно-методическое пособие / А.И. Телегин, А.О. Ничипорук. – Н.Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», – 2008, – 25 с.

Таблица 1

Расстояния между пунктами по вариантам, км

Маршруты	Вариант									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
0-1	12	11	13	14	15	16	17	18	19	20
0-2	7	6	8	9	7	6	10	11	12	7
1-2	3	4	3	4	5	3	6	7	6	4
1-3	6	5	6	7	4	5	3	2	1	6
1-4	19	18	17	16	15	19	20	21	22	18
2-3	11	12	10	9	11	10	13	14	15	11
2-5	14	13	12	15	10	11	16	15	13	13
3-4	9	8	7	10	6	8	11	12	9	9
3-5	4	3	5	2	7	9	5	3	4	3
3-6	18	17	16	15	13	12	19	20	17	18
3-7	8	7	6	5	4	6	8	7	8	7
4-6	13	14	12	11	15	10	11	12	14	13
4-8	21	22	20	24	21	19	18	17	21	20
5-6	5	7	8	6	9	4	3	9	7	5
5-7	2	3	4	5	6	3	7	8	2	3
6-7	13	12	11	10	9	8	6	5	12	12
6-8	10	9	12	11	7	11	12	8	10	10
7-8	16	15	14	13	17	18	12	11	15	16

Таблица 2

Количество ввозимого/вывозимого груза по вариантам, ед.

Пункты завоза/вывоза	Вариант									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
0-1-0	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
	100	95	90	85	80	75	70	60	65	55
0-2-0	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88
	78	76	74	72	70	68	66	64	62	60
0-3-0	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
	58	56	54	52	50	48	46	44	42	40
0-4-0	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48
	70	68	66	64	62	60	58	56	54	52
0-5-0	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58
	50	52	54	56	58	60	48	46	44	42
0-6--0	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28
	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
0-7-0	20	22	24	26	28	32	34	36	38	40
	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48
0-8-0	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42
	36	38	40	42	44	46	48	50	52	54

Тесты по дисциплине
«Транспортно-операторская деятельность»
к модулю «Планирование перевозок мелких партий тарно-штучных грузов с
использованием оптимальной маршрутизации и на основе
многокритериального подхода»

1. Объясните принцип нахождения оптимального маршрута по методу «выгоды», использующийся при проектировании систем доставки грузов и пассажиров.

2. По какой формуле в методе «выгоды», используемом при проектировании систем доставки грузов и пассажиров и оптимальной маршрутизации, считается эффект от объединения двух пунктов в один маршрут?

3. Почему метод «выгоды» называют приближительным? Вследствие чего этот метод не всегда дает оптимальное решение?

4. Возможно ли объединение маршрутов 0-1-2-3-0 и 2-4? Почему?

5. Возможно ли объединение маршрутов 0-1-2-3-0 и 4-5? Если нет, то как должны выглядеть маршруты, чтобы их можно было объединить?

6. Какова правильная запись маршрута, полученного при использовании метода «выгоды»?

1) 0-1-2-3-4;

3) 0-1-2-3-4-0;

2) 0-1-2-3-4-1;

4) 0-1-2-3-4-1-0.

7. Объясните принцип нахождения оптимальной расстановки пунктов на маршруте по методу «сумм», также используемого при проектировании систем доставки грузов и пассажиров и оптимальной маршрутизации. Какая основная формула при этом используется?

8. В чем основной недостаток метода «сумм»?

9. Сколько помимо центрального склада (пункт «0») должно быть в маршруте пунктов, чтобы было целесообразно применение метода «сумм»?

10. При применении метода «сумм» на маршруте возник перегруз. Каковы возможные действия для устранения этого явления?

11. Какая из записей соответствует маршруту, который может быть получен только при использовании метода «сумм»? При каких обстоятельствах возникает такая запись?

- | | |
|-----------------|-------------------|
| 1) 0-1-2-3-4; | 3) 0-1-2-3-4-0; |
| 2) 0-1-2-3-4-1; | 4) 0-1-2-3-4-1-0. |

12. Объясните принцип, по которому производится выбор оптимального маршрута в методе с учетом времени развозки партий груза.

13. Ниже даны последовательности формирования маршрута по методу «выгоды». В каком случае целесообразно не проверять время прибытия автомобиля в пункты на каждом этапе, а сделать проверку только по окончании формирования всего маршрута?

- | Маршрут 1: | Маршрут 2: |
|------------------|------------------|
| 1. 0-1-2-0 | 1. 0-1-2-0 |
| 2. 0-1-2-3-0 | 2. 0-1-2-3-0 |
| 3. 0-1-2-3-8-0 | 3. 0-8-1-2-3-0 |
| 4. 0-1-2-3-8-6-0 | 4. 0-6-8-1-2-3-0 |

14. Даны этапы формирования маршрута по методу выгоды. При проверке времени прибытия оказалось, что в пункте 3 автомобиль оказался в перерыв. Возможно ли, чтобы на последующих этапах или в конечном маршруте автомобиль не попал в перерыв. Если да, то в каком из вариантов это возможно и почему?

- | Маршрут 1: | Маршрут 2: |
|------------------|------------------|
| 1. 0-1-2-0 | 1. 0-1-2-0 |
| 2. 0-1-2-3-0 | 2. 0-1-2-3-0 |
| 3. 0-1-2-3-8-0 | 3. 0-8-1-2-3-0 |
| 4. 0-1-2-3-8-6-0 | 4. 0-6-8-1-2-3-0 |

15. Что делать, если проверка всего маршрута показала, что автомобиль прибывает в один из пунктов в перерыв? Каковы возможные варианты действий?

16. Время работы пунктов с 8-00 до 16-00. В одном из пунктов нерабочий перерыв, варианты которого указаны ниже. В каком случае возможно существование одного, а в каком случае – двух интервалов отправления автомобилей с центрального склада?

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1) 8-00 – 9-00; | 3) 14-00 – 15-00; |
| 2) 11-00 – 12-00; | 4) 15-00 – 16-00. |

Вопросы самоподготовки по дисциплине
«Транспортно-операторская деятельность»:

1. Актуальность и содержание курса.
2. Развитие транспортно-экспедиторской и операторской деятельности в РФ.
3. Цели и задачи транспортно-экспедиторского обслуживания.
4. Нормативные положения Гражданского Кодекса РФ по транспортной экспедиции (Гл. 41, ст. 801-806).
5. Права и обязанности экспедитора и клиента (ФЗ №87 от 2003 г.).
6. Ответственность экспедитора и клиента (ФЗ №87 от 2003 г.).
7. Объекты и принципы стандартизации и сертификации ТЭД.
8. Классификация транспортно-экспедиторских услуг (по оформлению перевозочных документов, сдаче и получению, завозу и вывозу грузов; по выполнению погрузочно-разгрузочных и складских операций; по подготовке подвижного состава; по страхованию грузов, таможенному оформлению грузов и транспортных средств; по предоставлению информационных и финансовых услуг и др.).
9. Общие требования к транспортно-экспедиторским услугам. Методы контроля (ГОСТ Р 52298-2004).
10. Виды транспортно-экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте (ГОСТ Р 51133-1998).
11. Стандартные требования к транспортно-экспедиторским услугам на железнодорожном транспорте (ГОСТ Р 51133-1998).
12. О сертификации транспортно-экспедиторских услуг на железнодорожном транспорте (ГОСТ Р 51133-1998).
13. Общие положения и понятия правил о транспортно-экспедиционной деятельности (правила о ТЭД).
14. Экспедиторские документы (правила о ТЭД).
15. Порядок оказания ТЭУ (правила о ТЭД).
16. Требования к качеству ТЭУ (правила о ТЭД).
17. Критерии оптимизации схем доставки грузов, проектирования логистических систем доставки грузов и пассажиров, выбора логистического посредника, перевозчика и экспедитора.
18. Транспортно-экспедиционные операции в речном порту (речном терминале).
19. Определение стоимости доставки партии груза.
20. Определение стоимости доставки партии груза с учетом стоимости «грузовой массы в пути» и качества перевозки.
21. Формирование типового технологического процесса для определения времени транспортирования груза при доставке по системе «от двери до двери».
22. Формирование типового технологического процесса для определения времени транспортирования груза при доставке по системе «точно в срок».
23. Возможности и принципы круглогодичного использования речных терминалов при мультимодальных перевозках.
24. Характеристика мирового рынка транспортно-экспедиционных и логистических услуг.
25. Основные характеристики рынка транспортно-логистических услуг в РФ и перспективы его развития с учетом внедрения современных логистических систем и технологий для транспортных организаций, использования технологий интермодальных и мультимодальных перевозок.
26. Терминальные перевозки – основа транспортно-экспедиционных услуг, повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев, развития инфраструктуры товарного рынка и каналов распределения.
27. Состояние грузовых терминалов РФ.
28. Характеристика транспортных операторов в зарубежных странах.
29. Международная организация по транспортной экспедиции и операторской деятельности.

30. Международные соглашения по документальному оформлению перевозок грузов на автомобильном транспорте.
31. ТЭД в западноевропейских странах.
32. ТЭД в США.
33. ТЭД в Японии: правовые основы и ответственность транспортных экспедиторов с позиций социальной значимости деятельности.
34. Планирование перевозок мелких партий тарно-штучных грузов с использованием оптимальной маршрутизации и на основе многокритериального подхода.

Вопросы 1-16 относятся к первому модулю, 17-23 - ко второму модулю, 24-33 - к третьему модулю, 34 - к четвертому модулю.