



Федеральное агентство морского и речного транспорта
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
**«Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С.О. Макарова»**

Воронежский филиал
Федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С.О. Макарова»

ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ
ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕКУЩЕЙ И ПРОМЕЖУТОЧНОЙ
АТТЕСТАЦИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ
Б1.В.ОД.3 «Экономика транспорта»
(Приложение к рабочей программе дисциплины)

Уровень образования:	Высшее образование – бакалавриат	
Направление подготовки:	38.03.01 Экономика	
Направленность (профиль):	Экономика предприятий и организаций	
Вид профессиональной деятельности:	Расчетно-экономическая, аналитическая, научно-исследовательская, организационно-управленческая	
Язык обучения:	Русский	
Кафедра:	Экономики и менеджмента	
Форма обучения:	Очная	Заочная
Курс:	2	3
Составитель:	старший преподаватель Куцева Е.Э.	

ВОРОНЕЖ 2020 г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. ПАСПОРТ ФОНДА ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ	3
1.1 Перечень компетенций и этапы их формирования в процессе освоения дисциплины	3
1.2 Паспорт фонда оценочных средств для проведения текущей и промежуточной аттестации обучающихся	5
1.3 Критерии оценивания результата обучения по дисциплине и шкала оценивания	5
2. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕКУЩЕГО КОНТРОЛЯ	6
2.1 Задания для самостоятельной работы и средства текущего контроля	6
2.2 Критерии оценки качества освоения дисциплины	23
3. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ	28
3.1 Теоретические вопросы и практические задания для проведения зачета и экзамена	34
3.2 Показатели, критерии и шкала оценивания ответов на экзамене	35

1. ПАСПОРТ ФОНДА ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

1.1 Перечень компетенций и этапы их формирования в процессе освоения дисциплины

В результате освоения ОПОП бакалавриата обучающийся должен овладеть следующими результатами обучения по дисциплине:

Код компетенции	Содержание компетенции	Планируемые результаты освоения дисциплины
ОПК-3	способность выбрать инструментальные средства для обработки экономических данных в соответствии с поставленной задачей, проанализировать результаты расчетов и обосновать полученные выводы	Знать: – теоретические основы, принципы развития и закономерности функционирования транспорта в современной экономике; – роль транспортного комплекса в экономике страны; – основные этапы развития системы управления и организации экономической деятельности транспортного комплекса; – место транспорта Российской Федерации в мировой транспортной системе и современные тенденции развития и перспективы национальной и мировой транспортной инфраструктуры. Уметь: – применять понятийно-категориальный аппарат и нормативно-правовую базу экономики транспорта в профессиональной деятельности; – планировать производство транспортных услуг; – оценивать эффективность деятельности предприятий транспортного комплекса и разрабатывать мероприятия по ее повышению. Владеть: – методологией экономического исследования; – современными методиками расчета и анализа основных технико-экономических показателей деятельности предприятия транспортного комплекса; – навыками сбора и обработки информации, необходимой для планирования деятельности предприятия транспортного комплекса.
ПК-4	способность на основе описания экономических процессов и явлений строить стандартные теоретические и эконометрические модели, анали-	Знать: – структуру транспортной системы страны и основные технико-экономические показатели работы подотраслей транспорта; – состав и характеристику ресурсов транспортного производства, современные транс-

	зировать и содержательно интерпретировать полученные результаты	портные технологии; –теоретические и практические подходы к определению источников и механизмов обеспечения конкурентоспособности организаций транспортного комплекса; Уметь: – формировать систему ключевых технико-экономических показателей деятельности транспортного комплекса; – определять себестоимость транспортных услуг и принимать обоснованные решения по их ценообразованию; Владеть: – навыками анализа конкурентной среды рынка транспортных услуг; – основными методами определения тарифов на транспортные услуги; – навыками работы с научными публикациями по экономике транспорта.
--	--	--

1.2 Паспорт фонда оценочных средств для проведения текущей и промежуточной аттестации обучающихся

№ п/п	Контролируемые темы дисциплины (модуля)	Код контролируемой компетенции	Наименование оценочного средства
1	Тема 1. Транспорт как отрасль материального производства	ОПК-3 ПК-4	Вопросы для контроля знаний, дискуссия, тестирование, экзамен.
2	Тема 2. Система управления транспортным комплексом и отдельными его отраслями	ОПК-3 ПК-4	Вопросы для контроля знаний, дискуссия, тестирование, кейс-задание, экзамен.
3	Тема 3. Характеристика транспортного рынка	ОПК-3 ПК-4	Вопросы для контроля знаний, кейс-задание, тестовые задания, дискуссия, экзамен
4	Тема 4. Конкуренция и монополизм на транспорте.	ОПК-3 ПК-4	Вопросы для контроля знаний, дискуссия, тестирование, экзамен.
5	Тема 5. Ресурсы транспортного производства	ОПК-3 ПК-4	Вопросы для контроля знаний, дискуссия, тестовые задания, практические задания, экзамен.
6	Тема 6. Основной и оборотный капитал транспорта	ОПК-3 ПК-4	Вопросы для контроля знаний, дискуссия, практические задания, тестовые задания, экзамен.
7	Тема 7. Транспортные издержки общества и издержки транспорта	ОПК-3 ПК-4	Вопросы для контроля знаний, практические задания, тестовые задания, дискуссия, экзамен.

1.3 Критерии оценивания результата обучения по дисциплине и шкала оценивания

Уровни сформированности компетенции	Основные признаки уровня
Пороговый (базовый) уровень (Оценка «3», Зачтено) (обязательный по отношению ко всем выпускникам к моменту завершения ими обучения по ОПОП)	– обучающийся обладает удовлетворительной способностью выбрать инструментальные средства для обработки экономических данных транспортной отрасли и предприятий, проанализировать результаты расчетов и обосновать полученные выводы с учетом основных требований и социальной деятельности; – обучающийся обладает удовлетворительной способностью на основе описания экономических процессов и явлений транспортной отрасли и предприятий строить стандартные теоретические и эконометрические модели, анализировать и содержательно интерпретировать полученные результаты
Повышенный (продвинутый) уровень (Оценка «4», Зачтено) (превосходит пороговый (базовый) уровень по одному или нескольким существенным признакам)	- обучающийся обладает достаточно полной, но с некоторыми неточностями способностью выбрать инструментальные средства для обработки экономических данных транспортной отрасли и предприятий, проанализировать результаты расчетов и обосновать полученные выводы с учетом основных требований и социальной деятельности; - обучающийся обладает достаточно полной, но с некоторыми неточностями способностью на основе описания экономических процессов и явлений транспортной отрасли и предприятий строить стандартные теоретические и эконометрические модели, анализировать и содержательно интерпретировать полученные результаты
Высокий (превосходный) уровень (Оценка «5», Зачтено) (превосходит пороговый (базовый) уровень по всем существенным признакам, предполагает максимально возможную выраженность компетенции)	- обучающийся обладает превосходной способностью выбрать инструментальные средства для обработки экономических данных транспортной отрасли и предприятий, проанализировать результаты расчетов и обосновать полученные выводы с учетом основных требований и социальной деятельности; - обучающийся обладает превосходной способностью на основе описания экономических процессов и явлений транспортной отрасли и предприятий строить стандартные теоретические и эконометрические модели, анализировать и содержательно интерпретировать полученные результаты.

2. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕКУЩЕГО КОНТРОЛЯ

2.1 Задания для самостоятельной работы и текущего контроля

Тема 1. Транспорт как отрасль материального производства

Вопросы для контроля знаний:

1. Транспорт как отрасль.
2. Структура отрасли «транспорт».
3. Продукция транспорта и её количественное измерение.
4. Качество транспортной продукции.
5. Подотрасли транспорта, их сравнительная технико-экономическая характеристика.
6. Влияние транспорта на эффективность функционирования экономики.
7. Учет транспортного фактора при обосновании размещения производства.

Тема дискуссии: Особенности транспортной отрасли России.

Тестовые задания:

1. Транспорт общего (магистральный) и не общего (подъездные пути) пользования - как универсальный вид транспорта и составная часть единого транспортного комплекса страны - _____ изучения экономики транспорта
2. В качестве объекта изучения транспорт выступает как:
 - а) как отрасль экономики, как вид транспорта, как средство сообщений;
 - б) как отрасль экономики, как подсистема единого транспортного комплекса, и как самостоятельная производственно-экономическая система;
 - в) как сфера деятельности, как образ жизни, как самостоятельная производственно-экономическая система
3. Предметом изучения экономики транспорта являются:
 - а) транспорт общего (магистральный) и не общего (подъездные пути) пользования - как универсальный вид транспорта и составная часть единого транспортного комплекса страны
 - б) производственные отношения и экономические интересы, возникающие между участниками перевозок
 - в) сложная производственно-экономическая и социальная система (ПЭСС) со своей внутренней только ей присущей территориально- производственной и функциональной структурой
 - г) отдельные подразделения, звенья и элементы транспорта, или виды деятельности: перевозка грузов, перевозки пассажиров в дальнем и пригородном следовании, деятельность инфраструктурного комплекса, ремонтное производство, капитальное строительство и т.п.
4. С какими субъектами не возникает производственных отношений и экономических интересов у предприятий транспорта:
 - а) с предприятиями других отраслей хозяйства и населением (пассажирами)
 - б) с предприятиями других видов транспорта
 - в) с дипломатическими представительствами России в других странах
 - г) с транспортными компаниями и их отдельными подразделениями, служб и звеньев транспорта между собой
5. Какова главная задача экономики транспорта как науки:
 - а) исследования, направленные на максимизацию прибыли компании ОАО «РЖД»
 - б) исследование условий и разработка практических рекомендаций, при соблюдении которых обеспечивается полное и качественное удовлетворение потребностей произ-

водства и населения в перевозках грузов и пассажиров при наиболее экономичном использовании всех ресурсов самого транспорта и обеспечивающих его внутранспортных отраслей производства;

в) исследования, направленные на минимизацию расходов предприятий транспорта
г) разработка практических рекомендаций, позволяющих снизить транспортную составляющую в цене товаров

6. Какие две группы проблем выделяют в содержании экономики транспорта:

а) проблема снижения тарифов и проблема повышения прибыли от перевозок
б) проблема удовлетворения потребности в перевозках и транспортном обслуживании грузовладельцев и населения по объему и количеству и проблема снижения транспортной составляющей в цене товаров

в) проблема борьбы за конкурентные рынки транспортных услуг и проблема экономической и коммерческой эффективности работы и развития отрасли

г) проблема удовлетворения потребности в перевозках и транспортном обслуживании грузовладельцев и населения по объему и количеству и проблема экономической и коммерческой эффективности работы и развития отрасли

7. Транспорт в условиях рыночной экономики можно охарактеризовать как:

а) Объект рынка
б) Субъект рынка
в) Объект и субъект рынка

8. В качестве объекта рынка транспорт:

а) сам является участником рынка и подчиняется всем рыночным законам
б) есть общее условие производства и любой непроеизводственной деятельности
в) перемещает различную народнохозяйственную продукцию между производителями и потребителями
г) играет важную роль в размещении производственных сил

9. В чем суть классического подхода к определению места транспорта в экономике:

а) отнесение транспорта к сфере услуг
б) отнесение транспорта к сферам материального производства
в) рассмотрение транспорта как главной отрасли экономики страны
г) рассмотрение транспорта как вспомогательной функции, не влияющей на глобальные экономические процессы

10. В чем суть рыночного подхода к определению места транспорта в экономике:

а) отнесение транспорта к сфере услуг
б) отнесение транспорта к сферам материального производства
в) рассмотрение транспортного рынка как чисто монополистического
г) рассмотрение транспортного рынка как рынка с моделью чистой конкуренции

11. На какие два типа делят транспорт:

а) внутрипроизводственный (промышленный) и транспорт сферы обращения
б) межпроизводственный и транспорт сферы обращения
в) внутрипроизводственный (промышленный) и транспорт сферы потребления
г) промышленный и сельскохозяйственный транспорт

12. Каковы главные функции внутрипроизводственного транспорта

а) перемещение грузов и пассажиров в масштабе всей страны
б) перемещение только промышленных грузов между предприятиями

- в) перемещение рабочих к местам производства
 - г) перемещение средства труда и рабочих внутри предприятия
13. Каковы главные функции транспорта сферы обращения:
- а) перемещение грузов и пассажиров в масштабе одной отрасли
 - б) перемещение различной народнохозяйственной продукции между производителями и потребителями
 - в) перемещение средства труда и рабочих внутри предприятия
 - г) роль связующего звена между сферой производства и сферой потребления³
14. Каким образом транспорт играет важную роль в размещении производственных сил:
- а) транспорт перемещает средства труда и рабочих внутри предприятия. Он выполняет свои функции на стадии производства, его работа является составной частью технологического процесса предприятия
 - б) производственные предприятия размещают таким образом, чтобы стоимость продукции на месте ее потребления при прочих равных условиях была минимальной для всей совокупности предприятия. При этом минимизируются суммарные общественно-необходимые затраты на производство и обращение, включая перевозки
 - в) осуществляя перевозки между предприятиями, регионами и странами, транспорт влияет на масштабы общественного производства и его темпы
 - г) выполняя свои функции на стадиях обращения, транспорт сферы обращения осуществляет связи, порождаемые территориальным разделением труда
15. Какое из указанных значений транспорта является неверным:
- а) экономическое значение
 - б) политическое значение
 - в) оборонное значение
 - г) социальное значение
 - д) психологическое значение
 - е) культурное значение
 - ж) экологическое значение
16. Зависимость между любым набором факторов производства и максимально возможным объемом продукции, производимым из этого набора факторов на транспорте, как и в других областях, называется _____.
17. Факторами транспортного производства являются _____.
18. Что включает труд как фактор транспортного производства:
- а) эксплуатационный и неэксплуатационный контингент работников
 - б) затраты труда работников транспорта
 - в) заработную плату работников транспорта
 - г) план по труду предприятий транспорта
 - д) _____
19. В чем выражен капитал как фактор транспортного производства
- а) в земле, отводимой для строительства линий и терминалов
 - б) в эксплуатационном и неэксплуатационном контингенте работников
 - в) в экономических результатах деятельности железных дорог
 - г) в основных производственных и непроизводственных фондах, а также финансовых активах
 - д) в затратах на капитальное строительство железных дорог

20. Установите соответствие между факторами транспортного производства и их выражением:

	Фактор транспортного производства		В чем выражается фактор
1	Труд	1	основные производственные и непроизводственные фонды, а также финансовые активы
2	Капитал	2	территория, отводимая для строительства линий и терминалов
3	Земля	3	эксплуатационный и внеэксплуатационный контингент работников
4	Прочие ресурсы	4	денежные средства на счетах и в кассе предприятий транспорта, дебиторская задолженность
		5	материальные ресурсы, информационные ресурсы и т.д.
		6	нормативно-правовые акты, регламентирующие деятельность предприятий транспорта

Тема 2. Система управления транспортным комплексом и отдельными его отраслями

Вопросы для контроля знаний:

1. Функции и уровни управления транспортным производством.
2. Методы управления транспортным производством.
3. Организационная структура и функции органов управления на федеральном и региональном уровне.

Тема дискуссии: Современные методы управления транспортным комплексом

Тестовые задания:

1. Какая из перечисленных функций управления относится к специфическим для транспорта:
 А) руководство;
 Б) планирование;
 В) планирование перевозок
2. Какие методы управления применяются на транспорте?
 А) административные
 Б) экономические
 В) социально–психологические
 Г) совокупность перечисленных методов
 Д) ни один из перечисленных методов
3. Общие функции управления на транспорте:
 А) носят универсальный характер;
 Б) имеют место только на данном уровне управления;
 В) характерны только для данного вида деятельности.
4. Не является функцией региональных органов управления транспортом:

- А) обеспечение безопасности движения;
- Б) регулирование перевозок;
- В) разработка правил, положений и других нормативных актов по вопросам перевозок.

5. Разработка федеральных программ развития видов транспорта являются задачами:

- А) Федеральных служб и агентств
- Б) Министерства транспорта
- В) оба ответа верны

6. Министерство транспорта:

- А) распоряжается собственностью транспортных предприятий
- Б) планирует хозяйственную деятельность транспортных предприятий
- В) оба ответа верны
- Г) оба ответа не верны

7. Министерство транспорта осуществляет руководство каких видов транспорта?

- А) всех видов транспорта
- Б) всех видов транспорта общего пользования
- В) железнодорожного, автомобильного, морского, речного, воздушного и городского электрического
- Г) автомобильного, морского, речного, воздушного, трубопроводного и городского электрического

Кейс-задание: “Расчет динамики и структуры перевозок, грузооборота и пассажирооборота транспорта России”

Собрать информацию об объеме перевозок и грузообороте, выполненном транспортом России за последние 3 года по видам транспорта и рассчитать показатели динамики и структуры перевозок грузов по различным видам транспорта общего пользования, а также среднюю дальность перевозок грузов и пассажиров по видам транспорта. Результаты расчетов занести в таблицу, составить обзорную записку, в которой дать сравнительную характеристику видам транспорта. Составить самостоятельно иллюстрации к обзорной записке по расчетам, отразив графически динамику и структуру показателей.

Тема 3. Характеристика транспортного рынка

Вопросы для контроля знаний:

1. Транспортный рынок, его особенности.
2. Сегментация транспортного рынка.
3. Спрос и предложение на транспорте.
4. Факторы, определяющие спрос на перевозку грузов и пассажиров.
5. Методы количественной оценки ёмкости рынка транспортных услуг

Тема дискуссии: Особенности транспортного рынка в современной России.

Кейс-задание: «Анализ функционирования рынка услуг на ВВТ»

1. Собрать информацию о грузо- и пассажирообороте, выполненном внутренним водным транспортом.
2. Определить географические границы рынка. Учитывая экстерриториальный характер внутреннего водного транспорта, значительную разобщенность речных бассейнов и другие

его особенности, анализ конкурентной среды целесообразно проводить по бассейнам или федеральным округам

3. Определить степень концентрации рынка. Для этого необходимо определить: - объем предложения транспортных услуг (работ).

- долю рынка, занимаемой хозяйствующим субъектом.

- степень доминирования хозяйствующего субъекта.

4. Определить степень монополизации рынка.

5. Оценить интенсивность конкуренции на рынке транспортных услуг ВВТ в рассматриваемых географических границах:

- определить интенсивность конкуренции;

- рассчитать индекс зависимости интенсивности конкуренции от темпов роста рынка;

- рассчитать индекс зависимости конкуренции от рентабельности рынка;

6. По результатам расчетов необходимо написать общий вывод.

Тестовые задания:

1. К особенностям рынка транспортных услуг относится:

А) всеобщность и массовость;

Б) наличие свободной конкуренции;

В) монополизм;

Г) отсутствие вмешательства государства

2. Цель сегментации рынка грузовых перевозок:

А) создание равновыгодных условий для предпринимательской деятельности;

Б) выполнение требований клиентуры по срокам доставки;

В) необходимость регулирования естественного монополизма отдельных видов транспорта

3. Необходимость сегментирования вызвана факторами:

А) разные технологические условия

Б) географические различия, которые влекут коммерческие различия

В) неодинаковая коммерческая привлекательность перевозок

Г) все перечисленное верно

Д) все перечисленное не верно

4. Рынок грузовых перевозок должен сегментироваться на:

А) возможно большее количество групп (сегментов) (свыше 10);

Б) небольшое количество групп (сегментов) (3–10);

В) минимально возможное число сегментов (не более 3).

5. Какие факторы (фактор) определяют спрос на пассажирские перевозки?

А) среднедушевые доходы

Б) уровень тарифов

В) уровень сервиса

Г) все перечисленное

Д) ничего из перечисленного

6. Спрос на перевозки — это:

А) повторные перевозки и повторное отправление

Б) общее количество натурально-вещественной продукции, предъявляемое к перевозке

В) провозная или пропускная способность на конкретном направлении за определенный период времени

7. Понятие объема (емкости) транспортного рынка включает:

- А) спрос на перевозки по заказам потребителей продукции и транзит грузов через территорию РФ
- Б) повторные перевозки продукции
- В) повторное отправление грузов, передаваемых в процессе доставки с одного вида транспорта на другой
- Г) все перечисленное
- Д) ничего из перечисленного

8. Какие факторы (фактор) определяют спрос на грузовые перевозки:

- А) уровень тарифов на перевозку
- Б) объем производства
- В) дальность перевозки
- Г) номенклатура грузов
- Д) все перечисленные факторы
- Е) ни один из перечисленных факторов

9. Спрос на перевозки — это:

- А) первичное отправление, ввоз из-за рубежа и транзит
- Б) повторные перевозки и транзит
- В) повторное отправление и транзит

10. Емкость рынка это:

- А) совокупный платежеспособный спрос
- Б) совокупный потенциальный спрос
- В) оба ответа не верны
- Г) оба ответа верны

11. Какой вид транспорта не является универсальным:

- А) морской
- Б) трубопроводный
- В) железнодорожный

12. Транспортный рынок — это:

- А) Совокупность транспортных предприятий, которые взаимодействуют между собой с целью обмена транспортной продукцией
- Б) Совокупность транспортных и нетранспортных предприятий (организаций), которые взаимодействуют между собой, чтобы продавать и покупать транспортную продукцию
- В) Совокупность транспортных предприятий (организаций), а также частных лиц, которые взаимодействуют между собой, чтобы продавать и покупать транспортную продукцию

13. Какой вид транспорта выполняет в основном пассажирские перевозки:

- А) авиационный
- Б) автомобильный
- В) внутренний водный

14. Какой вид транспорта имеет сезонный характер работы:

- А) трубопроводный
- Б) авиационный
- В) внутренний водный

15. Предложение транспорта выражается через:

- А) платежеспособные потребности пользователей транспорта на транспортные услуги
- Б) наличие транспортных средств, готовых к перевозке
- В) провозную или пропускную способность на конкретном направлении за определенный период времени.

16. В состав транспорта общего пользования входят:

- А) морской, внутренний водный, железнодорожный, авиационный, автомобильный транспорт
- Б) морской, внутренний водный, железнодорожный, авиационный
- В) морской, внутренний водный, железнодорожный, авиационный, автомобильный, трубопроводный транспорт

17. Транспорт относится к числу наиболее

- А) фондоемких отраслей экономики
- Б) трудоемких отраслей экономики

18. Какой вид транспорта имеет возможность доставки «от двери до двери»?

- А) автомобильный
- Б) железнодорожный
- В) трубопроводный
- Г) все перечисленные

Тема 4. Конкуренция и монополизм на транспорте.

Вопросы для контроля знаний:

1. Виды конкуренции.
2. Виды рыночных структур.
3. Определение степени монополизации рынка.
4. Показатели концентрации производства

Тема дискуссии: Конкуренция на транспорте в современных условиях развития рынка

Тестовые задания:

1. Предприятие называется монополией, если оно:
 - А) занимает на рынке более 30%
 - Б) занимает на рынке более 50%
 - В) занимает на рынке более 35%
2. Положение хозяйствующего субъекта называется доминирующим, если его доля на рынке составляет:
 - А) более 50%
 - Б) 65% и более
 - В) 40% и более

3. Какие виды конкуренции выделяют на транспортном рынке?
А) межотраслевая
Б) внутриотраслевая
В) географическая
Г) все перечисленные виды конкуренции
Д) ни одна из перечисленных
4. Неценовая конкуренция на транспорте связана с:
А) тарифами на перевозку
Б) качеством перевозки
В) оба ответа верны
5. Внутриотраслевая конкуренция на транспорте происходит:
А) между различными участниками перевозочного процесса;
Б) между видами транспорта;
В) между различными маршрутами перевозок груза.
6. Недоминирующим признается положение хозяйствующего субъекта, доля которого на рынке составляет:
А) менее 35%;
Б) от 35 до 65%;
В) равна или превышает 65%.
7. Диверсификация производства отражает:
А) степень соперничества между участниками рынка за лучшие условия производства
Б) степень проникновения организации на другие рынки
В) степень влияния организации на данном рынке
8. Какой вид транспорта относится к естественной монополии:
А) морской
Б) внутренний водный
В) железнодорожный
Г) автомобильный
9. Рыночная доля транспортных предприятий определяется как:
А) отношение объема предложения услуг предприятий к выручке, полученной данным предприятием;
Б) отношение объема предложения услуг предприятия к общей емкости рынка транспортных услуг;
В) отношение выручки i -го предприятия к общей емкости рынка транспортных услуг.
10. Степень рыночной силы предприятия показывает:
А) численность хозяйствующих субъектов, занятых производством продукции рассматриваемой товарной группы;
Б) сумма рыночных долей N крупнейших производителей рассматриваемой товарной группы;
В) доля, занимаемая каждым товаропроизводителем в общем объеме производства продукции.

11. Межотраслевая конкуренция на транспорте происходит:
А) между различными участниками перевозочного процесса;
Б) между видами транспорта;
В) между различными маршрутами перевозок груза.
12. Какие предприятия речного транспорта относятся к естественным монополиям?
А) все предприятия речного транспорта
Б) порты
В) судоходные компании
Г) все ответы не верны

Тема 5. Ресурсы транспортного производства

Вопросы для контроля знаний:

1. Пути сообщения.
2. Транспортные узлы и терминалы.
3. Транспортные технологии.
4. Транспортные средства.
5. Влияние характеристик материально-технической базы на экономические показатели работы транспорта.

Темы дискуссии:

1. Пути совершенствования транспортных терминалов и транспортных технологий в России

Тестовые задания:

1. Пропускная способность транспортной сети:
А) максимальное количество подвижного состава, которое может быть пропущено за определенную единицу времени
Б) максимальное количество пассажиров или тонн груза, которые могут быть перевезены за определенную единицу времени
2. Провозная способность транспортной сети:
А) максимальное количество подвижного состава, которое может быть пропущено за определенную единицу времени
Б) максимальное количество пассажиров или тонн груза, которые могут быть перевезены за определенную единицу времени
3. Как называется пункт, где непосредственно происходит перевалка, т.е. смена видов транспорта
А) терминал
Б) транспортный узел
В) станция
Г) порт
4. Верно ли утверждение, что понятия “мультимодальные перевозки” и “перевозки в смешанном сообщении” являются синонимами?
А) да
Б) нет

5. Какая технология перевозки используется для наливных грузов?
А) технология перевозки терминальных грузов
Б) технология перевозки массовых грузов
В) технология перевозки остальных грузов
6. В какую категорию грузов включается скоропортящаяся продукция?
А) массовых грузов
Б) терминальных грузов
В) остальных грузов
7. Каким образом можно повысить эффективность перевозок терминальных грузов?
А) увеличение скорости
Б) снижение тарифа на перевозку
В) укрупнение их отправок
8. Характеристика технологии перевозки каких грузов связана с отсутствием тары?
А) массовых
Б) терминальных
В) остальных

Практические задания:

Задача 1

Перевозку грузов совершили 10 автомобилей на расстояние 15 км. Каждый автомобиль совершил 5 поездок, перевоза за одну езду 4 тонны груза. Определить объем перевозок и грузооборот.

Задача 2

Автомобилями грузоподъемностью 5 т выполнено 27000 ткм. Каждый совершил 12 поездок на расстояние 15 км. Какое количество автомобилей осуществляло перевозки, если коэффициент использования грузоподъемности равен единице.

Задача 3

За рабочую смену 15 автомобилей грузоподъемностью 10 т выполнили 12 поездок каждый. Коэффициент использования грузоподъемности составил 0,8. Выполненный грузооборот равен 35050 ткм. Определить расстояние перевозки 1 т груза.

Задача 4

Какова средняя грузоподъемность автомобиля, если в автотранспортном предприятии имеется 23 автомобиля грузоподъемностью 4,5 т, 12 автомобилей грузоподъемностью 7,0 т, 36 автомобилей грузоподъемностью 12,0 т.

Задача 5

Автобусом за 5 рейсов перевезено 450 пассажиров. Длина маршрута 8 км. Вместимость автобуса 45 пассажиров. Определить коэффициент использования вместимости, если средняя дальность поездки одного пассажира равна 3,8 км.

Задача 6

Автобусом ЛиАЗ-677М перевезено 8250 пассажиров. Средняя дальность поездки одного пассажира равна 4,3 км. Коэффициент сменности равен 2,7. Определить пассажирооборот и длину автобусного маршрута.

Задача 7

Определить количество перевезенных пассажиров за смену 14 автомобилями-такси, если среднее наполнение каждого автомобиля-такси составляет 3,5 пассажира, а число включений таксометра равно 28.

Тема 6. Основной и оборотный капитал транспорта

Вопросы для контроля знаний:

1. Понятие основных фондов, их классификация и оценка.
2. Амортизация и износ.
3. Показатели движения и эффективности использования.
4. Оборотные средства.
5. Классификация, нормирование, показатели использования.

Темы дискуссии:

1. Направления повышения эффективности использования основного и оборотного капитала транспортных предприятий

Практические задания:

Задача 1.

Определить первоначальную стоимость основных фондов, если их цена 120 тыс. руб. Расходы на транспортировку составили 15 тыс. руб., монтаж – 8 тыс. руб.

Задача 2.

Цена приобретенных основных фондов составила 410 тыс. руб., расходы по доставке - 25 тыс. руб., реклама -18 тыс. руб. Стоимость износа равна 110 тыс. руб. Рассчитать первоначальную и остаточную стоимости, коэффициент износа основных фондов.

Задача 3.

Определить среднегодовую стоимость основных производственных фондов транспортного предприятия, если их стоимость на начало года равна 1480 тыс. руб. В течение года поступило основных фондов: 12 февраля -43 тыс. руб.; 5 марта – 7,4 тыс. руб.; 25 июля – 19,4 тыс. руб.; 19 сентября – 9,8 тыс. руб. В течение года выбыло основных фондов: 11 марта – 15,5 тыс. руб.; 13 июля – 20,8 тыс. руб.; 25 августа – 10,6 тыс. руб.

Задача 4.

Первоначальная балансовая стоимость основных фондов ТП составила 4340 тыс. руб., а износ основных производственных фондов – 980,5 тыс. руб. Определить коэффициенты износа и годности основных производственных фондов ТП.

Задача 5.

Цена приобретенного автомобиля составила 165 тыс. руб., расходы по его доставке в АТП - 5 тыс. руб.; пробег с начала эксплуатации – 65000 км; норма амортизационных отчислений на полное восстановление – 0,3 % от первоначальной стоимости автомобиля на 1000 км пробега. Определить остаточную стоимость автомобиля.

Задача 6.

Начислить амортизацию за год, если годовой пробег автомобиля КамАЗ-43101 составил 75900 км, а балансовая стоимость – 210 тыс. руб. Норма амортизационных отчисле-

ний на полное восстановление автомобиля – 0,3 % от первоначальной стоимости КамАЗ-43101 на 1000 км пробега

Задача 7

Подвижным составом ТП за 260 дней отработано в 2 смены на линии 7050 часов. Суточное время в наряде составило 9,2 часа, а плановые простои подвижного состава в ТО и Р – 969 часов. Определить коэффициенты экстенсивного использования подвижного состава с учетом календарного, режимного и планового времени.

Задача 8

Определить коэффициенты обновления, износа, годности, прироста и выбытия основных фондов автотранспортного предприятия. Основные фонды на начало года $ОФ_{нг} = 15$ тыс. руб.; основные фонды, вновь поступившие, $ОФ_{в} = 0,75$ тыс. руб.; основные фонды, выбывшие за год, $ОФ_{выб} = 0,62$ тыс. руб.; износ основных фондов за год $И = 3,1$ тыс. руб.

Задача 9

Определить показатели, характеризующие состав и структуру основных производственных фондов. Основные фонды на начало года – 1400 тыс. руб. Основные фонды, вновь поступившие, – 230 тыс. руб. Основные фонды, выбывшие за год, – 130 тыс. руб. Износ основных фондов за год – 360 тыс. руб.

Задача 10

Определить коэффициенты обновления, выбытия и прироста основных производственных фондов автотранспортного предприятия. Стоимость основных производственных фондов на начало года – 15 млн руб. В течение года было введено 5,4 млн руб., списано с баланса предприятия 2,7 млн руб.

Задача 11

Определить стоимость вводимых и выбывающих основных производственных фондов АТП, коэффициенты прироста и выбытия. Стоимость основных производственных фондов на начало года – 2 млн руб.; прирост основных производственных фондов – 0,2 млн руб.; коэффициент обновления – 0,35.

Задача 12

Определить среднегодовую стоимость основных фондов. На 1 января было 800 тыс. руб. основных фондов; 1 мая поступило 100 тыс. руб.; 5 сентября поступило 60 тыс. руб.; 1 июня выбыло 80 тыс. руб.; 17 августа выбыло 50 тыс. руб.

Задача 13

Определить показатели эффективности использования основных фондов автотранспортного предприятия. Балансовая прибыль АТП за год – 1917 тыс. руб. Среднегодовая стоимость основных производственных фондов – 5644 тыс. руб. Годовая сумма доходов – 9632 тыс. руб. Среднесписочная численность работающих – 188 чел. Определить рентабельность использования основных производственных фондов. Общая сумма прибыли авторемонтного предприятия – 24 тыс. руб. Среднегодовая стоимость основных производственных фондов – 420 тыс. руб.

Задача 14

Определить расход топлива на эксплуатацию автомобилей КамАЗ- 5320. Общий пробег автомобилей КамАЗ-5320 – 15 тыс. км, транспортная работа – 29 тыс. ткм. Задача 4. Определить годовую потребность грузового АТП в топливе. Списочное количество Асп автомобилей ЗИЛ-130-76–93ед. Среднесуточный пробег автомобиля $с_{с1} = 175$ км. Коэффици-

ент выпуска автомобилей на линию α в $=0,7$. Среднесуточный объем перевозок парка автомобилей $Q_{сут}=2550$ т. Длина груженой ездки $l=17$ км.

Задача 15

Определить относительное высвобождение оборотных средств АТП, если среднегодовая стоимость нормируемых оборотных средств в отчетном периоде 220 тыс. руб., в предшествующем – 200 тыс. руб.; валовые доходы от эксплуатации в отчетном периоде – 4945 тыс. руб., в предшествующем – 4300 тыс. руб.

Задача 16

Определить, на сколько сократится потребность в оборотных средствах АТП, если число их оборотов увеличится на 2. Среднегодовая стоимость оборотных средств предприятия – 315,4 тыс. руб., а валовые доходы от всех видов деятельности – 4738 тыс. руб.

Задача 17

Определить, на сколько сокращается потребность в оборотных средствах АТП в результате сокращения продолжительности одного оборота на 4 дня, если известно, что среднегодовая стоимость оборотных средств 192,2 тыс. руб.; валовые доходы от всех видов деятельности составляют 4560 тыс. руб.

Тестовые задания:

1. Оборотный капитал на транспорте, представлен:
А) производственными запасами, полуфабрикатами, материалами и др.
Б) сырьем, готовой продукцией, вспомогательными материалами и др.
В) топливом, смазочными материалами, запасными частями и др.
2. К основным производственным фондам на транспорте не относятся:
А) транспортные средства
Б) бытовые здания и сооружения
В) различное оборудование
3. К оборотным фондам на транспорте не относятся:
А) денежные средства на счетах
Б) готовая продукция
В) дебиторская задолженность
4. Остаточная стоимость основных фондов:
А) равна стоимости строительства основных фондов
Б) равна балансовой стоимости
В) равна несамортизированной части стоимости основных фондов
5. Фондовооруженность это:
А) отношение среднегодовой стоимости основных производственных фондов к среднегодовой численности работников промышленно-производственного персонала
Б) отношение объема продукции (выполненных работ) к численности работников
В) отношение численности работников к среднегодовой стоимости основных производственных фондов
6. Коэффициент обновления основных производственных фондов представляет собой:

А) стоимость вновь введенных на предприятие основных производственных фондов в течение рассматриваемого периода деленную на балансовую стоимость основных производственных фондов на конец анализируемого периода

Б) стоимость основных производственных фондов на конец анализируемого периода деленную на стоимость вновь введенных на предприятие основных производственных фондов в течение рассматриваемого периода

В) сумму амортизационных отчислений на полное восстановление, начисленную к концу анализируемого периода деленную на балансовую стоимость основных производственных фондов на конец анализируемого периода

7. Коэффициент износа основных производственных фондов представляет собой:

А) стоимость вновь введенных на предприятии основных производственных фондов в течение рассматриваемого периода деленную на балансовую стоимость основных производственных фондов на конец анализируемого периода

Б) стоимость основных производственных фондов на конец анализируемого периода деленную на стоимость вновь введенных на предприятии основных производственных фондов в течение рассматриваемого периода

В) сумму амортизационных отчислений на полное восстановление, начисленную к концу анализируемого периода деленную на балансовую стоимость основных производственных фондов на конец анализируемого периода

8. Фондоемкость это:

А) отношение объема выполненных транспортных работ к среднегодовой стоимости основных производственных фондов, применяемых при выполнении транспортных работ

Б) отношение среднегодовой стоимости основных производственных фондов, применяемых при выполнении транспортных работ, к объему выполненных транспортных работ

В) величина обратная фондовооруженности

9. Одинакова ли структура оборотных производственных фондов и оборотных средств предприятий транспорта и промышленности?

А) да

Б) нет

10. Фондоотдача это:

А) отношение объема выполненных транспортных работ к среднегодовой стоимости основных производственных фондов, применяемых при выполнении транспортных работ

Б) отношение среднегодовой стоимости основных производственных фондов, применяемых при выполнении транспортных работ, к объему выполненных транспортных работ

В) отношение численности работников к среднегодовой стоимости основных производственных фондов

11. Показатель использования основных производственных фондов, который рассчитывается как отношение объема транспортной продукции в натуральном, условно-натуральном или стоимостном выражении к среднегодовой стоимости основных производственных фондов, называется:

А) производительность труда

Б) фондоемкость

В) фондоотдача

12. Каким образом рост фондоотдачи и фондовооруженность труда влияют на производительность труда?

- А) увеличивают производительность труда;
- Б) уменьшают производительность труда;
- В) перечисленные показатели не оказывают влияния на производительность труда.

Тема 7. Транспортные издержки общества и издержки транспорта

Вопросы для контроля знаний:

- 1. Характеристика и классификация издержек транспорта, их структура.
- 2. Себестоимость транспортной продукции и себестоимость перевозок

Тема дискуссии: Пути снижения себестоимости перевозок в современной России

Задача 1.

Определить себестоимость перевозок, если известно, что годовые эксплуатационные расходы составили 987,4 млрд рублей. Годовой объем грузовых перевозок равен 2502,3 млрд ткм, пассажирских перевозок – 137 млрд пасс-км.

Задача 2.

Определить себестоимость приведенной работы в целом по отрасли, грузовых и пассажирских перевозок, если известно, что годовые эксплуатационные расходы по грузовым перевозкам составили 568 млрд рублей, по пассажирским перевозкам – 157,1 млрд рублей. Годовой объем грузовых перевозок равен 1950,8 млрд ткм, пассажирских перевозок – 177,4 млрд пасс-км.

Задача 3.

Определить, как изменилась себестоимость грузовых перевозок, если грузооборот упал на 4 % по сравнению с базой, равной 70 млрд тонно-километров, при базовых расходах в 17,76 млрд рублей. Доля зависящих расходов равна 30 %.

Задача 4.

Определить, как изменится себестоимость грузовых перевозок, если грузооборот увеличится на 6 % по сравнению с базой, равной 63 млрд тонно-километров, при базовых расходах в 19,53 млрд рублей. Доля зависящих расходов равна 30 %.

Задача 5.

Определить, как изменится себестоимость пассажирских перевозок, если пассажирооборот уменьшится на 7 % по сравнению с базой, равной 7,2 млрд пассажиро-километров, при базовых расходах в 8,30 млрд рублей. Доля зависящих расходов равна 35 %.

Задача 6.

Определить, как изменится себестоимость приведенной работы, грузовых и пассажирских перевозок, если грузооборот увеличится на 6 % по сравнению с базой, а пассажирооборот уменьшится на 3 % при базовых эксплуатационных расходах по грузовым перевозкам 24,5 млрд рублей, по пассажирским – 8,7 млрд рублей. Грузооборот по базе составлял 80 млрд т-км, пассажирооборот – 9,2 млрд пасс.-км. На долю зависящих расходов приходится 30 %.

Задача 7.

Определить, как изменится себестоимость грузовых перевозок, если грузооборот увеличится на 10 % по сравнению с базой. Базовая себестоимость составляет 2,91 рубля. Доля зависящих расходов равна 30 %.

Задача 8.

Определить, как изменится себестоимость пассажирских перевозок, если пассажирооборот уменьшится на 5 % по сравнению с базой, при базовой себестоимости 9,23 рубля. Доля зависящих расходов равна 35 %.

Задача 9.

Определить, как изменится себестоимость грузовых перевозок, если грузооборот уменьшится на 8 % по сравнению с базой, при базовой себестоимости 3,2 рублей. Доля зависящих расходов равна 32 %.

Задача 10.

Определить, как изменится себестоимость приведенной работы, грузовых и пассажирских перевозок, если пассажирооборот увеличится на 5 % по сравнению с базой, при базовой себестоимости 10,62 рубля, а грузооборот уменьшится на 8 % по сравнению с базой, при базовой себестоимости 3,2 рубля. Доля зависящих расходов равна 30 %.

Задача 11.

Определить себестоимость перевозки угля в полувагоне с нагрузкой на вагон 64 тонны; вес тары вагона – 24 тонны; процент порожнего пробега вагонов к груженому составляет 30 %. Расходы железной дороги составили 2300 млрд. рублей. Объем тонно-километровой работы брутто грузовых вагонов составляет 110 млрд.

Задача 12.

Определить себестоимость перевозок, если известно, что годовые эксплуатационные расходы составили 987,4 млрд. рублей. Годовой объем грузовых перевозок равен 2502,3 млрд. т/км, пассажирских перевозок – 137 млрд. пасс-км.

Тестовые задания:

1. Сумма текущих издержек на производство единицы продукции транспорта это:
А) себестоимость перевозок
Б) издержки транспорта
В) транспортные издержки
2. Расходы транспортных предприятий являются:
А) издержками транспорта
Б) транспортными издержками
В) транспортными тарифами
3. Расходы грузовладельцев на оплату погрузки, перевозки, выгрузки грузов, в целом — доставки грузов потребителю, которые рассчитываются на тонну груза за все расстояние перевозки, называются:
А) издержками транспорта
Б) транспортными издержками
В) транспортными тарифами
4. Издержки, изменяющиеся прямо пропорционально объему перевозок называются:
А) переменными

- Б) условно—постоянными
В) оба ответа не верны
4. Какие издержки мало зависят от объема перевозок?
А) переменные
Б) условно—постоянные
В) оба ответа не верны
5. К какой группе издержек относятся расходы на оплату труда основного производственного персонала:
А) переменные
Б) условно—постоянные
В) оба ответа не верны
6. Издержки, которые непосредственно относятся к определенному виду перевозок
А) прямые
Б) распределяемые
В) основные
7. Издержки, связанные с выполнением нескольких видов перевозок и распределяемые между ними расчетным путем:
А) прямые
Б) распределяемые
В) основные
8. К каким издержкам относятся расходы на содержание аппарата управления?
А) основные
Б) накладные
В) прямые
9. Деятельность транспортного предприятия убыточна:
А) если транспортные издержки больше издержек транспорта
Б) если издержки транспорта больше транспортных издержек
В) если данные показатели равны
10. Что не имеет значение для снижения себестоимости перевозок:
А) увеличение производительности труда
Б) улучшение использования подвижного состава
В) сокращение расхода топлива и электроэнергии на единицу перевозочной работы
Г) все перечисленное имеет важное значение

Итоговый тест по дисциплине:

1. Недостатками автомобильного транспорта являются:
1. высокая себестоимость перевозок;
 2. высокий уровень загрязнения окружающей среды;
 3. большая трудоемкость и низкая производительность труда;
 4. большая энергоемкость и металлоемкость;
 5. низкая безопасность движения и высокий уровень аварийности;
 6. небольшие капиталовложения при освоении малых грузо- и пассажиропотоков на небольшие расстояния.
2. Недостатками железнодорожного транспорта являются:

1. большой удельный вес условно-постоянных расходов в себестоимости перевозок;
2. большой расход металла, в т.ч. цветного;
3. высокий уровень аварийности;
4. зависимость от климатических условий
5. высокая стоимость сооружения железных дорог и относительно медленная отдача авансируемого капитала.

3. К недостаткам морского транспорта относятся:

1. ограниченность обслуживания территорий;
2. зависимость от метеорологических условий;
3. значительные капиталовложения в портовое хозяйство и транспортный флот;
4. низкая себестоимость перевозок.

4. К недостаткам речного транспорта относятся:

1. зависимость от географических особенностей размещения судоходных рек;
2. несовпадение меридионального направления течения многих крупных рек в нашей стране с основными грузопотоками, следующими в широтном направлении;
3. замедление доставки грузов при шлюзовании;
4. относительно невысокая себестоимость перевозок;

5. нерегулярность работы в течение года и сезонная зависимость от климатических условий.

5. Основные преимущества автомобильного транспорта:

1. высокая маневренность и подвижность;
2. способность доставки грузов и пассажиров «от двери до двери»;
3. широкая сфера применения по видам сообщений, родам грузов и расстояниям перевозки, способность и эффективность доставки грузов небольшими партиями;
4. относительно невысокая себестоимость перевозок.

6. Основные преимущества железнодорожного транспорта:

1. регулярность перевозок независимо от климатических условий, времени года и суток;
2. большая эффективность при перевозках массовых грузов на средние и дальние расстояния, особенно маршрутами;
3. относительно невысокая себестоимость по сравнению с другими видами транспорта;
4. возможность доставки груза «от двери до двери»;
5. возможность массовых перевозок грузов и пассажиров и высокая пропускная и провозная способность железнодорожных линий.

7. Основные преимущества морского транспорта:

1. возможность осуществления массовых, в т.ч. межконтинентальных, межбассейновых и внутрибассейновых (каботажных) перевозок грузов и пассажиров;
2. неограниченная линейная провозная и пропускная способность;
3. более низкая по сравнению с другими видами транспорта себестоимость перевозок грузов на дальние расстояния;
4. меньший удельный расход топлива и затрат энергии на единицу перевозок;
5. регулярность перевозок.

8. Основные преимущества нефтепроводного транспорта:

1. высокий уровень автоматизации и герметичности транспортировки;
2. низкая трудоемкость перевозки грузов;

- тов;
3. самые низкие себестоимость и тарифная ставка перекачки нефти и нефтепродуктов;
 4. наименьшие удельные капитальные вложения на единицу перевозок;
 5. высокая экологичность и безопасность перевозок;
 6. возможность осуществления массовых перевозок грузов.
9. Основные преимущества речного транспорта:
1. высокая провозная и пропускная способность на глубоководных реках;
 2. возможность массовых перевозок грузов и пассажиров в навигационный период;
 3. относительно невысокая себестоимость перевозок, особенно массовых грузов;
 4. небольшие удельные размеры капиталовложений, расход металла и топлива ввиду малого удельного сопротивления движению;
 5. высокая маневренность и подвижность.
10. Транспорт, обслуживающий непосредственно технологические процессы производства внутри предприятий, называется
11. Совокупность различных видов грузового и пассажирского транспорта, обслуживающего процессы производства, сферы материального обращения и перемещения людей – это ...
12. Степень чувствительности клиентов к изменению транспортных тарифов называется
1. ценовой эластичностью спроса на перевозки;
 2. ценовой эластичностью предложения на перевозки.
13. Степень чувствительности перевозчиков к изменению уровня тарифов называется
1. ценовой эластичностью предложения транспортных услуг;
 2. ценовой эластичностью спроса транспортных услуг.
14. Факторы, влияющие на ценовую эластичность спроса на перевозки:
1. доля транспортных расходов в бюджете потребителя;
 2. наличие заменителей;
 3. степень необходимости транспортной услуги для потребителей;
 4. время;
 5. мобильность транспортных ресурсов.
15. Факторы, влияющие на ценовую эластичность предложения на перевозки:
1. мобильность транспортных ресурсов;
 2. наличие сопутствующих товаров;
 3. время;
 4. доля транспортных расходов в бюджете потребителя;
 5. количество компаний-перевозчиков в регионе.
16. Уникальный вид транспорта, используемый для скоростных перевозок
1. морской;
 2. автомобильный;
 3. воздушный;
 4. трубопроводный.

17. Транспорт, используемый главным образом для перевозок грузов внешнеэкономического характера, характеризующийся достаточно низкой себестоимостью перевозок ...

1. морской;
2. речной;
3. железнодорожный;
4. воздушный.

18. Транспорт, который позволяет осваивать любые грузопотоки на любые расстояния с высокой скоростью сообщения и сравнительно невысокими расходами ...

1. автомобильный;
2. железнодорожный;
3. воздушный;
4. трубопроводный.

19. Сезонность производства некоторых видов перевозимой транспортом продукции влияет

1. на неравномерность перевозок;
2. на наличие нерациональных перевозок;
3. на величину заработной платы работников станций в основных районах грузоформирования;
4. в условиях перехода к конкурентной системе развития железных дорог, негативно влияет на преимущества железнодорожного транспорта перед другими видами транспорта.

$$\frac{\sum Pl_{\text{нетто}}}{L_{\text{экспл}}}$$

20. Формула $\frac{\sum Pl_{\text{нетто}}}{L_{\text{экспл}}}$ определяет

1. грузонапряженность участка;
2. грузопоток участка;
3. удельное расстояние транспортной сети;
4. удельный эксплуатационный грузооборот.

21. Грузооборот представляет собой

1. количество тонн грузов, перевезенных за определенный промежуток времени;
2. количество тонн груза, перевезенных через один километр транспортной сети;
3. работа по перемещению груза, определяемая как произведение массы перевозимого груза на расстояние перевозки.

22. Измеритель грузооборота

1. пассажиро-километры;
2. тонно-километры;
3. километры;
4. приведенные тонно-километры.

23. Число поездок или пассажиро-километров, приходящихся на одного жителя в год называется

1. коэффициентом транспортной подвижности;
2. коэффициентом участия в пассажирских перевозках;
3. коэффициентом маневренности.

24. Как связаны между собой величины объемов промышленного и сельскохозяйственного производства и объем грузовых перевозок:

1. между этими показателями не существует явной связи;

2. объем производства всегда меньше объема грузовых перевозок;
3. если ситуация в стране характеризуется экономическим подъемом, то объем перевозок будет меньше либо равен объему производства;
4. объем перевозок всегда меньше объема производства.

25. На железнодорожном транспорте пассажирские перевозки подразделяются на следующие виды сообщений:

1. пригородное;
2. местное;
3. прямое;
4. смешанное.

26. Перевозочная работа железных дорог определяется

1. поезд-километрами;
2. приведенными тонно-километрами;
3. вагоно-километрами.

27. Перемещение массы груза характеризуется

1. грузооборотом в тарифных тонно-километрах;
2. локомотиво-километрами общего пробега;
3. поезд-километрами.

28. Основными показателями грузовых перевозок являются:

1. объем перевозок грузов;
2. грузооборот;
3. пассажирооборот;
4. грузонапряженность;
5. средняя дальность перевозки;
6. количество отправок;
7. количество отправителей грузов.

29. Тонно-километры брутто – это сумма тонно-километров нетто и

1. тонно-километров тары;
2. приведенных тонно-километров;
3. пассажиро-километров.

30. Грузооборот, определяемый по фактическому пробегу на основе маршрутов, называется

1. тарифный;
2. приведенный;
3. эксплуатационный.

31. Грузооборот, который определяется по кратчайшему расстоянию, называется

1. тарифный;
2. приведенный;
3. эксплуатационный.

32. Коэффициент неравномерности грузовых перевозок во времени определяется:

$$K = \frac{\sum P_{\max}^{\text{мес}}}{\sum P_{\text{мес}}}; \quad K = \frac{\sum \overline{P_{\text{мес}}}}{\sum P_{\max}^{\text{мес}}};$$

1. ; 2. ;

$$3. \quad K = \frac{\sum P_{пор}}{\sum P_{zp}} ; 4. \quad K = \frac{\sum P_{max}}{\sum P_{min}} .$$

33. Пропускная способность дорог характеризует

1. превышение порожнего пробега над нормативным значением;
2. максимальное количество тонн груза, которое может провезти дорога за сутки;
3. максимальное число пар поездов, которое может пропустить участок сети;
4. максимальное количество тонн груза, которое может быть перевезено по участкам сети.

34. Средняя дальность перевозки определяется как

1. $\sum Pl_n / \sum P$
2. $\sum Pl_n / L_n$
3. $\sum P / \sum Pl_n$

35. Объем приведенной продукции железнодорожного транспорта для общей оценки его работы определяется

1. $\sum Pl_{np} = \sum Pl_n + \sum al$;
2. $\sum Pl_{np} = \sum Pl_n + 2 \sum al$;
3. $\sum Pl_{np} = \sum Pl_{бр} + \sum al$;
4. $\sum Pl_{np} = \sum Pl_{бр} + 2 \sum al$

36. В плане перевозок грузов на дороге содержатся следующие основные показатели:

- объем отправления грузов в тоннах;
- грузооборот в тонно-километрах;
- среднесуточная погрузка в вагонах и тоннах;
- средняя дальность перевозки грузов, км;
- средняя статическая нагрузка, т/вагон;
- среднее количество локомотивов, используемых при перевозке;
- средняя численность работников, занятых перевозкой грузов.

37. Задачами транспортного маркетинга являются:

1. определение уровня потребительского спроса;
2. изучение состояния и развития конкурентных видов транспорта;
3. формирование стратегии информационно-рекламной деятельности;
4. расчет качественных и объемных показателей деятельности железных дорог;
5. разработка качественных показателей транспортных услуг.

38. Определение уровня потребительского спроса на транспортную продукцию предусматривает:

1. обследование районов тяготения дорог;
2. обследование транспортного рынка по параметрам его сегментации;
3. изучение тенденций экономического развития регионов, входящих в районы тяготения дорог;
4. формирование тарифов на перевозки.

39. Соответствие показателей объема перевозок по видам сообщений:

1. $\sum P_{прием} \sum P_{вывоз} + \sum P_{транз}$

$$\begin{aligned}
& 2. \Sigma P_{\text{сдача}} \Sigma P_{\text{вывоз}} + \Sigma P_{\text{транз}} \\
& 3. \Sigma P_{\text{отпр}} \Sigma P_{\text{вывоз}} + \Sigma P_{\text{местн.}}, \\
& 4. \Sigma P_{\text{приб}} \Sigma P_{\text{вывоз}} + \Sigma P_{\text{местн}} \\
& \Sigma P_{\text{вывоз}} + \Sigma P_{\text{вывоз}}
\end{aligned}$$

40. Работа дороги характеризуется

1. суммой погруженных и принятых от соседних дорог груженых вагонов;
2. суммой погруженных и выгруженных вагонов на дороге;
3. суммой принятых от соседних дорог груженых и порожних вагонов;
4. суммой выгруженных вагонов и отправленных порожними на соседние дороги.

41. Система организации и управления деятельностью транспортных предприятий, компаний и фирм по оказанию транспортных услуг пользователям транспорта на основе комплексного изучения транспортного рынка и спроса на транспортную продукцию в целях создания наилучших условий ее реализации для субъектов рынка

42. Система показателей, обеспечивающих сбалансированность объемов производства и других ресурсов с размерами потребления определенных видов продукции по рассматриваемым территориальным единицам

1. транспортно-экономический баланс (ТЭБ);
2. система сбалансированных показателей деятельности предприятия (ССП);
3. статистическая отчетность железнодорожной отрасли (СОЖД);
4. система международных стандартов финансовой отчетности (МСФО).

43. Методы обследования рынка при маркетинговых исследованиях:

1. непосредственное наблюдение;
2. интервью;
3. анкетное обследование;
4. интерактивный компьютерный опрос;
5. панельный метод;
6. использование фокус-групп респондентов;
7. непосредственного счета клиентов.

44. К основным факторам, определяющим подвижность населения, относятся:

1. численность населения страны и тенденции ее изменения;
2. уровень материального благосостояния людей;
3. характер размещения населения по экономическим районам, областям и населенным пунктам;
4. уровень развития различных видов пассажирского транспорта;
5. величина тарифов на перевозки;
6. погодные условия;
7. уровень грузовых перевозок в регионе.

45. Перевозки пассажиров в пределах одной железной дороги относятся к

1. местным перевозкам;
2. прямым перевозкам;
3. участковым перевозкам;
4. смешанным перевозкам.

$$\frac{\sum al}{\sum a}$$

46. Формула $\frac{\sum al}{\sum a}$ определяет

1. среднюю дальность пассажирских перевозок;

2. пассажирооборот;
3. населенность пассажирского вагона;
4. количество перевезенных пассажиров.

47. На железнодорожном транспорте разрабатываются следующие виды планов перевозок грузов:

1. ежедневные;
2. текущие;
3. оперативные;
4. стратегические.

48. Предсказание будущего развития внутренней и внешней среды предприятий на относительно длительный период, основанное на научных методах и интуиции специалистов – ...

49. Система управления, целью которой является полное и эффективное удовлетворение транспортных потребностей населения представляет собой

1. маркетинг пассажирских перевозок;
2. управление качеством перевозок;
3. менеджмент пассажирских перевозок.

50. Партия груза, принятая к перевозке по одному перевозочному документу от отправителя к получателю – это

1. погрузка;
2. отправка;
3. грузооборот;
4. объем перевозок.

51. Установите соответствие видов планов перевозок грузов их длительности:

Стратегические планы	1 год
Оперативные планы	5-10 лет
Текущие планы	1 декада

2.2 Критерии оценки качества освоения дисциплины

Качество освоения дисциплины оценивается по степени успешности ответов на контрольные вопросы, успешности участия в дискуссиях, практических заданий, кейс-заданий и результатов прохождения тестирования.

Алгоритм оценивания ответов на контрольные вопросы таков. Развернутый ответ студента должен представлять собой связное, логически последовательное сообщение на заданную тему.

Критерии оценивания:

- 1) полноту и правильность ответа;
- 2) степень осознанности, понимания изученного;
- 3) языковое оформление ответа.

Оценка **«Отлично»** ставится, если:

- 1) студент полно излагает материал, дает правильное определение основных понятий;

2) обнаруживает понимание материала, может обосновать свои суждения, применить знания на практике, привести необходимые примеры не только из учебника, но и самостоятельно составленные;

3) излагает материал последовательно и правильно с точки зрения норм литературного языка.

«Хорошо» – студент дает ответ, удовлетворяющий тем же требованиям, что и для отметки «5», но допускает 1–2 ошибки, которые сам же исправляет, и 1–2 недочета в последовательности и языковом оформлении излагаемого.

«Удовлетворительно» – студент обнаруживает знание и понимание основных положений данной темы, но:

1) излагает материал неполно и допускает неточности в определении понятий или формулировке правил;

2) не умеет достаточно глубоко и доказательно обосновать свои суждения и привести свои примеры;

3) излагает материал непоследовательно и допускает ошибки в языковом оформлении излагаемого.

Оценка **«Неудовлетворительно»** ставится, если студент обнаруживает незнание большей части соответствующего вопроса, допускает ошибки в формулировке определений и правил, искажающие их смысл, беспорядочно и неуверенно излагает материал. Оценка **«Неудовлетворительно»** отмечает такие недостатки в подготовке, которые являются серьезным препятствием к успешному овладению последующими знаниями и умениями.

Критерии оценки тестовых заданий, выполняемых студентами:

«Отлично»	Выполнение более 90% тестовых заданий
«Хорошо»	Выполнение от 65% до 90% тестовых заданий
«Удовлетворительно»	Выполнение более 50% тестовых заданий
«Неудовлетворительно»	Выполнение менее 50% тестовых заданий

Критерии оценки дискуссии представлены в таблице

Критерий □	Основные параметры	Оценка в баллах
Видение проблемы	Ведение дискуссии в рамках объявленной темы; видение сути проблемы.	4
	Отклонение от темы по причине иной трактовки суть проблемы.	3
	Отклонение от темы по причине отсутствия видения сути проблемы.	2
	Намеренная подмена темы дискуссии по причине неспособности вести дискуссию в рамках предложенной проблемы.	1
	Перескакивание с темы на тему, отсутствие всякого понимания сути проблемы.	0
Доказательность в отстаивании своей позиции	Точная, четкая формулировка аргументов и контраргументов, умение отделить факты от субъективных мнений, использование примеров, подтверждающих позицию сторон.	4
	Допущены логические ошибки в предъявлении	3

	нии некоторых аргументов или контраргументов или преобладают субъективные доводы над логической аргументацией или не использованы примеры, подтверждающие позицию стороны. Ошибки в предъявлении аргументов и контраргументов связанные с нарушением законов логики, неумение отделить факты от субъективных мнений. Несоответствие аргументов и контраргументов обсуждаемой проблеме, отсутствие причинно-следственных связей между аргументами и контраргументами, преобладание только субъективных доводов в отстаивании позиции сторон. Повторное утверждение предмета спора вместо его доказательства или отсутствие фактических доказательств или приведение вместо доказательств субъективных мнений.	2 1 0
Логичность	Соответствие аргументов выдвинутому тезису, соответствие контраргументов высказанным аргументам. Соответствие аргументов выдвинутому тезису, соответствие большинства контраргументов высказанным аргументам. Несоответствие некоторых аргументов выдвинутому тезису или несоответствие некоторых контраргументов высказанным аргументам. Несоответствие большинства аргументов выдвинутому тезису, несоответствие большинства контраргументов высказанным аргументам. Отсутствие всякой связи между тезисом, аргументами и контраргументами.	4 3 2 1 0
Корректность по отношению к оппоненту□	Толерантность, уважение других взглядов, отсутствие личных нападок, отказ от стереотипов, разжигающих рознь и неприязнь. Толерантность, уважение других взглядов, отсутствие личных нападок, но перебивание оппонентов, неумение выслушать мнение оппонента до конца. Проявление личностной предвзятости к некоторым оппонентам, неумение выслушать мнение оппонента до конца. Отсутствие терпимости к мнениям других участников дискуссии, перебивание оппонентов. Прямое игнорирование мнения других участников дискуссии, нападки на оппонентов, препятствие в проведении дискуссии, срыв	4 3 2 1 0

	дискуссии	
Способ речи	Отсутствие речевых и грамматических ошибок, отсутствие сленга, разговорных и просторечных оборотов. Эмоциональность и выразительность речи.	4
	Допущены разговорные или просторечные обороты при отсутствии речевых и грамматических ошибок или допущены речевые и грамматические ошибки при отсутствии разговорных и просторечных оборотов. Эмоциональность и выразительность речи.	3
	Допущены разговорные или просторечные обороты, речевые и грамматические ошибки или отсутствует эмоциональность и выразительность речи.	2
	Небрежное речевое поведение: наличие речевых ошибок, излишнее использование сленга, разговорных и просторечных оборотов. Монотонная (или излишне эмоциональная) речь. Качество речи препятствует пониманию высказываемой мысли. □	1
		0
Итого максимальное количество баллов		20

Критерии оценки работы студентов над решением кейса

Оценка	Критерии оценивания
«Отлично»	– изложение материала логично, грамотно, без ошибок; – свободное владение профессиональной терминологией; – умение высказывать и обосновать свои суждения; – студент дает четкий, полный, правильный ответ на теоретические вопросы; – студент организует связь теории с практикой.
«Хорошо»	– студент грамотно излагает материал; ориентируется в материале, владеет профессиональной терминологией, осознанно применяет теоретические знания для решения кейса, но содержание и форма ответа имеют отдельные неточности; – ответ правильный, полный, с незначительными неточностями или недостаточно полный.
«Удовлетворительно»	– студент излагает материал неполно, непоследовательно, допускает неточности в определении понятий, в применении знаний для решения кейса, не может доказательно обосновать свои суждения; – обнаруживается недостаточно глубокое понимание изученного материала.
«Неудовлетворительно»	– отсутствуют необходимые теоретические знания; допущены ошибки в определении понятий, искажен их смысл, не решен кейс; – в ответе студента проявляется незнание основного материала учебной программы, допускаются грубые ошибки в изложении, не может применять знания для решения кейса.

3. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ

3.1 Теоретические вопросы и практические задания для проведения экзамена

Вопросы для подготовки к экзамену

1. Транспорт как отрасль.
2. Структура отрасли «транспорт».
3. Продукция транспорта и её количественное измерение.
4. Качество транспортной продукции.
5. Подотрасли транспорта, их сравнительная технико-экономическая характеристика.
6. Влияние транспорта на эффективность функционирования экономики.
7. Учет транспортного фактора при обосновании размещения производства.
8. Транспортный рынок, его особенности.
9. Сегментация транспортного рынка.
10. Спрос и предложение на транспорте.
11. Факторы, определяющие спрос на перевозку грузов и пассажиров.
12. Методы количественной оценки ёмкости рынка транспортных услуг
13. Функции и уровни управления транспортным производством.
14. Методы управления транспортным производством.
15. Организационная структура и функции органов управления на федеральном и региональном уровне.
16. Виды конкуренции.
17. Виды рыночных структур.
18. Определение степени монополизации рынка.
19. Показатели концентрации производства
20. Пути сообщения.
21. Транспортные узлы и терминалы.
22. Транспортные технологии.
23. Транспортные средства
24. Особенности водного транспорта
25. Особенности воздушного транспорта
26. Особенности железнодорожного транспорта
27. Особенности автомобильного транспорта
28. Особенности трубопроводного транспорта.
29. Влияние характеристик материально-технической базы на экономические показатели работы транспорта.
30. Понятие основных фондов транспортного предприятия, их классификация и оценка.
31. Амортизация и износ.
32. Показатели движения и эффективности использования основных фондов транспортного предприятия.
- 33.оборотные средства.
34. Показатели эффективности использования оборотных средств транспортного предприятия.
35. Классификация, нормирование, показатели использования.
36. Характеристика и классификация издержек транспорта, их структура.
37. Постоянные издержки транспортного предприятия.
38. Переменные издержки транспортного предприятия.
39. Калькулирование себестоимости перевозок
40. Себестоимость транспортной продукции и себестоимость перевозок

3.2 Показатели, критерии и шкала оценивания ответов экзамене

Экзамен				
Критерии / Баллы	Оценка «5»	Оценка «4»	Оценка «3»	Оценка «2»
Полнота и правильность ответа	Обучающийся полно излагает материал, дает правильное определение основных понятий	Обучающийся достаточно полно излагает материал, однако допускает 1-2 ошибки, которые сам же исправляет, и 1-2 недочета в последовательности и языковом оформлении излагаемого.	Обучающийся демонстрирует знание и понимание основных положений данной темы, но излагает материал неполно и допускает неточности в определении понятий или формулировке правил	Обучающийся демонстрирует незнание большей части соответствующего вопроса
Степень осознанности, понимания изученного	Обучающийся демонстрирует понимание материала, может обосновать свои суждения, применить знания на практике, привести необходимые примеры не только из учебника, но и самостоятельно составленные	Обучающийся присутствуют 1-2 недочета в обосновании своих суждений, количество приводимых примеров ограничено	Обучающийся не умеет достаточно глубоко и доказательно обосновать свои суждения и привести свои примеры	Обучающийся допускает ошибки в формулировках определений и правил, искажающие их смысл
Языковое оформление ответа	Обучающийся излагает материал последовательно и правильно с точки зрения норм литературного языка	Обучающийся излагает материал последовательно, с 2-3 ошибками в языковом оформлении	Обучающийся излагает материал непоследовательно и допускает много ошибок в языковом оформлении излагаемого материала	Обучающийся беспорядочно и неуверенно излагает материал