

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ИНКЛЮЗИВНОГО ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГУМАНИТАРНО-
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра экономики и инноваций

«Утверждаю»

И.о.зав. кафедрой



Ю.Н.Нестеренко

«26» августа 2019

**ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ
ПО ДИСЦИПЛИНЕ**

Б1.В.ДВ.10.01 Международные транспортные операции

наименование дисциплины / практики

38.03.01 Экономика

шифр и наименование направления подготовки

Мировая экономика

наименование профиля подготовки

Москва 2019

Составитель / составители: доц.Трубачеев Е.В.

Фонд оценочных средств рассмотрен и одобрен на заседании

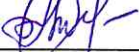
кафедры экономики и инноваций

протокол № 1 от «26» августа 2019 г.

Дополнения и изменения, внесенные в фонд оценочных средств, утверждены на

заседании кафедры экономики и инноваций

протокол № 17 от «2» июля 2020 г.

Заведующий кафедрой  И.В.Манахова

Содержание

1. Паспорт фонда оценочных средств
2. Перечень оценочных средств
3. Описание показателей и критериев оценивания результатов обучения на различных этапах формирования компетенций
4. Методические материалы, определяющие процедуры оценивания результатов обучения, характеризующих этапы формирования компетенций
5. Материалы для проведения текущего контроля и промежуточной аттестации

1. Паспорт фонда оценочных средств

по дисциплине «Международные транспортные операции»

Таблица 1.

Распределение компетенций и оценочных средств по разделам (темам) дисциплины

№ п/п	Контролируемые разделы (темы), дисциплины ¹	Коды компетенций	Оценочные средства – наименование	
			текущий контроль	промежуточная аттестация
1.	Тема 1. Международная транспортная система	ОК-3 ПК-34	устный опрос, коллоквиум	вопросы к зачету, вопросы к экзамену
2.	Тема 2. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности	ПК-34	устный опрос, мозговой штурм, коллоквиум	вопросы к зачету, вопросы к экзамену
3.	Тема 3. Транспортные операции во внешнеэкономической деятельности	ПК-34	ролевая игра, ситуационный анализ, тест	вопросы к зачету, вопросы к экзамену
4.	Тема 4. Условия внешнеторговых перевозок	ПК-34	устный опрос, тест	вопросы к зачету, вопросы к экзамену
5.	Тема 5. Механизм регулирования и организация международных транспортных операций	ПК-34	устный опрос, дискуссия, круглый стол, тест	вопросы к зачету, вопросы к экзамену
6.	Тема 6. Посредничество в составе международных транспортных операций	ПК-34	устный опрос, ролевая игра, коллоквиум	вопросы к экзамену
7.	Тема 7. Страхование в системе международных транспортных операций	ОК-3 ПК-34	устный опрос, дискуссия, коллоквиум	вопросы к экзамену
8.	Тема 8. Транспортно-техническая документация в системе транспортного обеспечения	ПК-34	устный опрос, ситуационный анализ, тест	вопросы к экзамену
9.	Тема 9. Планирование деятельности предприятий, осуществляющих международные транспортные операции	ПК-34	устный опрос, дискуссия, тест	вопросы к экзамену

¹ Наименование раздела (темы) берется из рабочей программы дисциплины

10.	Тема 10. Управление внешнеэкономической деятельностью	ОК-3 ПК-34	устный опрос, ситуационный анализ, мозговой штурм, круглый стол, тест	вопросы к экзамену
-----	---	---------------	---	--------------------

Таблица 2.

Перечень компетенций

Код компетенции	Содержание компетенции
ОК-3	способностью использовать основы экономических знаний в различных сферах деятельности
ПК-34	способностью анализировать особенности экономики и внешнеэкономических связей зарубежных стран и регионов

2. Перечень оценочных средств²

Таблица 3.

Характеристика и инструментальное обеспечение оценочных средств

№ п/п	Наименование оценочного средства	Характеристика оценочного средства	Представление оценочного средства в ФОС
1.	Устный опрос	Средство контроля усвоения учебного материала темы, раздела или разделов дисциплины, организованное как учебное занятие в виде ответов обучающихся на задаваемые им вопросы.	Вопросы по темам/разделам дисциплины
2.	Коллоквиум	Средство контроля усвоения учебного материала темы, раздела или разделов дисциплины, организованное как учебное занятие в виде собеседования преподавателя с обучающимися.	Перечень вопросов для коллоквиума
3.	Мозговой штурм	Средство контроля, позволяющее оценить способность обучающегося генерировать различные способы решения поставленных задач, в том числе с применением методов, традиционно не относящихся к теме, разделу или разделам дисциплины, в формате индивидуальной или коллективной работы.	Перечень ситуаций и задач, анализ и решение которых подразумевает применение альтернативных методов
4.	Ролевая игра	Средство контроля, ориентированное на выявление способности обучающегося применять знания, умения и(или) навыки, соответствующие теме, разделу или разделам дисциплины в различных практических ситуациях с наличием или отсутствием противодействующего участника мероприятия.	Сценарий ролевой игры
5.	Ситуационный анализ	Средство контроля, направленное на выявление способности обучающегося применять различные аналитические техники для выработки наилучшего решения в различных проблемных ситуациях.	Кейсы для проведения ситуационного анализа
6.	Тест	Средство, позволяющее оценить уровень знаний обучающегося путем выбора им одного из нескольких	Тестовые задания

² Указываются оценочные средства, применяемые в ходе реализации рабочей программы данной дисциплины

		вариантов ответов на поставленный вопрос. Возможно использование тестовых вопросов, предусматривающих ввод обучающимся короткого и однозначного ответа на поставленный вопрос.	
7.	Дискуссия	Оценочное средство, позволяющее включить обучающихся в процесс обсуждения спорного вопроса, проблемы и оценить их умение аргументировать собственную точку зрения.	Перечень тем для проведения дискуссии
8.	Круглый стол	Оценочное средство проблемно-ориентированного подхода к обучению, позволяющее сфокусировать внимание студентов на анализе и разрешении какой-либо конкретной проблемной ситуации оценить их навык аргументации собственной точки зрения.	Перечень тем для круглого стола

3. Описание показателей и критериев оценивания результатов обучения на различных этапах формирования компетенций

Таблица 4.

Содержание критериев оценивания результатов овладения компетенций

Код компетенции	Уровень освоения компетенции	Показатели достижения компетенции	Критерии оценивания результатов обучения
Знает			
ОК-3	Недостаточный уровень Оценка «незачтено», «неудовлетворительно»	ОК-3. 3-1 Не знает: содержание и значение международных транспортных операций в национальной и мировой экономике.	Не знает теоретико-практическую концепцию организации и реализации транспортных операций в национальной и мировой экономике.
	Базовый уровень Оценка «зачтено», «удовлетворительно»	ОК-3. 3-1 Знает: содержание и значение международных транспортных операций в национальной и мировой экономике.	Знает элементарную теоретико-практическую концепцию организации и реализации транспортных операций в национальной и мировой экономике.
	Средний уровень Оценка «зачтено», «хорошо»	ОК-3. 3-1 Знает: содержание и значение международных	Знает комплексную теоретико-практическую концепцию организации и реализации транспортных операций в

		транспортных операций в национальной и мировой экономике.	национальной и мировой экономике.
	Высокий уровень Оценка «зачтено», «отлично»	ОК-3. 3-1 Знает: содержание и значение международных транспортных операций в национальной и мировой экономике.	Знает многоаспектные теоретико-практические концепции организации и реализации транспортных операций в национальной и мировой экономике.
ПК-34	Недостаточный уровень Оценка «незачтено», «неудовлетворительно»	ПК-34. 3-1 Не знает: • типы и виды транспортных средств, используемых в международных транспортных операциях.	Не имеет представления о сущности международной логистики, составе инструментов и терминов из логистической сферы, значении логистики в международной торговле.
		ПК-34. 3-2 Не знает: • основные и вспомогательные виды деятельности в сфере международных транспортных операций.	Не определяет структуру мирового логистического рынка с выделением роли отдельных государств и компаний.
		ПК-34. 3-3 Не знает: • инструменты планирования, организации, сопровождения и контроля международных транспортных операций.	Не имеет представления о технологических, экономических и организационных аспектах функционирования международных рынков транспортных услуг.
	Базовый уровень Оценка «зачтено», «удовлетворительно»	ПК-34. 3-1 Знает: • типы и виды транспортных средств, используемых в международных транспортных операциях.	Имеет общее представление о типах и видах транспортных средств, применяемых в сфере международных транспортных операций.
		ПК-34. 3-2 Знает: • основные и вспомогательные виды деятельности в сфере международных транспортных операций.	Идентифицирует исключительно основные виды деятельности, связанные с использованием транспортных средств в сфере международной логистики.
		ПК-34. 3-3 знает: • инструменты планирования, организации, сопровождения и контроля международных	Имеет общее представление об инструментах и методах управления транспортными операциями в международной сфере.

		транспортных операций.	
Средний уровень Оценка «зачтено», «хорошо»	ПК-34. 3-1 Знает:	<ul style="list-style-type: none"> • типы и виды транспортных средств, используемых в международных транспортных операциях. 	Имеет комплексное представление о типах и видах транспортных средств, применяемых в сфере международных транспортных операций.
	ПК-34. 3-2 Знает:	<ul style="list-style-type: none"> • основные и вспомогательные виды деятельности в сфере международных транспортных операций. 	Идентифицирует основные и вспомогательные виды деятельности, связанные с использованием транспортных средств в сфере международной логистики.
	ПК-34. 3-3 знает:	<ul style="list-style-type: none"> • инструменты планирования, организации, сопровождения и контроля международных транспортных операций. 	Имеет комплексное представление об инструментах и методах управления транспортными операциями в международной сфере.
Высокий уровень Оценка «зачтено», «отлично»	ПК-34. 3-1 Знает:	<ul style="list-style-type: none"> • типы и виды транспортных средств, используемых в международных транспортных операциях. 	Имеет полное представление о типах и видах транспортных средств, применяемых в сфере международных транспортных операций.
	ПК-34. 3-2 Знает:	<ul style="list-style-type: none"> • основные и вспомогательные виды деятельности в сфере международных транспортных операций. 	Идентифицирует все основные и вспомогательные виды деятельности, связанные с использованием транспортных средств в сфере международной логистики.
	ПК-34. 3-3 знает:	<ul style="list-style-type: none"> • инструменты планирования, организации, сопровождения и контроля международных транспортных операций. 	Имеет полное представление об инструментах и методах управления транспортными операциями в международной сфере.
Умеет			
ОК-3	Недостаточный уровень Оценка «незачтено», «неудовлетворительно»	ОК-3. У-1 Не умеет:	Не умеет определять место, роль и значение международных транспортных операций в обеспечении деятельности международных компаний и других
		<ul style="list-style-type: none"> • определять значение международных транспортных операций в деятельности 	

		субъектов внешнеэкономической деятельности.	участников внешнеэкономической деятельности.
	Базовый уровень Оценка «зачтено», «удовлетворительно»	ОК-3. У-1 Умеет: • определять значение международных транспортных операций в деятельности субъектов внешнеэкономической деятельности.	Умеет в общих чертах определять место, роль и значение международных транспортных операций в обеспечении деятельности международных компаний и других участников внешнеэкономической деятельности.
	Средний уровень Оценка «зачтено», «хорошо»	ОК-3. У-1 Умеет: • определять значение международных транспортных операций в деятельности субъектов внешнеэкономической деятельности.	Умеет свободно определять место, роль и значение международных транспортных операций в обеспечении деятельности международных компаний и других участников внешнеэкономической деятельности.
	Высокий уровень Оценка «зачтено», «отлично»	ОК-3. У-1 Умеет: • определять значение международных транспортных операций в деятельности субъектов внешнеэкономической деятельности.	Умеет обоснованно определять место, роль и значение международных транспортных операций в обеспечении деятельности международных компаний и других участников внешнеэкономической деятельности.
ПК-34	Недостаточный уровень Оценка «незачтено», «неудовлетворительно»	ПК-34. У-1 Не умеет: • составлять и планировать международные перевозки товаров и пассажиров.	Не умеет разрабатывать технологическую документацию и обосновывать схемы организации международных перевозок.
		ПК-34. У-2 Не умеет: • управлять вспомогательными операциями для целей сопровождения международных транспортных операций.	Не умеет управлять операциями, поддерживающими систему международных транспортных операций.
		ПК-34. У-3 Не умеет: • осуществлять калькуляцию стоимости международных транспортных операций и оценку экономической эффективности	Не умеет проводить сбор данных и формировать информацию о стоимости международных транспортных операций и выборе международных транспортных операций из числа возможных альтернатив.

		взаимозаменяемых международных транспортных операций.	
Базовый уровень Оценка «зачтено», «удовлетворительно»	ПК-34. У-1 Умеет:	• составлять и планировать международные перевозки товаров и пассажиров.	Умеет разрабатывать отдельные разделы технологической документации и обосновывать схемы организации международных перевозок.
	ПК-34. У-2 Умеет:	• управлять вспомогательными операциями для целей сопровождения международных транспортных операций.	Умеет локально управлять операциями, поддерживающими систему международных транспортных операций.
	ПК-34. У-3 Умеет:	• осуществлять калькуляцию стоимости международных транспортных операций и оценку экономической эффективности взаимозаменяемых международных транспортных операций.	Умеет проводить первичный сбор данных и формировать общую информацию о стоимости международных транспортных операций и выборе международных транспортных операций из числа возможных альтернатив.
Средний уровень Оценка «зачтено», «хорошо»	ПК-34. У-1 Умеет:	• разрабатывать технологические схемы организации международных перевозок.	Умеет качественно разрабатывать технологическую документацию и обосновывать схемы организации международных перевозок.
	ПК-34. У-2 Умеет:	• разрабатывать технологические схемы организации международных перевозок.	Умеет комплексно управлять операциями, поддерживающими систему международных транспортных операций.
	ПК-34. У-3 Умеет:	• разрабатывать технологические схемы организации международных перевозок.	Умеет проводить сбор данных и формировать комплексную информацию о стоимости международных транспортных операций и выборе международных транспортных операций из числа возможных альтернатив.
Высокий уровень Оценка «зачтено»,	ПК-34. У-1 Умеет:		Умеет профессионально разрабатывать технологическую документацию и

	«отлично»	<ul style="list-style-type: none"> • разрабатывать технологические схемы организации международных перевозок. 	обосновывать схемы организации международных перевозок.
		ПК-34. У-2 Умеет: <ul style="list-style-type: none"> • разрабатывать технологические схемы организации международных перевозок. 	Умеет профессионально управлять операциями, поддерживающими систему международных транспортных операций.
		ПК-34. У-3 Умеет: <ul style="list-style-type: none"> • разрабатывать технологические схемы организации международных перевозок. 	Профессионально умеет проводить сбор данных и формировать полную информацию о стоимости международных транспортных операций и выборе международных транспортных операций из числа возможных альтернатив.
Владеет			
ОК-3	Недостаточный уровень Оценка «незачтено», «неудовлетворительно»	ОК-3. В-1 Не владеет: <ul style="list-style-type: none"> • навыками планирования и организации деятельности в сфере международных транспортных операций. 	Не владеет способностью организации и управления операциями в области международных перевозок с применением различных транспортных средств.
		ОК-3. В-2 Не владеет: <ul style="list-style-type: none"> • навыками регулирования международных транспортных операций в деятельности хозяйствующих субъектов. 	Не владеет способностью регулирования деятельности хозяйствующих субъектов в сфере международных транспортных операций.
	Базовый уровень Оценка «зачтено», «удовлетворительно»	ОК-3. В-1 Владеет: <ul style="list-style-type: none"> • навыками планирования и организации деятельности в сфере международных транспортных операций. 	Владеет способностью организации и управления отдельными операциями в области международных перевозок с применением различных транспортных средств.
		ОК-3. В-2 Владеет: <ul style="list-style-type: none"> • навыками регулирования международных транспортных операций в деятельности хозяйствующих субъектов. 	Владеет способностью применения отдельных инструментов регулирования деятельности хозяйствующих субъектов в сфере международных транспортных операций.
	Средний уровень	ОК-3. В-1	Владеет способностью организации и

	Оценка «зачтено», «хорошо»	Владеет: • навыками планирования и организации деятельности в сфере международных транспортных операций.	управления основными операциями в области международных перевозок с применением различных транспортных средств.
		ОК-3. В-2 Владеет: • навыками регулирования международных транспортных операций в деятельности хозяйствующих субъектов.	Владеет способностью применения широкого круга инструментов регулирования деятельности хозяйствующих субъектов в сфере международных транспортных операций.
	Высокий уровень Оценка «зачтено», «отлично»	ОК-3. В-1 Владеет: • навыками планирования и организации деятельности в сфере международных транспортных операций.	Владеет способностью организации и управления всеми операциями в области международных перевозок с применением различных транспортных средств.
		ОК-3. В-2 Владеет: • навыками регулирования международных транспортных операций в деятельности хозяйствующих субъектов.	Владеет способностью применения всех инструментов регулирования деятельности хозяйствующих субъектов в сфере международных транспортных операций.
ПК-34	Недостаточный уровень Оценка «незачтено», «неудовлетворительно»	ПК-34. В-1 Не владеет: • навыками расчета технологической и экономической эффективности разных маршрутов и техник международных транспортных операций.	Не владеет способностью рассчитывать показатели технико-экономической эффективности различных маршрутов и техник осуществления международных транспортных операций.
		ПК-34. В-2 Не владеет: • навыками юридического, организационного и технологического сопровождения международных транспортных операций.	Не владеет способностью разработки и составления международных логистических маршрутов и экономически обосновывать принимаемых решений.
	Базовый уровень Оценка «зачтено», «удовлетворительно»	ПК-34. В-1 Владеет: • навыками расчета технологической и экономической эффективности разных	Владеет способностью рассчитывать отдельные показатели технико-экономической эффективности различных маршрутов и техник осуществления

		маршрутов и техник международных транспортных операций.	международных транспортных операций.
		ПК-34. В-2 Владеет: • навыками юридического, организационного и технологического сопровождения международных транспортных операций.	На начальном уровне владеет способностью разработки и составления международных логистических маршрутов и экономически обосновывать принимаемых решений.
Средний уровень Оценка «зачтено», «хорошо»		ПК-34. В-1 Владеет: • навыками расчета технологической и экономической эффективности разных маршрутов и техник международных транспортных операций.	Владеет способностью рассчитывать показатели технико-экономической эффективности различных маршрутов и техник осуществления международных транспортных операций.
		ПК-34. В-2 Владеет: • навыками юридического, организационного и технологического сопровождения международных транспортных операций.	Владеет способностью разработки и составления отдельных международных логистических маршрутов и экономически обосновывать принимаемых решений.
Высокий уровень Оценка «зачтено», «отлично»		ПК-34. В-1 Владеет: • навыками расчета технологической и экономической эффективности разных маршрутов и техник международных транспортных операций.	Владеет способностью профессионально рассчитывать и обосновывать показатели технико-экономической эффективности различных маршрутов и техник осуществления международных транспортных операций.
		ПК-34. В-2 Владеет: • навыками юридического, организационного и технологического сопровождения международных транспортных операций.	Владеет способностью профессиональной разработки и составления любых международных логистических маршрутов и экономически обосновывать принимаемых решений.

4. Методические материалы, определяющие процедуры оценивания результатов обучения

Методические рекомендации по подготовке к устному опросу

Подготовка к опросу проводится в ходе самостоятельной работы студентов и включает в себя повторение пройденного материала по вопросам предстоящего опроса. Помимо основного материала студент должен изучить дополнительную рекомендованную литературу и информацию по теме, в том числе с использованием Интернет-ресурсов. В среднем, подготовка к устному опросу по одному семинарскому занятию занимает от 2 до 3 часов в зависимости от сложности темы и особенностей организации студентом своей самостоятельной работы. Опрос предполагает устный ответ студента на один основной и несколько дополнительных вопросов преподавателя. Ответ студента должен представлять собой развернутое, связанное, логически выстроенное сообщение. При выставлении оценки преподаватель учитывает правильность ответа по содержанию, его последовательность, самостоятельность суждений и выводов, умение связывать теоретические положения с практикой, в том числе и с будущей профессиональной деятельностью.

Оценка знаний в ходе проведения коллоквиума

Коллоквиумом называется собеседование преподавателя и студента по заранее определенным контрольным вопросам. Целью коллоквиума является формирование у студента навыков анализа теоретических проблем на основе самостоятельного изучения учебной и научной литературы. На коллоквиум выносятся крупные, проблемные, нередко спорные теоретические вопросы. От студента требуется:

- владение изученным в ходе учебного процесса материалом, относящимся к рассматриваемой проблеме;
- знание разных точек зрения, высказанных в научной литературе по соответствующей проблеме, умение сопоставлять их между собой;
- наличие собственного мнения по обсуждаемым вопросам и умение его аргументировать.

Коллоквиум – это не только форма контроля, но и метод углубления, закрепления знаний студентов, так как в ходе собеседования преподаватель разъясняет сложные вопросы, возникающие у студента в процессе изучения данного источника. Однако коллоквиум не консультация и не экзамен. Его задача добиться глубокого изучения отобранного материала, пробудить у студента стремление к чтению дополнительной социологической литературы.

Подготовка к коллоквиуму начинается с установочной консультации преподавателя, на которой он разъясняет развернутую тематику проблемы, рекомендует литературу для изучения и объясняет процедуру проведения коллоквиума. Как правило, на самостоятельную подготовку к коллоквиуму студенту отводится 2-3 недели. Методические указания состоят из рекомендаций по изучению источников и литературы, вопросов для самопроверки и кратких конспектов ответа с перечислением основных фактов и событий, относящихся к пунктам плана каждой темы. Это должно помочь студентам целенаправленно организовать работу по овладению материалом и его запоминанию. При подготовке к коллоквиуму следует, прежде всего, просмотреть конспекты лекций и практических занятий и отметить в них имеющиеся вопросы коллоквиума. Если какие-то вопросы вынесены преподавателем на самостоятельное изучение, следует обратиться к учебной литературе, рекомендованной преподавателем в качестве источника сведений.

Коллоквиум проводится в форме индивидуальной беседы преподавателя с каждым студентом или беседы в небольших группах (2-3 человека). Обычно преподаватель задает несколько кратких конкретных вопросов, позволяющих выяснить степень добросовестности работы с литературой, проверяет конспект. Далее более подробно обсуждается какая-либо

сторона проблемы, что позволяет оценить уровень понимания. По итогам коллоквиума выставляется дифференцированная оценка по пятибалльной системе.

Мозговой штурм и правила его использования в учебном процессе

Метод мозгового штурма (мозговой штурм, мозговая атака, англ. brainstorming) – оперативный метод решения задач, в котором участники обсуждения генерируют максимальное количество решений задачи, в том числе самые фантастические и необоснованные. Затем из полученных вариантов выбираются лучшие решения, которые могут быть использованы на практике. Включает этап экспертной оценки. В развитом виде предполагает синхронизацию действий участников в соответствии с распознаваемой ими схемой (образом) оцениваемого процесса.

Правильный мозговой штурм включает 3 этапа:

1. Предварительный этап – постановка проблемы. На этом этапе четко формулируется задача, отбираются участники штурма, определяется ведущий и распределяются прочие роли участников в зависимости от задачи и выбранного способа проведения штурма.

2. Основной этап – генерация идей. На этом этапе генерируются варианты решения задачи.

3. Экспертный этап – группировка, отбор и оценка идей. На этом этапе хаотичные идеи классифицируются, анализируются и оцениваются. Этот этап позволяет выделить наиболее ценные идеи и дать окончательный результат мозгового штурма. Качество экспертного этапа напрямую зависит от строгости и однообразия критериев отбора идей у участников. Часто этот этап пропускается, и участники просто выбирают понравившийся им вариант.

Для проведения мозговой атаки обычно создают две группы:

- участники, предлагающие новые варианты решения задачи;
- члены комиссии, обрабатывающие предложенные решения.

Различают индивидуальные и коллективные мозговые атаки.

В мозговом штурме участвует коллектив из нескольких специалистов и ведущих. Перед самым сеансом мозгового штурма ведущий производит чёткую постановку задачи, подлежащей решению. В ходе мозгового штурма участники высказывают свои идеи, направленные на решение поставленной задачи, причём как логичные, так и абсурдные. Если в мозговом штурме принимают участие люди различных чинов или рангов, то рекомендуется заслушивать идеи в порядке возрастания ранжира, что позволяет исключить психологический фактор «согласия с начальством».

В процессе мозгового штурма, как правило, вначале решения не отличаются высокой оригинальностью, но по прошествии некоторого времени типовые, шаблонные решения исчерпываются, и у участников начинают возникать необычные идеи. Ведущий записывает или как-то иначе регистрирует все идеи, возникшие в ходе мозгового штурма.

Затем, когда все идеи высказаны, производится их анализ, развитие и отбор. В итоге находится максимально эффективное и часто нетривиальное решение задачи.

10 правил эффективного мозгового штурма

1. Предварительная подготовка. Всем участникам мозгового штурма следует готовиться к нему заранее. Задача штурма должна быть озвучена минимум за 2-3 дня до его проведения. За это время участники смогут неплохо обдумать стоящую перед ними проблему и уже в самом начале штурма предложить несколько интересных идей.

2. Много участников. Чтобы мозговой штурм прошёл максимально эффективно нужно приглашать для участия в нём как можно больше людей, предлагающих, соответственно, больше идей – результаты от такого подхода могут быть очень неожиданными.

3. Уточнение поставленной задачи. Перед началом штурма рекомендуется отвести некоторое время на дополнительное уточнение исследуемой проблемы. Это позволит ещё раз настроить всех «на одну волну», удостовериться в том, что все участники стараются решить одну и ту же задачу и ещё раз убедиться, что она поставлена верно.

4. Записи. На протяжении всей «игры» нужно непременно вести записи и делать пометки. Причём, делать это должен каждый участник. Данную задачу, конечно, может выполнять и один ведущий, но он в любом случае может что-то упустить, пропустить, не заметить. Если же фиксировать идеи будут все, то и итоговый список решений и идей будет максимально полным и объективным.

5. Никакой критики. Этот пункт уже входит в основные правила проведения мозгового штурма, но о нём следует упомянуть ещё раз. Ни в коем случае не отвергайте предлагающиеся идеи, какими бы нелепыми или фантастическими они не казались. Зачастую именно они, переработанные, дополненные и приближённые к реальности, являются теми решениями, ради которых и устраивается мозговой штурм. К тому же критика всегда действует на людей подавляющим образом, а допускать этого во время штурма категорически не рекомендуется.

6. Максимальная генерация идей. Каждый участник процесса должен понять, что ему нужно предлагать как можно больше идей. Неопытные участники могут стесняться или обдумывать идеи, не озвучивая их. Следует понимать, что это многократно снижает всю эффективность метода. Это же касается и тех случаев, когда решение, казалось бы, найдено – идеи должны генерироваться на протяжении всего времени, выделенного на второй этап мозгового штурма.

7. Привлечение других людей. Если, например, во время штурма есть цель составить список из 100 решений, но этот уровень никак не достигается, можно привлечь к мозговому штурму людей, которые либо не присутствуют на штурме, либо вообще не имеют к нему никакого отношения.

8. Модификация идей. Для получения наилучшего результата можно соединять две идеи (и более) в одну. Особенно эффективно использовать этот приём, когда имеются варианты решения проблемы, предложенные людьми различного статуса, должности, ранга.

9. Визуальное отображение. Для удобства восприятия и повышения результативности мозгового штурма следует использовать маркерные доски, флэш-панели, плакаты, схемы, таблицы и т.п.

10. Отрицательный результат. Во время поиска решения и даже по его окончании представьте, что ситуация обернулась образом, прямо противоположным требуемому, и всё пошло не так, как вы планировали. С помощью такого моделирования можно способствовать выработке дополнительных идей, а также морально и психологически подготовить себя к любой ситуации.

Методика разработки и использования в учебном процессе ролевой (деловой) игры

Использование ролевых (деловых) игр в учебном процессе направлено на мобилизацию всех способностей обучающегося в целях решения ключевой задачи. В процессе разработки ролевой (деловой) игры необходимо ориентироваться на ряд принципов, включая:

– соответствие обыгрываемых ситуаций направлению профессиональной подготовки обучающегося, предмету дисциплины, дидактическому наполнению изучаемой темы (раздела) дисциплины;

– установление режима ролевой игры: один участник (концепция «игры с природой»); командная работа (коллегиальный метод принятия решений); конкурентное поведение (противостояние отдельных участников и(или) формирующихся команд); комплексный режим (сочетание индивидуальной, коллективной, конкурентной работы обучающихся во время проведения мероприятия);

- инициация знаний, умений и навыков (способностей), ранее приобретенных обучающимся (обучающимися) по предшествующим темам (разделам) дисциплины, по другим дисциплинам в соответствии с учебным планом, в рамках самостоятельной научно-исследовательской деятельности обучающихся;
- продолжительность мероприятия: до 1,5 астрономических часов (с выделением части времени, отведенного на учебное занятие); 1,5 астрономического часа (на одно учебное занятие); более 1,5 астрономических часов – рекомендуется кратно 1,5 астрономическим часам (с охватом нескольких последовательных практических занятий, в том числе распределенных на несколько календарных дат);
- отражение и озвучивание основных элементов мероприятия: ролевые позиции мероприятия, включая модератора (модераторов), оператора (операторов), основного участника (основных участников); лица или лиц, оценивающих результаты ролевой (деловой) игры; иных участников в соответствии с содержанием мероприятия.

Значение и методика использования ситуационного анализа как инструмента контроля освоения раздела (темы) дисциплины (практики, факультатива)

Технология ситуационного анализа является актуальной для обучения в современном информационно-образовательном пространстве. Она позволяет непосредственно осуществлять связь с практикой и опираться в процессе обучения на субъективный опыт обучающихся. Технология стала активно использоваться с 20-х гг. XX в.

В ходе работы обучающиеся активно участвуют в анализе фактов и деталей самой ситуации, выборе стратегии, ее уточнении и защите, обсуждении ситуации и аргументации целесообразности своей позиции. Развиваются умения учащихся, связанные с работой в группе, команде. Ситуационный анализ способствует формированию критического мышления, позволяет активизировать теоретические знания учащихся, их практический опыт, раскрывает и развивает способность высказывать свои мысли, идеи, предложения, умения выслушать различные точки зрения и аргументировать свою. Обучающиеся получают возможность проявить и усовершенствовать аналитические и оценочные навыки, применять на практике теоретический материал. Для дальнейшей деятельности обучающихся эта технология важна потому, что позволяет увидеть многовариантность решения ситуации в жизни и обосновать поиск рационального ответа.

Основой технологии является анализ ситуаций. Ситуации базируются на современных научных, экономических, этических, политических проблемах (например, клонирование, эвтаназия, легализация «легких наркотиков», структурирование расходов государственного бюджета, разработка экономической стратегии развития фирмы и т.д.), поэтому позволяют обучающимся «почувствовать» реальную жизнь. Ситуация всегда является началом и поводом для рассуждения или исследования. В ней должен присутствовать конфликт, то есть противоречие или столкновение точек зрения, ценностей, моральных и иных предпочтений. Учебные ситуации могут быть смоделированы специально, а не взяты из жизни. Например, в некоторых случаях ситуацией могут выступать фрагменты литературных произведений, которые рассматриваются под углом зрения современных проблем, в том числе по поводу экономических вопросов.

Можно выделить несколько требований отбора ситуаций в образовательном процессе. Ситуации должны:

- отвечать целям и задачам дисциплины, практики, факультатива;
- быть проблематизированы в соответствии с конкретными учебными целями; ситуация может содержать не одну, а несколько проблем; сама проблема может в явном виде не присутствовать в предлагаемой ситуации на уровне текста или события, но она выявляется в ходе анализа;
- быть связанными с реальными проблемами практики (научными, морально-этическими и т.д.): в некоторых случаях целесообразно использовать ситуации,

существующие в современной жизни, когда информация о тех или иных фактах становится достоянием гласности и активно обсуждается;

- обладать неким сюжетом, позволяющим осуществить процесс анализа, что поможет обучающимся увидеть и учесть факты, проблемы и перспективы, ранее им неизвестные, проанализировать ситуацию с разных точек зрения, с позиций различных подходов;

- включать в себя разнообразные материалы (например, в ситуации по юриспруденции могут быть представлены материалы дела, судебное решение, апелляции и другие документы);

- быть эмоционально окрашенными.

К качествам, которые отличают «хорошую» ситуацию относятся:

- интересный сюжет ситуации связан с опытом обучающихся; еще лучше, если обучающиеся уже знакомы с проблемой в жизни, до момента ее решения в процессе обучения;

- в сюжете есть начало, середина и конец; в случае, если конца истории-ситуации нет, обучающимся предстоит создать его после обсуждения;

- проблема, содержащаяся в ситуации, интересна обучающимся;

- ситуация связана с событиями последних пяти лет, проблема обсуждается в средствах массовой информации;

- образы основных действующих лиц показаны выразительно как для повышения интереса обучающихся, так и потому, что личные качества действующих лиц влияют на возможное решение;

- ситуация полезна с педагогической точки зрения; при разработке плана учебного занятия необходимо ответить на вопросы, выполнению каких задач будет способствовать анализ ситуации; чем он поможет преподавателю и обучающимся в усвоении материала, формировании умений и личностном развитии; зачем использовать данную ситуацию в ходе образовательного процесса; нет ли более эффективных методов обучения, направленных на достижение цели;

- ситуация провоцирует конфликт, содержит противоречие, способное вызывать разногласия;

- подталкивает к принятию решения, к занятию той или иной позиции, к осуществлению действия, связанного с поиском решения;

- в ситуации говорится о чем-то общем, значительном, применимом к большому количеству случаев;

- ситуация достаточно короткая, чтобы удержать внимание аудитории, но в то же время в ней представлены разнообразные факты, обеспечивающие анализ;

- трудоемкость анализа ситуации соответствует уровню обучающихся; если необходима большая сложность, то ее следует вводить постепенно: сначала предъявляются фактические данные, потом ставится ряд вопросов и даже предлагается решение, а потом в случае необходимости дается новая информация.

Данную технологию можно применять для решения различных дидактических задач. Анализ ситуации проводится для того, чтобы найти проблему, решить ее, сформулировать вопрос, осуществить решение по предложенной схеме, выбрать из предложенных решений и т.п. Характер задания зависит в первую очередь от цели, стоящей перед преподавателем, а также от содержания самой ситуации, от ее места в общем построении занятия: вводит ли она в тему или, например, является иллюстрацией изученного материала, связана ли она только с практической тематикой или предполагает выход на некие теоретические обобщения, то есть формируются обобщенные умения поиска, обработки информации и применения ее для создания нового решения проблемы.

Основной единицей педагогического процесса в условиях имитационного моделирования является не порция информации или задача, а жизненная ситуация со всей ее

неоднозначностью и противоречивостью. Можно выделить следующие виды конкретных ситуаций:

1. Ситуация-проблема – представляет определенное сочетание фактов из реальной жизни. Задается реальная ситуация, которая имела положительные или отрицательные последствия. Обучающиеся должны вычленив проблему, сформулировать ее, определить, каковы были условия, какие выбирались средства решения проблемы, были ли они адекватны и почему и т.д. Проблемная ситуация создает условия для свободного осознанного выбора, через который происходит развитое, углубленное познание субъективных и объективных жизненных реалий.

2. Ситуация-оценка – описывает социально-экономическую ситуацию, выход из которой в определенном смысле уже найден. Обучающимися проводится критический анализ ранее принятых решений, дается мотивированное заключение по поводу произошедшего события. Коллективное обсуждение вариантов решения одной и той же ситуации существенно углубляет опыт обучающихся: каждый из них имеет возможность ознакомиться с вариантами решения одной и той же проблемы, послушать и взвесить множество оценок, дополнений и изменений.

3. Ситуация-иллюстрация – поясняет какую-либо проблему или ситуацию, относящуюся к определенной теме. Обучающимся предлагается самостоятельно смоделировать ситуацию-иллюстрацию к своим рассуждениям. Практика показывает, что предъявление таких заданий усиливает у обучающихся стремление к приобретению теоретических знаний для получения ответов на поставленные вопросы, развиваются аналитические способности, вырабатывается самостоятельность и инициативность в решениях.

4. Ситуация-упражнение – предусматривает применение уже принятых ранее положений и предполагает очевидные и бесспорные решения поставленных проблем. Такие ситуации помогают развивать определенные навыки (умения) в обработке или обнаружении данных, относящихся к исследуемой проблеме. Они носят в основном тренировочный характер, помогают приобрести опыт решения определенных задач.

В условиях имитационного моделирования формируются способы общения, мышления, понимания, рефлексии, действия. За счет рефлексии знания обобщаются, закрепляются, переходя из внешнего плана во внутренний план действия обучающихся. В процессе имитационного моделирования проявляются элементы толерантности в ситуациях разрешения межличностных и деловых конфликтов, в выборе способов взаимодействия и отстаивания своих интересов.

Имитационное моделирование жизненных ситуаций можно рассматривать как дидактическую ситуацию, в которой происходит полисубъектное взаимодействие, направленное на моделирование различного рода отношений и условий действительности. Актуализация мотивов деятельности обучающегося и самореализация в ней способствуют развитию ключевых компетентностей обучающегося. Имитационное моделирование жизненных ситуаций предполагает предоставление обучающемуся максимума свободы для индивидуального развития, создание ситуации для утверждения в повседневной реальности ценностей достойной жизни.

При таком подходе учебная деятельность входит в социальную сферу, в жизненное пространство личности. Преподаватель и обучающийся не отделяются от культурного окружения, познавательные процессы выходят в сложное пространство социальной, профессиональной, личностной самореализации.

Организация продуктивной деятельности на занятиях проблемного обучения не только решает задачи познавательного, интеллектуального характера, но и воспитывающего. Например, обучающийся постепенно приучается вникать в суть происходящего, ответственно относиться к работе, критически – к собственным действиям, рефлексировать. Все это подготавливает обучающегося к реальной жизни, его успешной дальнейшей социализации и становления как профессионала.

Разработка и применение тестов в процессе обучения

Педагогическое тестирование – это форма измерения знаний учащихся, основанная на применении педагогических тестов. Включает в себя подготовку качественных тестов, собственно проведение тестирования и последующую обработку результатов, которая даёт оценку уровня знаний тестируемых.

Традиционный тест содержит список вопросов и различные варианты ответов. Каждый вопрос оценивается в определенное количество баллов. Результат традиционного теста зависит от количества вопросов, на которые был дан правильный ответ.

Тестирование в педагогике выполняет три основные взаимосвязанные функции: диагностическую, обучающую и воспитательную:

Диагностическая функция заключается в выявлении уровня знаний, умений, навыков учащегося. Это основная и самая очевидная функция тестирования. По объективности, широте и скорости диагностирования, тестирование превосходит все остальные формы педагогического контроля.

Обучающая функция тестирования состоит в мотивировании учащегося к активизации работы по усвоению учебного материала. Для усиления обучающей функции тестирования могут быть использованы дополнительные меры стимулирования студентов, такие как: раздача преподавателем примерного перечня вопросов для самостоятельной подготовки, наличие в самом тесте наводящих вопросов и подсказок, совместный разбор результатов теста.

Воспитательная функция проявляется в периодичности и неизбежности тестового контроля. Это дисциплинирует, организует и направляет деятельность учащихся, помогает выявить и устранить пробелы в знаниях, формирует стремление развить свои способности.

Педагогическое тестирование включает в себя несколько основных этапов: подготовка теста проведение теста и обработка результатов теста.

По форме заданий педагогические тесты бывают:

- тесты закрытого типа;
- тесты открытого типа;
- задания по установлению соответствий;
- задания по упорядочиванию последовательности.

Выбирая на тот или иной ответ на вопрос теста, студент должен, прежде всего внимательно прочитать условия вопроса теста, вдумываясь в его смысл. Затем следует выбрать, по мнению студента, правильный ответ. Если по мнению студента несколько ответов являются правильными, то он должен выбрать тот, который максимально охватывает ответ на поставленный вопрос.

Тест состоит из вопросов и предлагаемых кратких формулировок возможных ответов на вопросы, что не позволяет охарактеризовать всю полноту того или иного явления. В ходе тестирования студент не имеет возможности давать свои комментарии к ответам. Однако основная суть выносимых на тестирование вопросов отражается в предлагаемых вариантах ответов.

В зависимости от формы контроля (текущий, промежуточный, выходной) преподаватель определяет точное количество вопросов теста и устанавливает время для решения теста.

Дискуссия в процессе обучения

Подготовка и проведение дискуссии является значимым этапом освоения учебного материала, а также выступает одной из форм контроля выполнения студентом самостоятельной работы по конкретным разделам учебных дисциплин.

Дискуссия (от лат. *discussio* – «исследование») – это публичный диалог, в процессе которого сталкиваются различные, противоположные точки зрения. Целью дискуссии

является выяснение и сопоставление позиций, поиск правильного решения, выявление истинного мнения. Учебная дискуссия отличается тем, что ее проблематика нова лишь для группы лиц, участвующих в дискуссии; ее ориентировочный результат известен организатору. Цель учебной дискуссии: овладение участниками методами ведения обсуждения, поиска и формулирования аргументов, их анализа. Грамотно организованная учебная дискуссия является фактором развития коммуникативных и аналитических способностей, позволяет выявить уровень представлений по определенной теме, проблеме.

Форма дискуссии представляет собой обмен мнениями во всех его формах. Соответствующий метод обучения заключается в проведении обсуждений по конкретной проблеме.

Последовательность этапов дискуссии включает:

- поиск и определение проблемы (затруднения), решаемые групповыми методами (путем выработки общего подхода, достижения согласия);
- формулировка проблемы в ходе группового анализа, обсуждения; анализ проблемы;
- попытки найти решение проблемы (они могут представлять собой процесс, включающий обсуждение, сбор данных, привлечение дополнительных источников информации и т.д.; группа делает предварительные выводы, проводит сбор мнений и т.д., продвигаясь к согласию).

На первом этапе осуществляется выбор темы. Тема может быть предложена преподавателем, подсказана конкретной ситуацией/событием или определена на основе предварительной беседы. Для обеспечения результативности дискуссии предполагается глубокое изучение вопроса, который будет обсуждаться.

Второй этап – это собственно проведение дискуссии. Дискуссия открывается вступительным словом ведущего. Он объявляет тему, дает ее обоснование, выделяет предмет спора — положения и суждения, подлежащие обсуждению. Участники дискуссии должны четко представлять, что является пунктом разногласий, а также убедиться, что нет терминологической путаницы, что они в одинаковых значениях используют слова. Поэтому ведущий определяет основные понятия через дефиницию, контрастные явления, конкретизаторы (примеры), синонимы и т.п. Стороны аргументируют защищаемый тезис, а также возражения по существу изложенных точек зрения, задают вопросы разных типов.

Успех дискуссии во многом зависит от ведущего, которому необходимо:

- заинтересовать участников дискуссии, настроить их на полемический лад, создать обстановку, при которой каждый студент не только не стеснялся бы высказывать свое мнение, но и стремился его отстаивать;
- не препятствовать желающим выступать, но и не принуждать к выступлению, стараться, чтобы сформировалась атмосфера искренности и откровенности;
- стимулировать активность участников, задавать острые, активизирующие вопросы, если спор начинает гаснуть.

В этом помогают следующие приемы: парадокс, неожиданное суждение, своеобразное мнение, резко расходящееся с общепринятым, даже противоречащее на первый взгляд здравому смыслу; неожиданный вопрос; реплика – краткое возражение, замечание с места, которое тоже настраивает на дискуссию, свидетельствует об активности слушателя, его желании уяснить вопрос, проверить свою точку зрения. сопоставить различные точки зрения, обобщить их с тем, чтобы позиции участников дискуссии были представлены как можно отчетливее, направлять дискуссию в русло намеченной цели; не исправлять заблуждающихся, предоставлять такую возможность слушателям; когда это целесообразно, вопрос, адресованный ведущему, переадресовать слушателям; корректировать, направлять дискуссионный диалог на соответствие его цели, теме, подчеркивая то общее, что есть во фразах спорящих; выбрать подходящий момент для окончания дискуссии, не нарушая логику развития спора.

Любой спор, даже идущий по всем правилам логики, может погубить одно обстоятельство: если участники дискуссии забывают об этике спора.

Для студентов крайне важно помнить о правилах спора, к которым относятся следующие:

- прежде чем выступать, следует определить, какова необходимость вступить в спор;
- необходимо тщательно продумать то, о чем будете говорить;
- краткое и ясное изложение своей точки зрения: речь должна быть весома и убедительна;
- лучшим доказательством или способом опровержения являются точные и бесспорные факты; если доказана ошибочность мнения, следует признать правоту своего «противника»;
- начинайте возражать только тогда, когда вы уверены, что мнение собеседника действительно противоречит вашему;
- вначале приводите только сильные доводы, а о слабых говорите после и как бы вскользь;
- следите за тем, чтобы в ваших рассуждениях не было логических ошибок;
- необходимо помнить о культуре общения, уметь выслушать другого, уловить его позицию, не повышать голос, не прерывать выступающего, не делать замечаний, касающихся личных качеств участников обсуждения, избегать поспешных выводов; не следует вступать в пререкания с ведущим по ходу проведения дискуссии, в процессе спора старайтесь убедить, а не уязвить оппонента.

На третьем заключительном этапе подводятся итоги дискуссии.

В конце отмечается, достигнут ли результат, формируется вариант согласованной точки зрения или обозначаются выявленные противоположные позиции, их основная аргументация. Ведущий в заключительном слове характеризует состояние вопроса, а также отмечает наиболее конструктивные, убедительные выступления, тактичное поведение некоторых коммуникантов.

На данном этапе студентам предлагается оценить результативность дискуссии по следующим критериям:

- системность, точность и логичность изложенных аргументов;
- последовательность, ясность и полнота сделанных выводов;
- умение слушать оппонентов, принимать и оценивать их позицию;
- владение культурой речи, степень включенности в дискуссию каждого участника и проявления интереса к обсуждаемым вопросам.

Дискуссия требует строгого распределения времени. Время – чрезвычайно большая ценность. На каждое выступление в дискуссии отводится не более 3 минут. По истечении этого времени выступающему дается шанс кратко завершить свою мысль и аргументы, после чего он лишается слова. Для изложения мнения эксперта или программного выступления отводится от 5 до 15 минут.

Оценка знаний в ходе проведения круглого стола

«Круглый стол» – современная форма публичного обсуждения или освещения каких-либо вопросов, когда участники, имеющие равные права, высказываются по очереди или в определенном порядке.

«Круглые столы» характеризуются тем, что:

- проводятся в форме обсуждения одного или нескольких определенных вопросов или проблем;
- обсуждаемый вопрос допускает разные мнения и толкования, а также взаимные возражения участников;

– в результате обсуждения должны быть выявлены точки зрения всех участников на данный вопрос;

– участники имеют равные права и высказываются в определенном порядке.

Наиболее важное значение в ходе подготовки к проведению круглого стола отводится выбору его темы. Тема должна не только отражать современные проблемные моменты теории и практики бюджетной системы, но и быть интересной ее участникам.

В этой связи преподавателю необходимо проанализировать все имеющиеся дискуссионные вопросы изучаемой дисциплины и предложить несколько тем на обсуждение студентам.

В ходе выбора темы нельзя пренебрегать и вопросами освещенности данной проблемы в научной литературе и периодической печати. Чем больше имеется публикаций по предложенной теме, тем интересней и результативнее дискуссии, возникающие в ходе проведения круглых столов.

После выбора темы, студентам предлагается перечень основных докладов, а также список литературы. При этом студенты могут скорректировать тему, а также должны дополнить предложенный список литературных источников. Далее, из числа желающих назначаются ответственные студенты за основные доклады. Кроме того, при необходимости могут быть назначены и содокладчики.

На самостоятельную подготовку к круглому столу необходимо отводить студенту не менее двух недель. Число докладов должно быть оптимальным (не более четырех), что позволяет не только заслушать результаты проведенных теоретических исследований студентами, но и обсудить их и сделать определенные выводы.

При организации и проведении круглого стола следует руководствоваться рядом правил:

1. К проведению круглого стола привлекаются все студенты. Также возможно участие экспертов (студентов старших курсов), которые могут принять участие в дискуссии по обсуждаемым темам.

2. Руководителем круглого стола может стать либо преподаватель, либо один из экспертов. Руководитель сообщает порядок проведения круглого стола, устанавливает регламент выступлений, обращается к присутствующим с вступительным словом. Далее предоставляется слово докладчикам, которые сообщают о результатах проведенных теоретических исследований в форме научного доклада. После выступлений участники круглого стола задают докладчикам наиболее интересующих их вопросы. На заключительном этапе работы круглого стола проводится открытая дискуссия по представленным проблемам, в которой участвуют все студенты.

3. После завершения дискуссии путем голосования выбирается лучший докладчик, а также подводятся окончательные итоги круглого стола.

Проведение круглого стола требует большой подготовительной работы со стороны студентов, которые должны подобрать литературу, составить план и раскрыть содержание выступления. При подготовке к выступлению, а также к участию в дискуссии на круглом столе, необходимо изучить предложенную литературу и выявить основные проблемные моменты выбранной для рассмотрения темы. Продолжительность доклада на круглом столе не должна превышать установленного регламента, в связи с чем, материал должен быть тщательно проработан и содержать только основные положения представленной темы.

По результатам обсуждения определяется лучший доклад, оценивается участие каждого студента в обсуждении представленных докладов.

5. **Материалы для проведения текущего контроля и промежуточной аттестации**

Вопросы для проведения устного опроса

Тема 1. Международная транспортная система

Вопросы для устного опроса:

1. Современная международная транспортная система и ее характеристика.
2. Виды транспорта в системе международных перевозок.
3. Техничко-экономические особенности видов транспорта в системе международных перевозок.
4. Классификация транспортных средств в системе международных перевозок.
5. Классификация грузов в системе международных транспортных перевозок.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Тема 2. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности

Вопросы для устного опроса:

1. Содержание и особенности транспортного обеспечения ВЭД.
2. Основные элементы и процессы транспортного обеспечения ВЭД.
3. Технические аспекты транспортного обеспечения ВЭД.
4. Технологические аспекты транспортного обеспечения ВЭД.
5. Организационные аспекты транспортного обеспечения ВЭД.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 4. Условия внешнеторговых перевозок

Вопросы для устного опроса:

1. Транспортные условия внешнеторговых контрактов.
2. Взаимосвязь транспортных условий с международными торговыми терминами «Инкотермс».
3. Транспортная составляющая в базисных условиях поставки и принципы их выбора.
4. Особенности применения отдельных условий поставки исходя из специфики транспортных операций.
5. Международные транспортные тарифы.
6. Транспортные тарифы по видам транспорта.
7. Взаимосвязь транспортных условий внешнеторговых контрактов, условий фрахтования и цены сделки.
8. Формирование транспортной составляющей в цене и виды затрат ее формирующие.
9. Взаимодействие участников внешнеторговой перевозки.
10. Обязанности продавца и покупателя в части расходов и формальностей, связанных с транспортировкой внешнеторговых грузов.
11. Риски в процессе транспортировки и ответственность сторон.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 5. Механизм регулирования и организация международных транспортных операций

Вопросы для устного опроса:

1. Многосторонняя система соглашений в сфере международных транспортных операций.

2. Основные международные договоры и конвенции, регулирующие внешнеторговые перевозки различными видами транспорта.

3. Правовая основа осуществления транспортных операций в международной торговле России.

4. Организация международных перевозок грузов различными видами транспорта.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 6. Посредничество в составе международных транспортных операций

Вопросы для устного опроса:

1. Роль посредничества в международном товародвижении.

2. Содержание транспортно-экспедиторских операций при международных перевозках.

3. Формы посредничества в системе международных транспортных операций.

4. Управление мотивацией деятельности посредников в системе международных транспортных операций.

5. Экономика деятельности посредников в системе международных транспортных операций.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 7. Страхование в системе международных транспортных операций

Вопросы для устного опроса:

1. Объекты транспортного страхования при внешнеторговых перевозках.

2. Цели транспортного страхования при внешнеторговых перевозках.

3. Задачи транспортного страхования при внешнеторговых перевозках.

4. Условия страхования грузов при внешнеторговых перевозках.

5. Понятие и содержание договора транспортного страхования груза.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Тема 8. Транспортно-техническая документация в системе транспортного обеспечения

Вопросы для устного опроса:

1. Международные унифицированные транспортно-сопроводительные документы в сфере грузоперевозок.

2. Договор перевозки внешнеторговых грузов и его разновидности по видам транспорта.

3. Система накладных и коносаментов, их применение и оформление.

4. Место транспортных документов в системе внешнеторговых контрактов.

5. Состав документов в системе транспортно-экспедиторского обслуживания внешнеторговых перевозок.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 9. Планирование деятельности предприятий, осуществляющих международные транспортные операции

Вопросы для устного опроса:

1. Плановые показатели международных транспортных предприятий.

2. Рентабельность деятельности международных транспортных предприятий.

3. Маркетинговая стратегия международных транспортных предприятий.

4. Программа развития международных транспортных предприятий.

5. Международных транспортных предприятий.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 10. Управление внешнеэкономической деятельностью

Вопросы для устного опроса:

1. Инновационная политика предприятия.
2. Международная инвестиционная политика предприятия.
3. Анализ международного инвестиционного проекта.
4. Финансовая оценка инвестиционного проекта (зарубежный опыт и отечественная практика).

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Критерии оценки участия в устном опросе (в баллах):

– «Отлично» – ставится, если студент полностью раскрывает проблему, обозначенную в вопросе, способен грамотно аргументировать излагаемую точку зрения, хорошо ориентируется в изучаемом материале, способен проводить сравнительный анализ различных источников;

– «Хорошо» – ставится, если студент в целом дает достаточно полный ответ на поставленный вопрос, приводит необходимые аргументы, но иногда затрудняется в обосновании излагаемой точки зрения;

– «Удовлетворительно» – ставится, если студент при ответе на поставленный вопрос раскрывает лишь отдельные аспекты рассматриваемой проблемы, недостаточно хорошо ориентируется в изучаемом материале, способен частично аргументировать свою точку зрения, недостаточно хорошо знаком с источниками;

– «Неудовлетворительно» – ставится если студент не может даже частично ответить на поставленный вопрос, не ориентируется в изучаемом материале, не знаком с источниками.

Вопросы для коллоквиумов

Тема 1. Международная транспортная система

1. Транспортные характеристики грузов.
2. Международные грузовые перевозки на различных видах транспорта и их характеристика.
3. Количественные показатели транспортного обеспечения международных грузовых перевозок.
4. Качественные показатели транспортного обеспечения международных грузовых перевозок.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Тема 2. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности

1. Транспортная инфраструктура России и ее роль в системе ВЭД.
2. Транспортные сети (железные дороги, морские и судоходные речные пути, автомобильные дороги, воздушные линии, трубопроводы), транспортные средства (автомобили, локомотивы, вагоны, суда, самолеты и другой подвижной состав), технические устройства и сооружения транспорта (автотерминалы, железнодорожные станции, морские и речные порты, международные аэропорты).
3. Транспортная составляющая при доставке внешнеторговых грузов.
4. Особенности затрат на перевозку и переработку внешнеторговых грузов различными видами транспорта.
5. Выбор видов транспорта при международной перевозке грузов.

6. Транспортные риски.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 6. Посредничество в составе международных транспортных операций

1. Транспортно-экспедиторские компании и их роль во внешнеторговых перевозках. Основные виды деятельности.
2. Формы сотрудничества с зарубежными экспедиторскими компаниями.
3. Понятие и содержание международного договора транспортной экспедиции.
4. Ответственность транспортных и экспедиторских компаний.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 7. Страхование в системе международных транспортных операций

1. Обязанности страхователя и страховщика внешнеторговых грузов.
2. Страховые документы, используемые при внешнеторговых перевозках.
3. Организация транспортного страхования внешнеторговых грузов.
4. Правовые аспекты страхования грузов в системе международных транспортных операций.
5. Страхование ответственности участников сферы международных транспортных операций.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Критерии оценки участия в коллоквиуме (в баллах):

– «Отлично» – ставится, если студент полностью раскрывает проблему, обозначенную в вопросе, способен грамотно аргументировать излагаемую точку зрения, хорошо ориентируется в изучаемом материале, способен проводить сравнительный анализ различных источников;

– «Хорошо» – ставится, если студент в целом дает достаточно полный ответ на поставленный вопрос, приводит необходимые аргументы, но иногда затрудняется в обосновании излагаемой точки зрения;

– «Удовлетворительно» – ставится, если студент при ответе на поставленный вопрос раскрывает лишь отдельные аспекты рассматриваемой проблемы, недостаточно хорошо ориентируется в изучаемом материале, способен частично аргументировать свою точку зрения, недостаточно хорошо знаком с источниками;

– «Неудовлетворительно» – ставится если студент не может даже частично ответить на поставленный вопрос, не ориентируется в изучаемом материале, не знаком с источниками.

Темы для мозгового штурма

Тема 2. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности

1. Как должна выстраиваться и создаваться стратегия развития транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности России в национальной экономике и на мировой арене?
2. Как преодолеть сдерживающие факторы развития транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности в отечественной и мировой экономике?
3. Как можно усилить позиции российских логистических цепей и систем на международных направлениях?
4. Как можно реализовать концепцию организационной и технологической кооперации в сфере транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности России?

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 10. Управление внешнеэкономической деятельностью

1. Можно ли ориентироваться на опыт развития внешнеэкономической деятельностью для достижения экономического успеха на уровне национальной экономики?

2. Какие информационные агрегаты управления внешнеэкономической деятельностью в национальной экономике усиливают друг друга или противодействуют друг другу? Как преодолеть имеющиеся противоречия?

3. Какой должна быть рыночная концентрация в отраслях для активизации развития инструментов управления внешнеэкономической деятельностью в деятельности хозяйствующих субъектов? Какова роль информационной поддержки бизнеса в сфере управления внешнеэкономической деятельностью?

4. В какой степени государство должно вмешиваться в процесс развития информационных инструментов управления внешнеэкономической деятельностью на уровне корпоративных субъектов и корпоративных систем?

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Критерии оценки участия в мозговом штурме (в баллах):

– **«Отлично»** – ставится, если студент хорошо аргументирует свою точку зрения, выстраивает последовательную цепочку рассуждений, иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует свободное владение материалом, не считывает текст с листа, аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, способен генерировать новые идеи;

– **«Хорошо»** – ставится, если студент в основном аргументирует свою точку зрения, выстраивает последовательную цепочку рассуждений, частично иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует достаточно свободное владение материалом, не считывает текст с листа, аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, иногда допуская несущественные ошибки, в целом способен генерировать новые идеи;

– **«Удовлетворительно»** – ставится, если студент не достаточно хорошо аргументирует свою точку зрения, не выстраивает последовательную цепочку рассуждений, плохо иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует не достаточно свободное владение материалом, считывает текст с листа, не аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, допуская существенные ошибки, демонстрирует начальные способности генерировать новые идеи;

– **«Неудовлетворительно»** – ставится, если студент не аргументирует свою точку зрения, не выстраивает последовательную цепочку рассуждений, не иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией не демонстрирует владение материалом, считывает текст с листа, не отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, не способен генерировать новые идеи.

Сценарии ролевых (деловых) игр

Тема 3. Транспортные операции во внешнеэкономической деятельности

Ролевая игра «Управление материальным потоком на заводе»

В конце рабочего дня Роджер Грей (Roger Gray), менеджер по закупкам компании Anderson Plastics, наблюдал, как его босс сердито выходил из помещения. Уже во второй раз за неделю Роджера обвинили в том, что на предприятии не хватает сырья, и поэтому сейчас его сильно заботило решение проблем, периодически возникающих с управлением материальным потоком на калифорнийском заводе.

Anderson Plastics Inc. – крупный мультинациональный поставщик пластиковых компаундов сырья для ряда разных пластмассовых материалов: пропиленов, полиэтиленов, стиролов и нейлонов. Эти компаунды применяются для производства разных продуктов, в частности автомобильных бамперов, приборных панелей, шлемов, упаковочных материалов и пластиковых чемоданов.

Последние десять лет компания реализует стратегию роста, в основном прибегая к поглощениям. В настоящее время Anderson Plastics управляет тринадцатью производственными предприятиями в Северной и Латинской Америке, Европе и Азиатско-Тихоокеанском регионе, имея общий объем продаж порядка 1 млрд долл. На предприятиях компании по всему миру трудятся около 2200 человек.

Калифорнийское производственное предприятие имеет производственную площадь в 110000 кв. футов и участок размером 14 акров, на который подведена железнодорожная ветка. Всего на предприятии работают 74 человека.

За последнее десятилетие Anderson Plastics и ее заказчики перешли на систему «точно в срок» (just-in-time), что требует от Anderson тесного взаимодействия с заказчиками при составлении графиков поставок сырья. Из-за этого стала наблюдаться тенденция постепенного сокращения запасов в цепях поставок. Однако это одновременно повышает риск дефицита, из-за чего у заказчиков Anderson Plastics могут быть дорогостоящие простои.

Примерно два года назад закупки в Anderson Plastics осуществлялись децентрализованно, т.е. каждое подразделение самостоятельно отвечало за заказ необходимого ей сырья. Из-за проблем, связанных с управлением материальным потоком, в частности избыточных запасов некоторых продуктов при частом дефиците других, руководство предприятия решило пойти на преобразования. Поэтому Роджер Грей, супервизор производства, проработавший на предприятии 16 лет, получил новую должность: ему поручили заниматься вновь созданной централизованной службой закупок для всего предприятия.

Система управления материальным потоком в Anderson Plastics на тот момент не была должным образом интегрирована с другими частями Anderson Plastics и ее поставщиками. Роджер выяснил, что система управления материальным потоком ненадежна, из-за чего часто возникают дефициты. Хотя в нормальном режиме она позволяла обрабатывать регулярные поставки, но с неожиданными требованиями не справлялась. Кроме того, фактически применялась параллельная система «ручной записи», которая требовала, чтобы Грей от двух до трех часов в день заполнял различные формы. В течение первого года Грей разработал серию прикладных программ на основе электронных таблиц, помогающих ему в автоматизированном режиме решать повторяющиеся задачи и проверять их на наличие ошибок.

По мере расширения предприятия, число продуктов, которые должен был отслеживать Роджер, возросло с 250 до 550. Даже с его новыми прикладными программами Роджеру становилось труднее точно управлять запасами.

Из-за дефицитов Роджера несколько раз серьезно критиковали. Однако он считал, что чаще всего это происходило не по его вине. Обычно система управления материальным потоком на два дня отставала от реального времени и поэтому не отражала текущих уровней запасов. В другие периоды возникали транспортные проблемы. Ненадежность продемонстрировала железнодорожная система США, из-за чего грузы нередко доставлялись с задержками. У предприятия были только 10 бункеров для хранения сырья и использованные железнодорожные вагоны: их применяли как временные склады, заполняя по мере необходимости. Роджер чувствовал, что уровни запасов были высоки, однако за излишние запасы его никогда не критиковали.

Оба случая дефицита на этой неделе были типичными. Первый произошел из-за того, что производственники не сообщили Роджеру о том, что основной заказчик неожиданно заказал обычную партию на неделю раньше. К тому же они не учли в своей ведомости

объемы сырья, которое они забрали из запасов. Поэтому учетные документы Роджера на данный момент показывали достаточный объем запасов.

Сегодняшний инцидент был связан с грузом, доставляемым по железной дороге из Техаса, который должен был прибыть четыре дня назад, но каким-то таинственным образом задерживался. Поставщик отправил его вовремя, и поэтому никакой вины за эту задержку не нес.

Задание: студентам следует возможные варианты решения проблем по управлению материальным потоком на калифорнийском заводе.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 6. Посредничество в составе международных транспортных операций

Ролевая игра «Маркетинг в международной логистике в деятельности торговой фирмы»

За последние годы компания «Пеннинсула Пойнт» стала одной из самых успешно действующих компаний в области продажи одежды по каталогам.

Компания публикует очень красочный каталог, который рассылается перспективным клиентам. Клиенты рассылают заказы по почте или используют бесплатный телефонный номер. Основной категорией клиентуры являются 9 семейные пары, где оба члена семьи работают. Как правило, детей у них пока нет. Конкурентами «Пеннинсула Пойнт» являются другие работающие в этом бизнесе компании, такие как: «Лэндс Энд», «Орвис» и «Л.Л. Бин».

Несмотря на то, что подобный бизнес – покупки по каталогам – испытывает суровую конкуренцию, компания «Пеннинсула Пойнт» работает успешно. Она видит перспективы в своей работе, так как покупать по каталогам становится престижно в некоторых кругах бизнесменов, которые тем самым хотят подчеркнуть свою занятость и отсутствие времени на хождение по магазинам.

Компания считает, что для обслуживания клиентуры важны моменты: во-первых, все заказанное отправляется строго вовремя, в то время, которое указано в заказе; во-вторых, если клиент что-то возвращает, то это заменяется или возвращаются деньги, а не расценивается как недружественный жест. Компания считает, что в подобном бизнесе возврат – нормальное явление.

Сама компания «Пеннинсула Пойнт» не производит одежды, а получает ее из Китая, Тайваня, Сингапура, Гонконга и Южной Кореи. Отгрузка из указанных стран осуществляется контейнерными партиями морским транспортом. По прибытии в США контейнеры развозятся автотранспортом в складской центр компании в Нэшвилле (штат Теннесси). В дальнейшем отправка заказов осуществляется компаний «Юнайтед Парселс» – экспресс почтой.

«Пеннинсула поинт» понимает, что операции по логистике, выражающиеся в срочной и точной доставке заказанного, – ключ к успеху. Вкусы получателей часто меняются, иногда даже в середине сезона; поэтому, если задержаться с доставкой, то можно получить заказ обратно. Только мгновенная реакция на заказ может обеспечить стабильные доходы.

Задание:

1. Каким образом компания «Пеннинсула Пойнт» может и должна использовать электронно-вычислительную технику для совершенствования обслуживания клиентуры?
2. Каким образом можно было бы улучшить работу компании с помощью современных средств электроники?

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Критерии оценки участия в деловой игре (в баллах):

– «Отлично» – ставится, если студент демонстрирует высокий уровень теоретической подготовки, эрудицию, умение применять экономические знания для

выполнения практикоориентированных заданий, способность принимать экономические решения, основанные на анализе деятельности других экономических субъектов, предлагать эффективные экономические решения в складывающихся условиях;

– **«Хорошо»** – ставится, если студент демонстрирует приемлемый уровень теоретической подготовки, эрудицию, умение применять экономические знания для выполнения практикоориентированных заданий, способность принимать экономические решения, учитывающие решения других экономических субъектов, предлагать различные экономические решения в складывающихся условиях;

– **«Удовлетворительно»** – ставится, если студент демонстрирует начальный уровень теоретической подготовки, эрудицию, готовность применять экономические знания для выполнения практикоориентированных заданий, готовность принимать экономические решения, учитывающие условия заданной или формирующейся ситуации;

– **«Неудовлетворительно»** – ставится, если студент не демонстрирует какой-либо уровень теоретической подготовки, эрудицию, не готов применять экономические знания для выполнения практикоориентированных заданий, не способен принимать экономические решения, учитывающие условия заданной или формирующейся ситуации.

Задания для проведения ситуационного анализа

Тема 3. Транспортные операции во внешнеэкономической деятельности

Задание:

Торговая компания считается крупным посредником на рынке оптовой торговли. С целью завоевания новых рынков сбыта руководство решило открыть филиал в соседнем регионе.

Необходимо определить целесообразность строительства собственного склада, если прогнозируемый годовой грузооборот будущего склада составит 10000 т, длительность нахождения товарных запасов на складе – 29 дней. На строительство склада предполагается выделить 1500 тыс. руб., постоянные затраты, связанные с функционированием склада, составляют 750 тыс. руб., стоимость обработки 1 т грузопотока – 0,7 руб. в сутки.

Анализ рынка складских услуг данного региона показал, что средняя стоимость использования 1 кв. м грузовой площади наемного склада составляет 3,9 руб. в сутки. Количество рабочих дней склада – 254, год не високосный. Нормативный срок окупаемости капитальных вложений составляет 6-7 лет.

Решение:

1. Построим график функции $F1(Q)$, показывающий зависимость затрат, связанных с хранением товарной продукции на наемных складах, от грузооборота (рисунок):

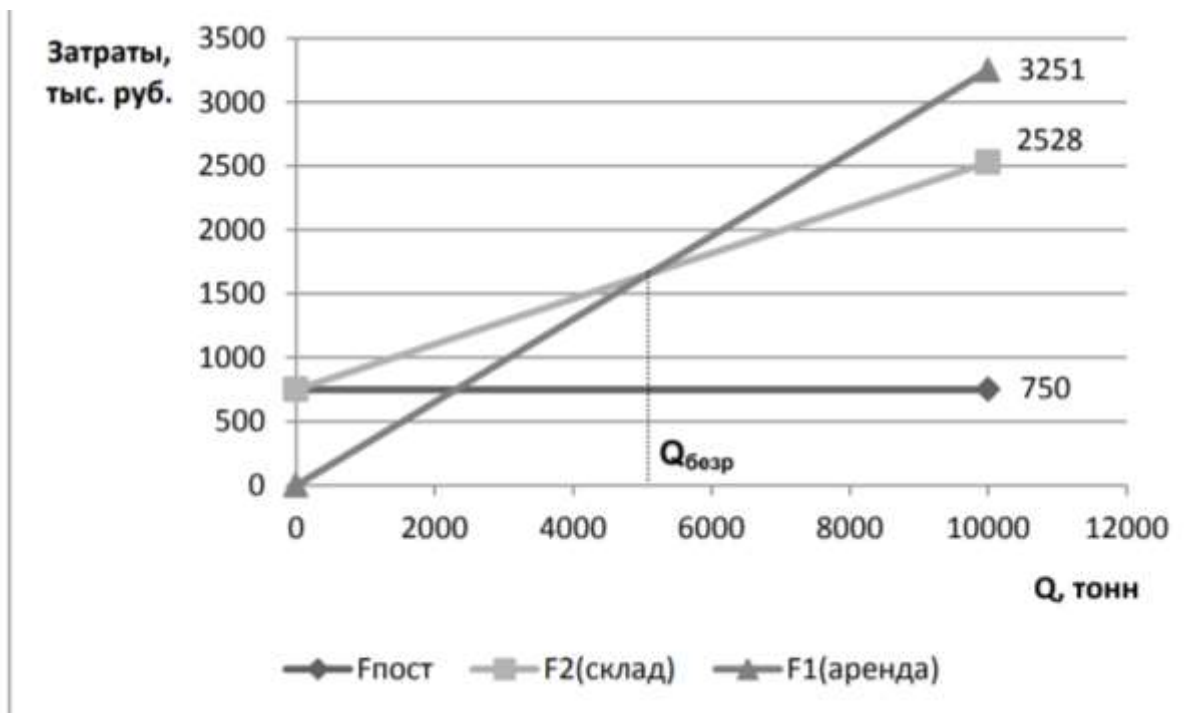


Рисунок – Выбор формы собственности склада

$F1(0) = 0$ тыс. у. д. е.

$$F1(10\ 000) = 3,9 * 365 * \frac{29 * 10\ 000}{245 * 0,5} = 3251 \text{ тыс. руб.}$$

2. График функции переменных затрат строится по следующим данным:

$$F_{\text{перем}}(10\ 000) = 10\ 000 * 0,7 * 254 = 1778 \text{ тыс. руб.}$$

3. Постоянные затраты не зависят от объема грузооборота и, следовательно:

$$F_{\text{пост}}(0) = 750 \text{ тыс. руб.}$$

$$F_{\text{пост}}(10\ 000) = 750 \text{ тыс. руб.}$$

4. График общих затрат на функционирование собственного склада строится исходя из следующих данных:

$$F2(0) = 750 \text{ тыс. руб.}$$

$$F2(10\ 000) = 2528 \text{ тыс. руб.}$$

На пересечении графиков функций $F1(Q)$ и $F2(Q)$ находим точку «грузооборота безразличия», примерное значение которой составляет 5000 т.

Более точно данное значение можно получить по формуле:

$$Q_{\text{без}} = \frac{10\ 000 * 750}{3251 - 1778} = 5092 \text{ т.}$$

Так как прогнозируемый грузооборот почти в 2 раза больше «грузооборота безразличия», можно сделать вывод о целесообразности строительства собственного склада. Данный вывод подтверждает расчет срока окупаемости данного склада:

$$\text{токуп} = \frac{1500}{3251 - 2528} = 2,1 \text{ года.}$$

Таким образом, реальный срок окупаемости капитальных вложений в строительство нового склада составляет немногим более двух лет.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 8. Транспортно-техническая документация в системе транспортного обеспечения

Задание:

Имеется груз из двух коробок, каждая размером $1\text{ м} \times 1\text{ м} \times 1\text{ м}$, который предполагается транспортировать автомобильным транспортом. Маркировка на упаковке

указывает, что груз может транспортироваться только при укладке в 1 ряд. Это влечет за собой увеличение стоимости транспортировки вдвое.

Возможные действия логистического менеджера:

- дать указание перевозчику поставить коробку на коробку, а риск повреждения груза взять на себя;
- создать более прочную упаковку, что ведет к увеличению затрат;
- дожидаться перевозки грузов, упаковка которых позволит расположить на них эти две коробки, что ведет к увеличению времени транспортировки, расходов на хранение груза на терминале перевозчика, снижению эффективности работы терминала перевозчика.

Таким образом, логистический менеджер должен в комплексе решать три задачи: собственно транспортировка, упаковка, промежуточное складирование груза. Задача транспортировки груза даже для рассматриваемого простейшего случая требует оптимизационных расчетов.

В процессе транспортировки решается большое число оптимизационных задач. Кроме того, при организации интегрированной логистики необходимо комплексное планирование транспортировки совместно с другими логистическими функциями:

- совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта в случае смешанных (интермодальных, мультимодальных) перевозок;
- обеспечение технологического единства транспортноскладского процесса;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным процессами и др.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 10. Управление внешнеэкономической деятельностью

Задание:

Рассчитать параметры системы управления с фиксированным размером заказа, если известно, что годовая потребность в заказываемом продукте составляет 200 000 кг, а оптимальный размер заказа – 40 000 кг. Время поставки, указанное в договоре поставки, составляет 15 дней, возможная задержка поставки – 3 дня, число рабочих дней в году – 250 дней.

Решение.

Расчеты параметров системы представлены в таблице:

Расчет параметров системы управления запасами с фиксированным размером заказа

№ строки	Показатели	Порядок расчета	Результат расчета
1	Потребность, кг	Исходные данные (определяются на основе плана производства или реализации)	200 000
2	Оптимальный размер заказа, кг	по формуле Уилсона	40 000
3	Время поставки, дни	Исходные данные (обычно указываются в договоре на поставку)	15
4	Возможная задержка поставки, дни	Исходные данные (рекомендуется брать разумное наибольшее время, на которое может быть задержка поставки)	3
5	Ожидаемое дневное потребление, кг/день	[1] : [количество рабочих дней]	800
6	Срок расходования заказа, дни	[2] : [5]	50

7	Ожидаемое потребление за время поставки, кг	$[3] * [5]$	12 000
8	Максимальное потребление за время поставки, кг	$([3] + [4]) * [5]$	14 400
9	Гарантийный запас, кг	$[8] - [7]$	2 400
10	Пороговый уровень запаса, кг	$[9] + [7]$	14 400
11	Максимальный желательный запас, кг	$[9] + [2]$	42 400
12	Срок расходования запаса до порогового уровня, дни	$([11] - [10]) : [5]$	35

Все параметры модели управления запасами с фиксированным размером заказа рассчитаны в этой таблице таким образом, что при соблюдении заданных границ исходных данных за время выполнения заказа запас снижается с порогового (14 400 кг) до страхового (2 400 кг) уровня запаса.

При получении поставки в срок фиксированный размер заказа (40 000 кг) восполняет запас до желательного максимального уровня (42 400 кг). При наличии сбоя поставок бездефицитность обслуживания потребления обеспечивает страховой запас.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Критерии оценки проведения ситуационного анализа (в баллах):

– **«Отлично»** – ставится, если студент хорошо аргументирует свою точку зрения, выстраивает последовательную цепочку рассуждений, иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует свободное владение материалом, аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, проявляет творческую инициативу, обосновывает свой ответ логическими рассуждениями;

– **«Хорошо»** – ставится, если студент в основном аргументирует свою точку зрения, выстраивает последовательную цепочку рассуждений, частично иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует достаточно свободное владение материалом, аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, иногда допуская нелогические умозаключения;

– **«Удовлетворительно»** – ставится, если студент не достаточно хорошо аргументирует свою точку зрения, не выстраивает последовательную цепочку рассуждений, плохо иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует не достаточно свободное владение материалом, не аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, допуская существенные нарушения в логике рассуждений;

– **«Неудовлетворительно»** – ставится, если студент не аргументирует свою точку зрения, не выстраивает последовательную цепочку рассуждений, не иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией не демонстрирует владение материалом, не отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, не имеет авторской позиции по рассматриваемой ситуации (кейс-задаче).

Тестовые задания

Тема 3. Транспортные операции во внешнеэкономической деятельности

1. **Тестовый вопрос 1:** экономия времени, повышение производительности труда определяет:
 - а) экономическое значение транспорта;
 - б) культурное значение транспорта;
 - в) политическое значение транспорта;
 - г) социологическое значение транспорта.
2. **Тестовый вопрос 2:** особенностью транспорта является то, что:
 - а) он не относится к сфере материального производства;
 - б) он создает новый продукт;
 - в) удельный вес заработной платы в стоимости продукции транспорта в 1,5-2 раза ниже, чем в промышленности;
 - г) транспортную продукцию нельзя накапливать и складировать.
3. **Тестовый вопрос 3:** Продукцию транспорта нельзя накопить и создать запас. Это связано с такой характеристикой услуги, как:
 - а) а) неотделимость от источника;
 - б) б) несохраняемость;
 - в) в) непостоянство качества;
 - г) г) неосвязаемость.
4. **Тестовый вопрос 4:** транспортный процесс состоит из следующих элементов:
 - а) а) производство – хранение – перевозка;
 - б) б) погрузка – движение – разгрузка;
 - в) в) производство – погрузка – движение – разгрузка;
 - г) г) погрузка – складирование – движение – разгрузка.
5. **Тестовый вопрос 5:** к показателям материально-технической базы транспорта относятся:
 - а) а) грузооборот;
 - б) б) протяженность путей сообщения;
 - в) в) средняя дальность перевозок;
 - г) г) производительность труда.
6. **Тестовый вопрос 6:** транспортная система – это:
 - а) а) совокупность всех путей сообщения;
 - б) б) комплекс различных видов транспорта, взаимозависимых и взаимодействующих при перевозках;
 - в) в) транспортная сеть всех видов транспорта;
 - г) г) транспортно-дорожный комплекс.
7. **Тестовый вопрос 7:** к транспорту необщего пользования относится:
 - а) а) трубопроводный транспорт;
 - б) б) внутренний водный;
 - в) в) ведомственный и частный транспорт;
 - г) г) воздушный.
8. **Тестовый вопрос 8:** к недостаткам железнодорожного транспорта относится:
 - а) а) массовость перевозок;
 - б) б) возможность сооружения на любой сухопутной территории;
 - в) в) универсальность использования;
 - г) г) капиталоемкость сооружений.

9. **Тестовый вопрос 9:** основным преимуществом железнодорожного транспорта перед другими видами транспорта является:

- а) а) низкая себестоимость;
- б) б) высокая капиталоемкость;
- в) в) массовость перевозок;
- г) г) высокая производительность труда.

10. **Тестовый вопрос 10:** главным качеством морского судна является:

- а) а) мореходность;
- б) б) плавучесть;
- в) в) устойчивость;
- г) г) непотопляемость.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Тема 4. Условия внешнеторговых перевозок

1. **Тестовый вопрос 1:** под термином «морской путь» понимают:

- а) водное пространство морей и океанов;
- б) естественные проливы;
- в) искусственные каналы;
- г) все вышеперечисленное.

2. **Тестовый вопрос 2:** глубина водного пути местного значения составляет:

- а) до 4 м;
- б) до 2,6 м;
- в) до 1,4 м;
- г) до 1 м.

3. **Тестовый вопрос 3:** основным внешнеторговым видом транспорта является:

- а) воздушный;
- б) морской;
- в) железнодорожный;
- г) автомобильный.

4. **Тестовый вопрос 4:** как называется рейс, которым образуется перевозка между двумя портами:

- а) прямой;
- б) простой;
- в) сложный;
- г) круговой.

5. **Тестовый вопрос 5:** грузовые перевозки на морском транспорте по видам перевозок подразделяют на:

- а) сухогрузные и наливные;
- б) судовые и сборные;
- в) сборные и наливные;
- г) массовые и мелкопартионные.

6. **Тестовый вопрос 6:** вид плавания морских судов, при котором перевозки осуществляются между портами одной страны, называется:

- а) каско;
- б) рабатт;
- в) каботаж;
- г) дедвейт.

7. **Тестовый вопрос 7:** время, затрачиваемое судном от начала погрузки в порту отправления до постановки судна под новую погрузку, называется:

- а) рейс судна;
- б) маршрут судна;
- в) ездка;
- г) наряд судна.

8. **Тестовый вопрос 8:** дедвейт судна – это:

- а) масса всех запасов на судне;
- б) способность судна вместить груз определенного объема;
- в) водоизмещение судна без груза;
- г) количество тонн груза, а также запасы топлива и грузов снабжения, которое может принять судно до осадки.

9. **Тестовый вопрос 9:** наибольшей грузоподъемностью и относительно низкой себестоимостью перевозок характеризуется:

- а) автомобильный транспорт;
- б) водный транспорт;
- в) трубопроводный транспорт;
- г) воздушный транспорт.

10. **Тестовый вопрос 10:** прибрежный пункт, где суда имеют относительно кратковременную остановку, называется:

- а) пристань;
- б) порт;
- в) грузовой район;
- г) причал.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 5. Механизм регулирования и организация международных транспортных операций

1. **Тестовый вопрос 1:** место стоянки и ремонта судов, а также для погрузо-разгрузочных операций, называется:

- а) пристань;
- б) порт;
- в) грузовой район;
- г) причал.

2. **Тестовый вопрос 2:** достоинством морского транспорта является:

- а) обеспечение межконтинентальной перевозки грузов;
- б) высокая себестоимость;
- в) высокая скорость доставки;
- г) большая маневренность и подвижность.

3. **Тестовый вопрос 3:** закрепление судов за определенными портами и работа по стабильному расписанию – это:

- а) линейное судоходство;
- б) трамповое судоходство;
- в) фрахт;
- г) использование судов «река–море».

4. **Тестовый вопрос 4:** к сезонному транспорту относится:

- а) внутренний водный;
- б) железнодорожный;
- в) автомобильный;

г) воздушный.

5. **Тестовый вопрос 5:** основным преимуществом автомобильного транспорта перед другими видами транспорта является...

- а) массовость перевозок;
- б) маневренность и подвижность;
- в) высокая производительность труда;
- г) низкая себестоимость.

6. **Тестовый вопрос 6:** к тарифам, используемым при перевозке груза автомобильным транспортом, относятся:

- а) сдельные, договорные, тарифы из покилометрового расчета и тарифы за повременное пользование;
- б) общие, исключительные, льготные и местные;
- в) однообразные и дифференциальные;
- г) тарифы за перегон подвижного состава и тарифы на перевозку грузов на условиях платных тонно-часов.

7. **Тестовый вопрос 7:** продолжительность работы автомобиля в наряде численно равна:

- а) времени одной ездки;
- б) времени работе на маршруте;
- в) времени нахождения автомобиля в движении;
- г) суммарному времени нахождения автомобиля в движении и времени простоя.

8. **Тестовый вопрос 8:** к грузовым автомобилям особо малой грузоподъемности относятся автомобили грузоподъемностью:

- а) 0,2 тонны;
- б) 0,5 тонны;
- в) 1 тонна;
- г) 2 тонны.

9. **Тестовый вопрос 9:** расстояние пробега от гаража до места работы и возврата автомобиля в гараж в конце смены – это:

- а) нулевой пробег;
- б) общий пробег;
- в) порожний пробег;
- г) груженный пробег.

10. **Тестовый вопрос 10:** маневренность автомобиля характеризуется:

- а) способностью автомобиля двигаться без заносов и опрокидывания;
- б) способностью автомобиля быстро изменять скорость и направление движения;
- в) дорожным просветом;
- г) амортизационным пробегом.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 8. Транспортно-техническая документация в системе транспортного обеспечения

1. **Тестовый вопрос 1:** в заполнении граф накладной CMR не участвует:

- а) грузоотправитель;
- б) перевозчик;
- в) грузополучатель;
- г) таможенные органы;
- д) персонал СВХ;
- е) **национальная ассоциация перевозчиков.**

2. **Тестовый вопрос 2:** в случае отказа получателя от приема груза отправитель распоряжается грузом,
- а) предъявляя первый экземпляр накладной отправителя;
 - б) предъявляя специальное распоряжение, заверенное его подписью и печатью;
 - в) **не предъявляя первый экземпляр накладной отправителя.**
3. **Тестовый вопрос 3:** в соответствии с Конвенцией КДПГ требуется не менее:
- а) два оригинала накладной;
 - б) **три оригинала накладной;**
 - в) четыре оригинала накладной;
 - г) пяти оригиналов накладной.
4. **Тестовый вопрос 4:** вину перевозчика в полной или частичной потере груза или его повреждении, а также в нарушении сроков доставки:
- а) доказывает отправитель груза;
 - б) доказывает получатель груза;
 - в) доказывает лицо, имеющее право собственности на груз;
 - г) доказывает независимый арбитраж;
 - д) **не требуется доказывать.**
5. **Тестовый вопрос 5:** возмещаемый ущерб за просрочку с доставкой груза:
- а) во всех случаях не может превышать плату за перевозку;
 - б) **может превышать плату за перевозку в случае, если была сделана декларация о стоимости груза при условии уплаты надбавки к провозной плате;**
 - в) обычно не превышает 50% от стоимости перевозимого груза.
6. **Тестовый вопрос 6:** возмещение за просрочку в доставке груза уплачивается, если письменные оговорки получателем сделаны в течение:
- а) 15 дней со дня передачи груза в распоряжение получателя;
 - б) 7 дней со дня поставки груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней;
 - в) **21 дня со дня передачи груза в распоряжение получателя.**
7. **Тестовый вопрос 7:** выберите неверное утверждение. Иски по поводу перевозок предъявляются:
- а) в суды участвующих в Конвенции КДПГ стран, указанные сторонами с общего согласия;
 - б) в суды страны по месту нахождения главной конторы или агентства ответчика, при посредстве которых был заключен договор перевозки;
 - в) в суды страны по месту приема груза к перевозке;
 - г) в суды страны по месту доставки груза;
 - д) **в суды стран, через которые осуществлялась перевозка**
8. **Тестовый вопрос 8:** выберите неверное утверждение. На накладной, используемой при международной перевозке грузов, обязательно имеется:
- а) аббревиатура CMR;
 - б) **аббревиатура КДПГ;**
 - в) подпись и штамп отправителя;
 - г) подпись и штамп перевозчика;
 - д) подпись и штамп таможи места отправления, контролирующей соответствие груза сведениям в накладной;
 - е) ссылка на выполнение перевозки согласно конвенции КДПГ.
9. **Тестовый вопрос 9:** выберите неверное утверждение. Перевозчик делает оговорки в графе 18 накладной CMR, если:
- а) обнаружено расхождение характеристик груза с указанными в документах;

б) **отсутствует расхождение характеристик груза с указанными в документах;**

в) перевозчик имеет замечания по упаковке груза и его внешнему состоянию;

г) перевозчик не имел возможности проверить количество или (и) состояние груза.

10. **Тестовый вопрос 10:** выберите неверное утверждение. Перевозчик может продать груз, от которого отказался получатель, не ожидая инструкций от правомочного по договору лица, если:

а) груз является скоропортящимся;

б) этого требует состояние груза;

в) затраты на хранение груза слишком высоки по сравнению с его стоимостью;

г) в надлежащий срок не получено инструкций от правомочного лица;

д) **предложена цена, не меньше, чем стоимость груза в месте и времени его передачи к перевозке.**

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 9. Планирование деятельности предприятий, осуществляющих международные транспортные операции

1. **Тестовый вопрос 1:** основным преимуществом воздушного транспорта перед другими видами транспорта является:

а) низкая себестоимость;

б) высокая техническая и коммерческая скорость;

в) массовость перевозок;

г) универсальность перевозок.

2. **Тестовый вопрос 2:** воздушным транспортом, как правило, доставляют:

а) лес;

б) массовые грузы;

в) ценные грузы;

г) любые грузы.

3. **Тестовый вопрос 3:** к достоинствам воздушного транспорта можно отнести:

а) большую грузоподъемность и относительно невысокую стоимость перевозок;

б) мобильность и легкую приспособляемость к климатическим условиям;

в) возможность доставки в любую точку;

г) возможность осуществлять доставки «от двери до двери».

4. **Тестовый вопрос 4:** на воздушном транспорте себестоимость и удельные затраты не зависят от:

а) степени трудности трассы;

б) количества промежуточных посадок;

в) типа лайнера;

г) вида тяги.

5. **Тестовый вопрос 5:** по назначению летательные аппараты подразделяются на:

а) универсальные, специальные и учебные;

б) пассажирские, грузовые, специальные и учебно-тренировочные;

в) санитарные, тренировочные, универсальные и специальные;

г) дальние, средние и ближние.

6. **Тестовый вопрос 6:** к достоинствам воздушного транспорта НЕ относится:

а) высокая скорость доставки;

б) возможность доставки груза в любую точку мира;

в) относительно невысокая стоимость перевозки;

г) большая дальность беспересадочного полета.

7. **Тестовый вопрос 7:** первый нефтепровод был построен:

- а) в России;
- б) в США;
- в) в Арабских Эмиратах;
- г) в Китае.

8. **Тестовый вопрос 8:** самая низкая себестоимость перевозок:

- а) на автомобильном транспорте;
- б) на железнодорожном транспорте;
- в) на трубопроводном транспорте;
- г) на воздушном транспорте.

9. **Тестовый вопрос 9:** основными элементами технического оснащения трубопроводного транспорта являются:

- а) секции и шарниры;
- б) трубопровод и линейные узлы;
- в) понтон и насос;
- г) бункер и нагнетатель.

10. **Тестовый вопрос 10:** максимально ограниченной номенклатурой перевозимых грузов обладает:

- а) водный транспорт;
- б) автомобильный транспорт;
- в) трубопроводный транспорт;
- г) воздушный транспорт.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 10. Управление внешнеэкономической деятельностью

1. **Тестовый вопрос 1:** связь производства с магистральными видами транспорта осуществляет:

- а) трубопроводный транспорт;
- б) промышленный транспорт;
- в) городской транспорт;
- г) транспорт энергии и информации.

2. **Тестовый вопрос 2:** к промышленному транспорту прерывного действия относится:

- а) конвейеры;
- б) пневмотранспорт;
- в) железнодорожный транспорт;
- г) трубопроводный транспорт.

3. **Тестовый вопрос 3:** промышленный транспорт – это:

- а) транспорт, обслуживающий население;
- б) транспорт, обслуживающий торговые предприятия;
- в) транспорт, обслуживающий производство продукции;
- г) транспорт, предназначенный для перевозки грузов без упаковки.

4. **Тестовый вопрос 4:** к промышленному транспорту непрерывного действия относится:

- а) автомобильный транспорт;
- б) железнодорожный транспорт;
- в) водный транспорт;
- г) конвейерный.

5. **Тестовый вопрос 5:** к специальным видам промышленного транспорта НЕ относится:

- а) конвейерный;
- б) железнодорожный;
- в) канатно-подвесной;
- г) монорельсовый.

6. **Тестовый вопрос 6:** использование нескольких видов транспорта без переоформления грузовой единицы называется:

- а) мультимодальным сообщением;
- б) интермодальным сообщением;
- в) прямым сообщением;
- г) интегральным сообщением.

7. **Тестовый вопрос 7:** смешанные перевозки оформляются единым документом:

- а) договором;
- б) контрактом;
- в) коносаментом;
- г) векселем.

8. **Тестовый вопрос 8:** паромные переправы, ролкерные, лихтеровозные сообщения – это:

- а) комбинированные перевозки;
- б) смешанные перевозки;
- в) бесперегрузочные сообщения;
- г) прямые перевозки.

9. **Тестовый вопрос 9:** при бесперегрузочном сообщении:

- а) используется только один вид транспорта для перевозки;
- б) используются контейнеры только грузовладельца;
- в) перегрузка грузовой емкости или всего транспортного средства, осуществляется с одного вида транспорта на другой;
- г) используется только трубопроводный транспорт.

10. **Тестовый вопрос 10:** к понятию «качество обслуживания пассажиров» не относится:

- а) сложное качество;
- б) простое качество;
- в) интегральное качество;
- г) суммарное качество.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Критерии оценки выполнения тестового задания (в баллах):

– **«Отлично»** – ставится, если студент правильно ответил не менее, чем на 90 % вопросов теста;

– **«Хорошо»** – ставится, если студент правильно ответил не менее, чем на 60 % вопросов теста;

– **«Удовлетворительно»** – ставится, если студент правильно ответил не менее, чем на 40 % вопросов теста;

– **«Неудовлетворительно»** – ставится, если студент правильно ответил менее, чем на 40 % вопросов теста.

Темы для дискуссий

Тема 5. Механизм регулирования и организация международных транспортных операций

1. Какое влияние на механизм регулирования и организация международных транспортных операций оказывают отраслевые и конъюнктурные факторы?
2. Как организуются международные транспортные операции в коммерческих и некоммерческих организациях в зависимости от масштабности деятельности?
3. Сбалансированная система факторов эффективности организации международных транспортных операций в деятельности коммерческой организации?
4. Генезис международных транспортных систем по критериям классификации и возможные направления дальнейшей эволюции транспортных систем?

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 7. Страхование в системе международных транспортных операций

1. Национальные особенности организации страхования международных транспортных операций в России?
2. Примеры и оценка эффективности адаптации зарубежного опыта страхования международных транспортных операций в новейшей истории России?
3. Техника многоаспектного моделирования страхования международных транспортных операций в практике международных компаний.
4. Перспективы развития страхования международных транспортных операций в международной торговле: сдерживающие факторы, вызовы и открытые локации.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Тема 9. Планирование деятельности предприятий, осуществляющих международные транспортные операции

1. Какое влияние на организацию транспортного логистического управления оказывают отраслевые и конъюнктурные факторы?
2. Как организуется логистическое управление в транспортных подразделениях коммерческих и некоммерческих организаций в зависимости от масштабности деятельности?
3. Сбалансированная система факторов эффективности транспортного логистического управления деятельностью коммерческой организации?
4. Генезис транспортных логистических систем по критериям классификации и возможные направления дальнейшей эволюции транспортных логистических систем?

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Критерии оценки участия в дискуссии (в баллах):

– **«Отлично»** – ставится, если студент хорошо аргументирует свою точку зрения, выстраивает последовательную цепочку рассуждений, иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует свободное владение материалом, не считывает текст с листа, аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя;

– **«Хорошо»** – ставится, если студент в основном аргументирует свою точку зрения, выстраивает последовательную цепочку рассуждений, частично иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует достаточно свободное владение материалом, не считывает текст с листа, аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, иногда допуская несущественные ошибки;

– **«Удовлетворительно»** – ставится, если студент не достаточно хорошо аргументирует свою точку зрения, не выстраивает последовательную цепочку рассуждений, плохо иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует не достаточно свободное владение материалом, считывает текст с листа, не аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, допуская существенные ошибки;

– **«Неудовлетворительно»** – ставится, если студент не аргументирует свою точку зрения, не выстраивает последовательную цепочку рассуждений, не иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией не демонстрирует владение материалом, считывает текст с листа, не отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя.

Темы для круглого стола

Тема 5. Механизм регулирования и организация международных транспортных операций

1. Место России как источника формирования нового опыта организации международных транспортных операций на международном уровне.

2. Концепция опережающего развития как формат совершенствования международных транспортных операций в деятельности резидентов Российской Федерации.

3. Системные и ситуационные факторы, оказывающие влияние на формирование транспортной стратегии стран и правительств в современных условиях.

Контролируемые компетенции: ПК-34.

Тема 10. Управление внешнеэкономической деятельностью

1. Теории экономического роста, экономического равновесия, экономической справедливости, экономического счастья, экономического благоденствия, экономической стабильности, экономической плановости, экономической безопасности в аспекте транспортно-логистической концепции управления.

2. Теория единого мира: особенности технологического и информационного обмена в транспортно-логистической сфере на современном этапе развития.

3. Направления трансформации механизма регулирования транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности: влияние политических, экономических, технологических, культурных, информационных и других факторов.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Критерии оценки участия в круглом столе (в баллах):

– **«Отлично»** – ставится, если студент (группа студентов) хорошо аргументирует свою точку зрения, выстраивает последовательную цепочку рассуждений, иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует свободное владение материалом, не считывает текст с листа, аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя;

– **«Хорошо»** – ставится, если студент (группа студентов) в основном аргументирует свою точку зрения, выстраивает последовательную цепочку рассуждений, частично иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией демонстрирует достаточно свободное владение материалом, не считывает текст с листа, аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, иногда допуская несущественные ошибки;

– **«Удовлетворительно»** – ставится, если студент (группа студентов) не достаточно хорошо аргументирует свою точку зрения, не выстраивает последовательную цепочку рассуждений, плохо иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при

выступлении перед аудиторией демонстрирует не достаточно свободное владение материалом, считывает текст с листа, не аргументированно отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя, допуская существенные ошибки;

– **«Неудовлетворительно»** – ставится, если студент (группа студентов) не аргументирует свою точку зрения, не выстраивает последовательную цепочку рассуждений, не иллюстрирует свои тезисы примерами из практики, при выступлении перед аудиторией не демонстрирует владение материалом, считывает текст с листа, не отвечает на вопросы сокурсников и преподавателя.

Вопросы к зачету

1. Значение и место России в мировой транспортной системе.
2. Роль транспортных операций во внешнеторговой деятельности.
3. Транспортное обеспечение внешнеторговых процессов.
4. Виды транспорта во внешнеторговых перевозках России.
5. Особенности организации перевозки внешнеторговых грузов различными видами транспорта.
6. Смешанные перевозки.
7. Назовите основных участников и формы их взаимодействия.
8. Роль контейнерных перевозок грузов в международных перевозках.
9. Каков порядок определения транспортной составляющей в цене товара.
10. Критерии выбора видов транспорта при внешнеторговых перевозках.
11. Оценка эффективности внешнеторговых перевозок.
12. Приведите структуру внешнеторговых транспортных операций и их классификацию.
13. Базовая документация при международных грузовых перевозках.
14. Документы регламентирующие условия международной перевозки грузов на различных видах транспорта.
15. Посредничество во внешнеторговых операциях.
16. Роль посредничества в транспортно-экспедиторских компаниях.
17. Транспортные условия внешнеторговых контрактов.
18. Структура договора международной перевозки грузов.
19. Особенности страхования грузов при международных.
20. Нормативно-правовые основы регулирования организации международных перевозок.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Оценка компетенций осуществляется в соответствии с Таблицей 4.

Критерии оценки:

– **«Зачтено»** – ставится в случае, когда студент демонстрирует отличное, хорошее или удовлетворительное владение теоретическим материалом, сформированность необходимых практических навыков работы с освоенным материалом; все или большинство предусмотренных программой обучения учебных заданий выполнены, студент ориентируется в пройденном материале, демонстрирует способность к аналитической деятельности и самостоятельность мышления; возможно некоторое затруднение при проведении сравнительного анализа или необходимости дать сравнительную оценку тому или иному явлению.

– **«Незачтено»** – ставится в случае, когда теоретическое содержание курса не освоено, необходимые практические навыки работы не сформированы, все выполненные учебные задания содержат грубые ошибки, дополнительная самостоятельная работа над материалом курса не приведет к какому-либо значимому повышению качества выполнения учебных заданий.

Вопросы к экзамену

1. Значение и место России в мировой транспортной системе.
2. Роль транспортных операций во внешнеторговой деятельности.
3. Транспортное обеспечение внешнеторговых процессов.
4. Виды транспорта во внешнеторговых перевозках России.
5. Особенности организации перевозки внешнеторговых грузов различными видами транспорта.
6. Смешанные перевозки.
7. Назовите основных участников и формы их взаимодействия.
8. Роль контейнерных перевозок грузов в международных перевозках.
9. Каков порядок определения транспортной составляющей в цене товара.
10. Критерии выбора видов транспорта при внешнеторговых перевозках.
11. Оценка эффективности внешнеторговых перевозок.
12. Приведите структуру внешнеторговых транспортных операций и их классификацию.
13. Базовая документация при международных грузовых перевозках.
14. Документы регламентирующие условия международной перевозки грузов на различных видах транспорта.
15. Посредничество во внешнеторговых операциях.
16. Роль посредничества в транспортно-экспедиторских компаниях.
17. Транспортные условия внешнеторговых контрактов.
18. Структура договора международной перевозки грузов.
19. Особенности страхования грузов при международных перевозках
20. Нормативно-правовые основы регулирования организации международных перевозок
21. Международный Союз автомобильного транспорта (МСАТ).
22. Документы при осуществлении международных перевозок.
23. Международные конвенции, регламентирующие внешнеторговые транспортные операции.
24. Внешнеторговые транспортные операции при экспорте и импорте на морском транспорте.
25. Этапы фрахтования трампового судна.
26. Перспективы международного сотрудничества при железнодорожных перевозках.
27. Правила выполнения внешнеторговых транспортных операций при перевозках грузов и пассажиров на международном транспорте.
28. Правила заполнения грузовой авианакладной.
29. Использование трубопроводного транспорта для массовых перевозок грузов.
30. Роль международных ассоциаций по совершенствованию перегрузочных операций на транспорте (ИЧКА) в решении проблем рационализации грузовых работ в морских портах и других транспортных узлах.
31. Страхование транспортных средств и грузов, подверженных рискам.
32. Страхование на воздушном транспорте.
33. Таможенный тариф – важнейшее средство осуществления таможенной политики.
34. Основные признаки международных смешанных перевозок по классификации Конвенции ООН.
35. Характерные признаки комбинированных перевозок.
36. Перевозка массовых грузов морским транспортом.
37. Перевозка генеральных грузов роллерами. Достоинства и недостатки такой перевозки.

38. Пути повышения эффективности воздушно-морских транзитов. Преимущества «открытого неба».
39. Проблемы загрязнения окружающей среды различными видами транспорта.
40. Причины низкой коммерческой эффективности контейнерных перевозок.
41. Основные элементы интермодальных систем перевозочных операций.
42. Роль транспорта во внешнеторговой деятельности.
43. Договор перевозки грузов, правовые нормы, регламентирующие условия договора.
44. Проблемы развития морской транспортной инфраструктуры РФ.
45. Международное регулирование перевозок пассажиров и багажа.
46. Экспедиторские услуги во внешнеторговых транспортных операциях.

Контролируемые компетенции: ОК-3, ПК-34.

Оценка компетенций осуществляется в соответствии с Таблицей 4.

Критерии оценки:

- **«Отлично»** – ставится в случае, когда теоретическое содержание курса освоено полностью, без пробелов, необходимые практические навыки работы с освоенным материалом сформированы, все предусмотренные программой обучения учебные задания выполнены, студент легко ориентируется в пройденном материале, демонстрирует способность к аналитической деятельности и самостоятельность мышления.
- **«Хорошо»** – ставится в случае, когда теоретическое содержание курса освоено полностью, без пробелов некоторые практические навыки работы с освоенным материалом сформированы недостаточно, все предусмотренные программой обучения учебные задания выполнены, студент хорошо воспроизводит изученный материал, но затрудняется провести сравнительный анализ, дать самостоятельную оценку тому или иному явлению.
- **«Удовлетворительно»** – ставится в случае, когда теоретическое содержание курса освоено частично, некоторые практические навыки работы не сформированы, многие предусмотренные программой обучения учебные задания не выполнены, либо качество выполнения некоторых из них оценено числом баллов, близким к минимальному.
- **«Неудовлетворительно»** – ставится в случае, когда теоретическое содержание курса не освоено, необходимые практические навыки работы не сформированы, все выполненные учебные задания содержат грубые ошибки, дополнительная самостоятельная работа над материалом курса не приведет к какому-либо значимому повышению качества выполнения учебных заданий.