



Федеральное агентство по рыболовству
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Калининградский государственный технический университет»
(ФГБОУ ВО «КГТУ»)

УТВЕРЖДАЮ
Начальник УРОПС

Фонд оценочных средств
(приложение к рабочей программе модуля)

**ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ**

основной профессиональной образовательной программы специалитета
по специальности

38.05.01 ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Специализация программы:

**«ЭКОНОМИКО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»**

ИНСТИТУТ
РАЗРАБОТЧИК

отраслевой экономики и управления
кафедра экономической безопасности

1 РЕЗУЛЬТАТЫ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

Таблица 1 – Планируемые результаты обучения по дисциплине, соотнесенные с установленными индикаторами достижения компетенций

Код и наименование компетенции	Индикаторы достижения компетенции	Дисциплина	Результаты обучения (владения, умения и знания), соотнесенные с компетенциями/индикаторами достижения компетенции
<p>ПК-4: Способен формировать, анализировать и оценивать информацию, необходимую для принятия решений по обеспечению экономической безопасности</p>	<p>ПК-4.1: Формирует, анализирует и оценивает информационную базу, необходимую для обеспечения экономической безопасности</p>	<p>Транспортно-логистическое обеспечение продовольственной безопасности</p>	<p><u>Знать:</u> -теоретико-методологические основы транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности; -критерии и индикаторы экономической безопасности транспортно-логистической системы; -угрозы экономическим интересам в сфере транспортно-логистического обеспечения продовольственного сектора и факторы, их определяющие; -нормативно-правовые аспекты транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности; <u>Уметь:</u> -давать оценку показателей (критериев, индикаторов) экономической безопасности транспортно-логистической системы; -анализировать и выявлять причины и факторы, способствующие нарастанию угроз экономическим интересам в области транспорта и логистики; -проводить оценку функциональных составляющих транспортно-логистического обеспечения экономической безопасности; -вырабатывать рекомендации по развитию транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности; <u>Владеть:</u> - специальной терминологией в области транспортно-логистического обеспечения продовольственной без-</p>

Код и наименование компетенции	Индикаторы достижения компетенции	Дисциплина	Результаты обучения (владения, умения и знания), соотнесенные с компетенциями/индикаторами достижения компетенции
			опасности; -методами оценки, исследования транспортно-логистического комплекса продовольственной безопасности; -практическими навыками в сфере экономической безопасности транспортно-логистического обеспечения

2 ПЕРЕЧЕНЬ ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПОЭТАПНОГО ФОРМИРОВАНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (ТЕКУЩИЙ КОНТРОЛЬ) И ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ

2.1 Для оценки результатов освоения дисциплины используются:

- оценочные средства текущего контроля успеваемости;
- оценочные средства для промежуточной аттестации по дисциплине.

2.2 К оценочным средствам текущего контроля успеваемости относятся:

- тестовые задания;
- задания для проведения практических занятий.

2.3 К оценочным средствам для промежуточной аттестации по дисциплине, проводимой в форме зачёта, относятся:

- задания по выполнению контрольной работы (по заочной форме обучения);
- промежуточная аттестация в форме зачета проходит по результатам прохождения всех видов текущего контроля успеваемости.

3 ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ТЕКУЩЕГО КОНТРОЛЯ УСПЕВАЕМОСТИ

3.1 Тестовые задания используются для оценки освоения тем дисциплины студентами всех форм обучения. Тестирование обучающихся проводится на последнем практическом занятии согласно установленному варианту (приложение №1).

Тестовое задание предусматривает выбор только одного правильного ответа на поставленный вопрос из предлагаемых вариантов ответа.

Оценка теста определяется количеством правильных ответов:

«Отлично» - 86-100% правильных ответов в тесте;

«Хорошо» - 71-85% правильных ответов в тесте;

«Удовлетворительно» - 51-70% правильных ответов в тесте;

«Неудовлетворительно» - менее 50% правильных ответов в тесте.

Положительная оценка выставляется студенту при получении от 51 до 100% верных ответов.

3.2 В приложении № 2 приведены типовые задания для проведения практических занятий, предусмотренных рабочей программой модуля. Для самостоятельной подготовки к практическому занятию необходимо внимательно изучить материал лекций. Необходимо помнить, что на лекции обычно рассматривается не весь материал, а только его часть. Остальная его часть восполняется в процессе самостоятельной работы.

Положительная оценка по практическому занятию ставится при выполнении студентом задания (правильное решение варианта практического задания, активное участие в обсуждении вопросов, сформулированных в кейсах, правильные ответы на дополнительные и уточняющие вопросы). Неудовлетворительная оценка выставляется, если студент не выполнил практическое задание по своему варианту или не смог правильно ответить на дополнительные и уточняющие вопросы.

4 ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ

4.1 Промежуточная аттестация по дисциплине, проводимая в форме зачета, проходит по результатам прохождения всех видов текущего контроля успеваемости и выполнения заданий контрольной работы по заочной форме обучения (приложение № 3).

Контрольная работа состоит из теоретической и практической части.

В теоретической части необходимо выполнить реферат по теме. Оценка «зачтено» ставится студенту, раскрывшему содержание темы и проявившему достаточные знания изученного материала по теме реферата.

Оценка «не зачтено» ставится студенту, обнаружившему существенные пробелы в знании темы реферата и допустившему принципиальные ошибки при его защите, которые не позволяют ему приступить к практическим занятиям без дополнительной подготовки по данной теме.

Практическая часть работы включает в себя решение задачи по исследованию различных схем поставок в транспортно-логистической системе с целью выбора наиболее эффективной.

Целью практической части контрольной работы является формирование умений и навыков по проведению расчетов и оценке полученных результатов.

Оценка результатов выполнения задания производится при представлении студентом решения задачи и на основании ответов студента на вопросы по тематике практического задания. Студент, самостоятельно выполнивший задание и продемонстрировавший знание использованных им средств и приемов расчетов, получает по практическим занятиям оценку «зачтено».

4.2 В приложении № 4 приведены типовые контрольные вопросы по дисциплине «Транспортно-логистическое обеспечение продовольственной безопасности», которые при необходимости могут быть использованы для промежуточной аттестации.

4.3 Оценивание зачета по дисциплине является экспертным и зависит от уровня освоения студентом тем дисциплины (наличия и сущности ошибок, допущенных студентом при ответе на вопросы зачета).

Критерии оценивания зачета по дисциплине

Универсальная система оценивания результатов обучения включает в себя системы оценок: 1) «отлично», «хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно»; 2) «зачтено», «не зачтено»; 3) 100 - балльную (процентную) систему и правило перевода оценок в пятибалльную систему (таблица 2).

Таблица 2 – Система оценок и критерии выставления оценки

Система оценок	2	3	4	5
	0-40%	41-60%	61-80 %	81-100 %
	«неудовлетворительно»	«удовлетворительно»	«хорошо»	«отлично»
Критерий	«не зачтено»	«зачтено»		
1. Системность и полнота знаний в отношении изучаемых объектов	Обладает частичными и разрозненными знаниями, которые не может научно-корректно связывать между собой (только некоторые из которых может связывать между собой)	Обладает минимальным набором знаний, необходимым для системного взгляда на изучаемый объект	Обладает набором знаний, достаточным для системного взгляда на изучаемый объект	Обладает полной полнотой знаний и системным взглядом на изучаемый объект
2. Работа с информацией	Не в состоянии найти необходимую информацию, либо в состоянии находить отдельные фрагменты информации в	Может найти необходимую информацию в рамках поставленной задачи	Может найти, интерпретировать и систематизировать необходимую информацию в рамках постав-	Может найти, систематизировать необходимую информацию, а также выявить новые, дополнительные ис-

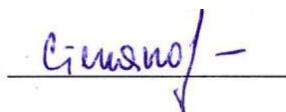
Система оценок Критерий	2	3	4	5
	0-40%	41-60%	61-80 %	81-100 %
	«неудовлетворительно»	«удовлетворительно»	«хорошо»	«отлично»
	«не зачтено»	«зачтено»		
	рамках поставленной задачи		ленной задачи	точники информации в рамках поставленной задачи
3. Научное осмысление изучаемого явления, процесса, объекта	Не может делать научно корректных выводов из имеющихся у него сведений, в состоянии проанализировать только некоторые из имеющихся у него сведений	В состоянии осуществлять научно корректный анализ предоставленной информации	В состоянии осуществлять систематический и научно корректный анализ предоставленной информации, вовлекает в исследование новые релевантные задачи данные	В состоянии осуществлять систематический и научно корректный анализ предоставленной информации, вовлекает в исследование новые релевантные поставленной задаче данные, предлагает новые ракурсы поставленной задачи
4. Освоение стандартных алгоритмов решения профессиональных задач	В состоянии решать только фрагменты поставленной задачи в соответствии с заданным алгоритмом, не освоил предложенный алгоритм, допускает ошибки	В состоянии решать поставленные задачи в соответствии с заданным алгоритмом	В состоянии решать поставленные задачи в соответствии с заданным алгоритмом, понимает основы предложенного алгоритма	Не только владеет алгоритмом и понимает его основы, но и предлагает новые решения в рамках поставленной задачи

5 СВЕДЕНИЯ О ФОНДЕ ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ И ЕГО СОГЛАСОВАНИИ

Фонд оценочных средств для аттестации по дисциплине «Транспортно-логистическое обеспечение продовольственной безопасности» представляет собой компонент основной профессиональной образовательной программы специалитета по специальности 38.05.01 Экономическая безопасность (специализация «Экономико-правовое обеспечение экономической безопасности»).

Фонд оценочных средств рассмотрен и одобрен на заседании кафедры экономической безопасности (протокол № 9 от 26.04.2022 г.).

Заведующий кафедрой



Т.Е. Степанова

**ТИПОВЫЕ ТЕСТОВЫЕ ЗАДАНИЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ
«ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ»**

Вариант 1

1. Транспортно-логистическое обеспечение – это ...

- а) организация перевозок;
- б) предпринимательская деятельность;
- в) наука и искусство управления материальными потоками.

2. Потребности в материалах при транспортно-логистическом обеспечении продовольственной безопасности могут быть ...

- а) основные, первичные, вторичные;
- б) первичные, вторичные, третичные;
- в) материальные, энергетические, транспортные;

3. Управление материальными потоками в рамках транспортно-логистических систем может осуществляться следующими двумя принципиально различными способами:

- а) интегрированная и дифференцированная системы управления;
- б) системный и элементный способы управления;
- в) выталкивающая и вытягивающая системы управления.

4. Транспортная логистика - это...

- а) управление материальным потоком в процессе транспортировки;
- б) организация транспортирования грузов и управление материальным потоком в процессе транспортировки;
- в) управление грузом на пути следования от производителя к потребителю.

5. Одна из основных задач управления запасами заключается в ...

- а) улучшение взаимоотношений с поставщиками;
- б) улучшение взаимоотношений с потребителями;
- в) определение размера необходимого запаса.

6. Комплекс взаимосвязанных элементов, обеспечивающих функционирование системы закупок, поставок, хранения и доставки продукции до потребителя, это ...

- а) логистическая инфраструктура;
- б) транспортно-логистический комплекс;

в) подсистема обслуживания транспортно-логистической системы.

7. Основное назначение склада - это...

- а) хранение запасов, и рациональное размещение их внутри складского помещения;
- б) бесперебойное снабжение производства и потребления продукцией производственного или торгового назначения;
- в) концентрация запасов, их хранение и обеспечение бесперебойного и ритмичного снабжения заказов потребителей.

8. Оптимальный уровень транспортно-логистического обслуживания определяется из соотношения...

- а) количества и качества услуг;
- б) затрат на обслуживание и потерь из-за низкого уровня обслуживания;
- в) числа поставщиков услуг и их потребителей.

9. В международной транспортно-логистической деятельности Инкотермс – это ...

- а) правила базисных условий поставки;
- б) состав гарантий взаимодействия партнеров;
- в) требования к условиям международных перевозок грузов.

10. Затраты на выполнение логистических операций/функций относятся к ...

- а) совокупным затратам партнеров по бизнесу;
- б) к затратам, паритетно разделяемым между партнерами по бизнесу;
- в) общим логистическим издержкам.

11. Переход от традиционной (вертикальной) интеграции при транспортировке к взаимодействию звеньев ТЛС, опирающихся на комбинацию системных факторов, процессов и результатов, относится к ...

- а) к маркетингу;
- б) методологии реинжиниринга;
- в) к базовым принципам менеджмента.

12. Единый организационно-технологический принцип управления перевозками и координация действий всех логистических посредников, участвующих в транспортировке, это один из основных принципов функционирования ...

- а) международной транспортно-логистической системы;
- б) интермодальных и мультимодальных систем перевозок;
- в) региональной транспортно-логистической системы.

13. Основной экономической показатель продукции транспорта, характеризующий суммарный вес грузов, перевезенных на предприятии за расчетный период, это ...

- а) расчетная производительность;
- б) перевозочная эффективность;
- в) грузооборот.

14. Контроль, анализ и снижение издержек товародвижения являются ...

- а) задачами оптимизации управления логистикой;
- б) направлениями менеджмента качества;
- в) базовыми процессами маркетинга транспортно-логистических услуг.

15. В отечественной практике при использовании показателей логистических затрат для оценки эффективности логистической системы возникают проблемы, одна из которых обусловлена ...

- а) неточностью экономической и финансовой информации;
- б) отсутствием квалифицированных специалистов;
- в) отсутствием методик оценки и экономического расчета логистических рисков.

16. Менеджмент, системная инженерия, управление рисками, безопасность цепей поставок и процессов, это - ...на новой методологической основе безопасности.

- а) управленческие концепции;
- б) активности;
- в) управленческие инструменты.

17. Способ транспортировки, погрузочно-разгрузочные механизмы, а также тип транспортного средства, режим хранения груза, меры по технике безопасности и пожарной безопасности определяются

- а) возможностями грузоперевозчика;
- б) требованиями грузополучателя;
- в) свойствами груза и формой предъявления его к перевозке.

18. Отличие ... подхода заключается в интеграции отдельных звеньев материалопроводящей цепи в единую систему сквозного управления материальными и информационными потоками.

- а) логистического;
- б) оптимизационного;
- в) координирующего.

19. Совокупность научных методов и способов воздействия на транспортно-логистические процессы, позволяющих решать задачи прогнозирования, планирования, мониторинга, анализа и корректирования логистических потоков с заданной эффективностью, следует понимать, как ... функционирования ТЛС.

- а) средства регулирования;
- б) оптимизационные инструменты;
- в) экономический механизм.

20. Доставка продукции потребителю точно в срок (в определенный день и час) и в определенном количестве выражает

- а) требования грузополучателя;
- б) потребительную стоимость транспортной продукции;
- в) стандарт транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности.

Вариант 2

1. В логистическом правиле «7R» содержится фактор: ...

- а) заказанный товар;
- б) нужный товар;
- в) правильное обслуживание.

2. Потребности в зависимости от учета наличных запасов материалов при транспортно-логистическом обеспечении продовольственной безопасности разделяются на ...

- а) производственные и складские;
- б) брутто-потребности и нетто-потребности;
- в) материальные, энергетические, транспортные.

3. Система управления материальными потоками на предприятии включает ...

- а) орган управления, объект управления, рынок снабжения, рынок сбыта;
- б) производственные подразделения, инфраструктурные подразделения, сбыт и снабжение;
- в) орган управления, объект управления, транспортное хозяйство, финансовый орган.

4. Наибольшую способность доставить груз в любое место имеет... транспорт.

- а) железнодорожный;
- б) автомобильный;
- в) трубопроводный.

5. Система с фиксированным размером заказа - это такая система, при которой ...

- а) заказы производятся не через каждый заданный интервал, а только при условии, что запасы в этот момент оказались равными или меньше минимального уровня;
- б) поступление заказа происходит через равные, регулярно повторяющиеся промежутки времени;
- в) поступление заказа производится равными, заранее заказанными партиями через разные интервалы времени.

6. Для работников отдела логистики с позиции конкурентоспособности требуется оценить характер поставок своей продукции с точки зрения ...

- а) равномерности и ритмичности;
- б) эффективности и своевременности;
- в) отсутствия сбоев и снижения качества.

7. Из нижеперечисленного, складской операцией является ...

- а) установление возможности отправки грузов;
- б) расчет экономических потерь из-за некомплектности поставленной партии;
- в) комплектация заказов клиентов и отгрузка.

8. Критерием ранжирования услуг при формировании системы транспортно-логистического сервиса является...

- а) их значимость для потребителей;
- б) потенциальная возможность оказания услуг;
- в) экономическая выгода для производителя.

9. Базисным правилом Инкотермс 2020 с наименьшими рисками и обязанностями для поставщика является ...

- а) FOB;
- б) CIF;
- в) EXW.

10. Время исполнения заказа потребителя (покупателя) в транспортно-логистическом обслуживании, - это ...

- а) договорное время;
- б) продолжительность полного логистического цикла;
- в) продолжительность транспортно-логистических операций.

11. Служба ... стремится так управлять процессами текущего анализа и регулирования плановых и фактических показателей, чтобы по возможности исключить или минимизировать ошибки, отклонения и просчеты, как в настоящем, так и в будущем.

- а) маркетинга;
- б) снабжения;
- в) контроллинга.

12. Способность ТЛС и ее процессов обнаруживать целенаправленное приспособление в меняющейся среде, это - ...

- а) адаптация;
- б) реакция;
- в) восприимчивость.

13. Совокупность свойств груза, определяющая условия и технику его перевозки, перегрузки и хранения, называется ... груза.

- а) перечнем показателей;
- б) показателями качества;
- в) транспортной характеристикой.

14. Дополнительные знаки и надписи сообщающие, принадлежит ли товар к опасной категории, относятся к ... маркировке.

- а) отправительской;
- б) специальной;
- в) транспортной.

15. В настоящее время реальной тенденцией является использование ..., с помощью которых определяются пути и возможности обеспечения устойчивости процессов ТЛС, их способности противостоять неблагоприятным ситуациям в форме отказов системы.

- а) методов теории надежности;
- б) принципов TQM;
- в) методов риск-менеджмента.

16. Модели транспортных систем, с помощью которых обеспечивается постоянное перераспределение ресурсов в экономических условиях, оказывающиеся излишне «жесткими» и вертикально иерархичными, относятся к

- а) перспективным;
- б) традиционным;
- в) эффективным.

17. Транспортная классификация грузов, единая для всех видов транспорта, по свойствам, которые определяют различие процесса перевозки и хранения,

- а) содержится в регламенте Единой транспортной системы;

- б) разрабатывается профильным комитетом ИСО;
- в) отсутствует.

18. Снижение расходов, связанных с нахождением груза и товара в пути, его непродуктивным хранением в процессе доставки, относится к

- а) задачам оптимизации управления логистикой;
- б) методам системного анализа;
- в) принципам TQM в транспортно-логистических системах.

19. Взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления относится к

- а) Транспортной стратегии до 2025 г.;
- б) основным принципам обеспечения транспортной безопасности;
- в) основным положениям регламентного документа ЕАЭС.

20. Международные перевозки осуществляются при ... страховании ответственности перевозчика перед третьими лицами за весь причиненный ущерб.

- а) обязательном 100-процентном;
- б) добровольном;
- в) обязательном 50-процентном.

Вариант 3

1. В транспортно-логистическую структуру входят ...

- а) капиталовложения и правовое обеспечение;
- б) транспортное законодательство и логистические правила;
- в) информация, кадры, обслуживающее производство.

2. Гибкость поставки при транспортно-логистическом обеспечении продовольственной безопасности означает...

- а) возможность изменения маршрута;
- б) способность учитывать пожелания клиентов;
- в) возможность изменения вида тары.

3. Создание и обеспечение эффективного функционирования интегрированной системы управления материальными потоками на предприятии является задачей ... логистики.

- а) информационной;
- б) распределительной;

в) производственной.

4. Главным отличием логистической организации смешанной перевозки от традиционной является ...

- а) избирательная ответственность за груз;
- б) разделение транспортных документов по мере ответственности;
- в) наличие единого оператора процесса перевозки.

5. Экономичный размер заказа минимизирует ежегодную общую сумму расходов на:

- а) транспортировку и содержание складов;
- б) на выполнение заказа и хранение материалов;
- в) на транспортировку и от упущенных продаж.

6. Уровень распределительного канала – это число ...

- а) подразделений внутренней сбытовой сети организации;
- б) снабженческо-сбытовых служб макро логистической системы;
- в) посредников, которые выполняет работу по приближению товара и права собственника к конечному потребителю.

7. Понятие «комиссионирование» на складе включает в себя ...

- а) поиск и подбор продукции на складе в соответствии с заказами покупателей;
- б) объединение грузов в экономичную партию отгрузки;
- в) сортировка отобранной продукции по отдельным заказам;

8. Для оценки уровня транспортно-логистического обслуживания выбираются... виды услуг, оказание которых сопряжено со значительными затратами, а отсутствие с существенными потерями на рынке.

- а) наиболее экономически выгодные для потребителя;
- б) наиболее значимые;
- в) наиболее экономически выгодные для производителя.

9. Базисным правилом Инкотермс 2020 с наименьшими рисками и обязанностями для потребителя (покупателя) является ...

- а) FOB;
- б) CIF;
- в) DDP.

10. Основные измерители эффективности использования ресурсов в компании для сформированной логистической системы, - это ...

- а) ключевые показатели эффективности транспортно-логистической системы;

- б) удельные показатели эффективности транспортно-логистической системы;
- в) показатели эффективности транспортно-логистической системы.

11. Необходимость иметь достаточное информационное обеспечение и опыт его быстрого и умелого использования для получения прибыли в каждой компании, относится к ...

- а) принципам построения логистических систем в развитых странах;
- б) к логистическому правилу «7R»;
- в) одному из условий эффективной экономики.

12. Обеспечение надежности функционирования и высокого качества работы каждого элемента логистических систем для обеспечения общего качества сервиса, являющееся одним из принципов их построения, это ...

- а) JIT;
- б) TQM;
- в) EXW.

13. В ТЛС за перевозку грузов и выполнение погрузочно-разгрузочных работ взимается плата, которая определяется по ...

- а) стандартной методике Минтранса РФ;
- б) единой тарифной номенклатуре грузов;
- в) единым рекомендациям ISO.

14. В международной практике принята классификация участников рынка транспортно-логистических услуг, в основе которой лежит принцип ... оказываемых компаниями услуг

- а) обязательности;
- б) надежности;
- в) комплексности.

15. Экономические различия между видами транспортной деятельности и неоднородность спроса и предложения обусловили ...

- а) необходимость структурной организации транспорта;
- б) важность стандартизации транспортно-логистических систем;
- в) поиск алгоритмов расчета оптимизационных схем транспортно-логистических систем.

16. Подход, базирующийся на переходе от традиционной (вертикальной) интеграции при транспортировке к взаимодействию звеньев ТЛС, опирающихся на комбинацию системных факторов, процессов и результатов, относится

- а) к методологии Всеобщего управления качеством;
- б) к общей теории систем;
- в) к методологии реинжиниринга.

17. Основные резервы сокращения транспортных издержек связаны с развитием

- а) системного подхода;
- б) логистических составляющих;
- в) методов оптимизации.

18. К техническим средствам контейнерных транспортных систем относятся

- а) номенклатура и характеристика перевозимых грузов;
- б) инфраструктура управления перевозками;
- в) контейнерные пункты всех видов транспорта.

19. Комплексный показатель, экстремальное значение которого характеризует наилучшее (результативное) взаимодействие элементов транспортной системы с позиций саморегулирования и защищенности от внешних и внутренних угроз, - это критерий

- а) эффективности;
- б) безопасности;
- в) оптимальной надежности.

20. К перевозчикам, работающим по найму, предъявляются ... среди всех транспортных операторов требования по профессиональной компетентности, технической оснащенности и финансовой надежности.

- а) наиболее высокие;
- б) наиболее лояльные;
- в) аналогичные.

Приложение № 2

к п. 3.2

**ТИПОВЫЕ ЗАДАНИЯ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ
ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»**

Задание 1

Разбор кейса

Путем обсуждения кейса в студенческой группе рассматривается ситуация на транспортно-логистическом предприятии, занимающемся поставками продукции.

Излагается методика применения метода экспертных оценок и метода парных сравнений.

Кейс

Российское предприятие занимается поставками продукции. На каждую партию закупаемого за границей товара фирма обязана получить лицензию на ввоз, которая согласуется с отраслевым министерством. Однако это действие часто остается «за кадром» деловой активности фирмы, так как нет сотрудника, который занимался бы конкретно именно этим.

Обычно благодаря активности генерального директора фирме удается получить госзаказ на поставку партии продукции для крупных оптовых потребителей. Получив заказ на поставку, фирма, однако, обнаруживает, что на складе их нет и надо срочно закупать за рубежом. Но, как указывалось выше, для этого нужна лицензия. Процесс получения лицензии на ввоз занимает не менее двух месяцев и примерно две-три недели - ее регистрация в таможенных органах.

Очень часто, еще до получения лицензии, фирма «дает добро» иностранному партнеру на отгрузку продукции, тот, в свою очередь, загружает и отправляет автотранспорт в Россию. Автомобиль уже в пути или даже на таможне, на границе, а полного комплекта разрешительных документов еще нет. Трое суток автомобиль на пограничном таможенном пункте стоит бесплатно (не считая простоя собственно транспортного средства), а затем таможенники начинают начислять штрафы за каждый день простоя.

Другую проблему при поставках продукции данной компанией составляет воровство. Может пропасть автотранспорт вместе с водителем. При этом выясняется, что груз в целях экономии не был застрахован, хотя его общая стоимость достигает 300 тыс. долл. В принципе напрашивается вопрос о вооруженной охране, но об этом никто не думает.

Наконец, товары попадают на склад фирмы. Это должен быть специальный склад, имеющий лицензию на специальное хранение (товаров, требующих особого режима хранения). Однако склад фирмы режимным требованиям не отвечает, так как лицензия была получена в обход правил. В результате фирма продолжает терпеть убытки.

Но в фирме нет никого, кто постоянно занимался бы логистикой, и названный круг проблем решается кем угодно: от генерального директора до временно принятого на работу секретаря.

Задание:

1. Установить посредством дискуссии проблемы предприятия и индивидуально проранжировать их методом парных сравнений. Применяя методику экспертных оценок, объединить индивидуальные оценки проблем предприятия и установить ранжированные групповые оценки проблем.

2. Составить план стратегических действий по организации и упорядочению транспортно-логистической деятельности в фирме.

Задание 2

Разбор и обсуждение практических ситуаций, связанных с выбором наиболее выгодных поставщиков. Рассмотрение алгоритма выбора поставщика с возможностью использования аналитического и экспертного методов. Изложение методических указаний на примерах.

В основу экспертного метода положены оценки поставщиков по различным критериям, выданные специалистами-экспертами, обработанные по определенной процедуре для получения интегральных экспертных оценок (рейтингов).

Задача 2.1 Выбор поставщика из расчета транспортных и погрузо-разгрузочных расходов (аналитический метод)

Пусть есть две фирмы (А и Б), производящие одну и ту же продукцию, примерно, одинакового качества и цены. Обе фирмы достаточно надежны. Расстояния до фирм $L_A = 500$ км, $L_B = 300$ км. Товар, поставляемый фирмой А, пакетирован и подлежит механизированной разгрузке. Фирма Б поставляет товар в коробках, которые разгружаются вручную. Тариф на

перевозку груза на расстояние 500 км – 0,5 у.е./км. Тариф на перевозку груза на расстояние 300 км – 0,7 у.е./км. Время выгрузки пакетированного товара – 0,5 ч, непaketированного – 10 ч. Часовая тарифная ставка на участке разгрузки – 6 у.е./ч.

Рассчитать совокупные транспортно-разгрузочные расходы и выбрать поставщика.

Задача 2.2 Выбор поставщика с помощью экспертов.

Результаты экспертных оценок двумя экспертами \mathcal{E}_1 и \mathcal{E}_2 двух поставщиков A_1 и A_2 по десятибалльной системе приведены в табл. 1.

По выданным данным выбрать наиболее выгодных поставщиков по аналитическому и экспертному методам.

Таблица 1 - Результаты экспертных оценок поставщиков

Критерий	Оценка поставщика первым экспертом \mathcal{E}_1		Оценка поставщика вторым экспертом \mathcal{E}_2		Средняя оценка поставщика по десятибалльной системе	
	A_1	A_2	A_1	A_2	A_1	A_2
Цена	7	5	6	5		
Надежность поставки	4	2	5	3		
Качество товара	4	6	5	7		
Финансовое состояние	3	6	4	5		

Среднее значение оценки значимости критерия в долях от единицы называется весовым коэффициентом и определяется путем деления среднего значения оценки на сумму оценок. Оценки значимости критериев приведены в табл. 2.

Таблица 2 - Расчет рейтинга поставщиков

Критерий	Оценка значимости критерия по 10-тибалльной системе экспертами		Среднее значение оценки значимости критерия	Весовой коэффициент	Произведение среднего значения оценки поставщика на весовой коэффициент	
	\mathcal{E}_1	\mathcal{E}_2			A_1	A_2
Цена	6	8	7	0,35	2,275	1,750
Надежность поставок	4	2	3	0,15	0,675	0,375
Качество	5	7	6	0,30	1,35	1,95
Финансовое состояние	4	4	4	0,20	0,70	1,1
Σ	-	-	20	1,00	5	5,175

Задание 3

Разбор и обсуждение практических ситуаций, связанных с установлением точки безубыточности производства, базирующейся на классической задаче «сделай сам или купи». Рассмотрение алгоритма решения задачи. Изложение методических указаний на примере.

Точка безубыточности определяет, каким должен быть объем продаж для того, чтобы предприятие работало безубыточно, могло покрыть все свои расходы, не получая прибыли. Для расчета точки безубыточности надо разделить издержки на две составляющие:

- переменные затраты - возрастают пропорционально увеличению производства;
- постоянные (условно постоянные) затраты - не зависят от количества произведенной продукции (реализованных товаров) и от того, растет или падает объем операций.

Точка безубыточности имеет большое значение в вопросе жизнестойкости компании и ее платежеспособности. Так, степень превышения объемов продаж над точкой безубыточности определяет запас финансовой устойчивости (запас устойчивости) предприятия.

Введем обозначения:

Z_F - постоянные затраты (fixedcost);

Z_V - переменные затраты на единицу продукции (variablecostperunit);

Z_T - общие суммарные затраты (totalcost);

D_T - общий доход (выручка) (totalrevenue);

$D_{\text{гру}}$ - доход (выручка) на единицу продукции (revenueperunit);

Q - объемвыпуска (реализации) (quantity or volume of output);

Q_{beq} - точкабезубыточности (break-even quantity);

P - прибыль (profit);

P_S - заданнаяприбыль (specified profit).

Суммарные затраты для данного объема выпуска определяются:

$$Z_T = Z_F + Z_V * Q. \quad (6)$$

Общий доход (выручка), если весь объем выпуска продукции реализован

$$D_T = D_{\text{гру}} * Q. \quad (7)$$

Суммарная прибыль

$$P = D_T - Z_T = D_{\text{гру}} * Q - (Z_F + Z_V * Q). \quad (8)$$

Объем выпуска (реализации) Q_S для получения заданной прибыли P_S найдем из (8):

$$Q_S = (P_S + Z_F) / (D_{\text{гру}} - Z_V). \quad (9)$$

Точка безубыточности - объем выпуска, при котором общий доход равен суммарным затратам ($P = 0$), определяется из (8):

$$Q_{\text{beq}} = Z_F / (D_{\text{гру}} - Z_V). \quad (10)$$

На рисунке 1 показаны зависимости, соответствующие формулам (6) - (8).

В точке безубыточности линия доходов пересекает и далее идет выше линии общих (валовых) затрат, линия прибыли пересекает 0 — переходит из зоны убытков в зону прибыли.

Для быстрого расчета вариантов и оценки влияния различных соотношений затрат и цен удобно использовать электронные таблицы Excel.

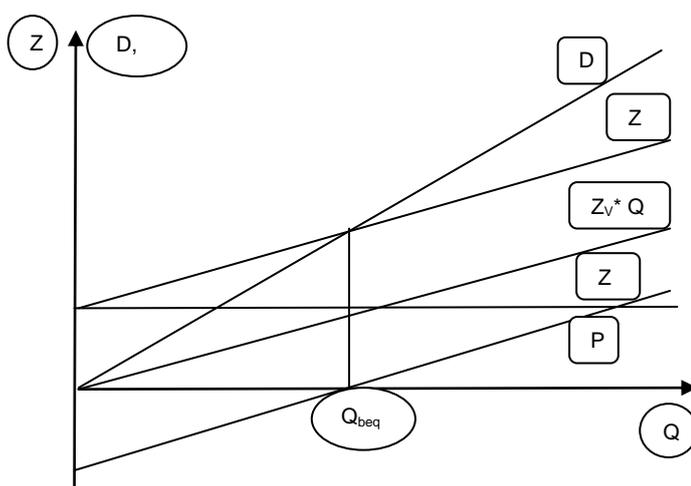


Рисунок 1 - Зависимость экономических показателей от объема реализации

По данным определить:

- 1) объем производства для точки безубыточности;

2) прибыль при объемах выпуска соответственно для 1-й группы- 61000 и 87000 шт., для 2-й группы- 58000 и 72000 шт.;

3) какой объем производства в месяц необходим для получения прибыли от реализации соответственно для 1-й группы- 480 тыс. руб., для 2-й группы- 390 тыс. руб.;

4) какой объем производства в месяц необходим для получения дохода от реализации соответственно для 1-й группы- 700 тыс. руб., для 2-й группы- 600 тыс. руб.;

5) изобразить на графике зависимости общих затрат и доходов (выручки) от объема производства и реализации.

Задача 3.1

Менеджер компании должен принять решение - производить или покупать определенный узел для использования в изделиях. Исходные данные приведены в табл.

Таблица - Исходные данные

Показатели	Производить	Покупать
Годовые постоянные затраты Z_F , руб.	150000	-
Переменные затраты на единицу Z_V , руб./ шт.	60	80
Годовой объем выпуска и реализации Q , шт.	12000	12000

Задание 4

Разбор кейса

Путем обсуждения кейса в студенческой группе рассматривается ситуация с организацией схем международной доставки, в том числе с использованием правил ИНКОТЕРМС 2020.

Излагается методика применения и действия правил ИНКОТЕРМС 2020.

Кейс

Компания «Х» является импортером товаров в Россию из стран Юго-Восточной Азии. В частности, основными статьями импорта являются мебель и крахмал. Закупаемый оптом товар поступает на собственные склады компании, хранится, а затем продается розничным компаниям.

Организуя доставку товаров, компания не может обойтись без посредников – транспортно-экспедиторских компаний. Партнеры компании – это экспедиторы, которые являются юридическими лицами, не владеющими транспортными средствами, а, следовательно, не участвующими в самом процессе транспортировки. Экспедиторы действуют на основании договоров, заключаемых с заказчиками их услуг. На основании договоров и по поручению компании экспедиторские предприятия осуществляют

организационно-посредническую деятельность при транспортировке грузов компании «Х» как внутри РФ, так и за рубежом.

По поручению компании экспедиторы рассчитывают издержки по доставке товаров и обеспечивают следующие операции:

- 1) оформление заявок на грузовые перевозки;
- 2) приемка грузов от отправителей;
- 3) контроль количества и качества отгружаемого товара;
- 4) страхование груза;
- 5) выполнение таможенных формальностей;
- 6) организация и контроль за доставкой товаров;
- 7) сдача товара перевозчику и контроль соблюдения сроков транспортировки;
- 8) организация охраны (по необходимости);
- 9) получение товара по его прибытии в Россию;
- 10) контроль количества и качества поступающего товара и его отгрузки из порта;
- 11) контроль за движением товара от отправителя к получателю.

Качество экспедиторских услуг оценивается не только по их стоимости, но и по фактическому объему выполняемых работ и по четкости и точности их выполнения (своевременность оформления необходимой документации, обеспечение сохранной доставки точно в сроки, обусловленные в контракте, информирование заказчика о движении товара и т.д.).

Задание:

1. Проанализируйте тот перечень операций, которые компания поручает выполнить экспедитору. Считаете ли вы, что их надо дополнить или сократить? Что дает применение правил ИНКОТЕРМС 2020?

2. Исходя из общих методов работы компании по организации доставки товаров, каковы должны быть в ней функции логистики?

ТИПОВЫЕ ЗАДАНИЯ ДЛЯ КОНТРОЛЬНОЙ РАБОТЫ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»

Примерная структура реферата

1. Введение, в котором Вы своими словами пишете об актуальности темы, какой интерес она представляет для сегодняшнего дня в той или иной области знаний либо практической деятельности, какую цель Вы ставите, работая над данной проблемой. Объем введения примерно 1 страница.

2. Основная часть. В этой части Вы рассматриваете подробно 2–3 источника из отобранных Вами, которые с теоретической и практической точек зрения несут основную информационную нагрузку по данной теме, а остальные используются как дополнительный материал. Изложение материала должно быть лаконичным, факты достоверными. В тексте следует приводить конкретные теоретические и практические результаты. Предпочтение следует отдавать новым фактам, результатам практически значимым. Следует избегать сложных грамматических оборотов и вводных слов. Там, где возможно, следует слова и словосочетания заменять принятыми сокращениями. Иллюстрации и таблицы необходимо включать только тогда, когда они помогают наиболее полно раскрыть основное содержание документа и сокращают его объем. Фамилии, а также названия учреждений в тексте приводятся на языке оригинала, за исключением общеизвестных (например, ООН, ЮНЕСКО). Объем основной части может составлять примерно 10–15 страниц.

3. Заключение. В заключении Вы пишете о том, насколько важно то, о чем Вы написали, какие выводы о практическом применении проделанной работы Вами сделаны.

4. Список литературы. Здесь указывается перечень книг и журнальных статей, использованных Вами. Этот список, как и библиографические ссылки, сделанные Вами по ходу написания текста, составляются в соответствии с правилами ГОСТ 7.1-84.

Темы рефератов

1. Концептуальные и методологические положения транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности.

2. Теоретические основы продовольственной безопасности государства.
3. Формирование транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности как практического и теоретического направления.
4. Транспортно-логистические системы в рыночной экономике.
5. Сферы применения концепции логистики в обеспечении продовольственной безопасности.
6. Угрозы экономическим интересам в сфере транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности и факторы, их определяющие.
7. Критерии и индикаторы экономической безопасности транспортно-логистической системы.
8. Управление материальными потоками в функциональных областях обеспечения продовольственной безопасности.
9. Закупочная логистика и ее экономическая основа.
10. Выбор базисных условий поставки в ВТД.
11. Логистическая концепция организации производства.
12. Транспортные процессы доставки грузов с применением логистической концепции.
13. Управление запасами в транспортно-логистической системе обеспечения продовольственной безопасности.
14. Распределительная логистика в транспортно-логистической системе обеспечения продовольственной безопасности.
15. Основные функции и задачи складов в транспортно-логистической системе.
16. Эффективность обслуживания в транспортно-логистических системах.
17. Логистическая инфраструктура продовольственной безопасности.
18. Основные проблемы продовольственной безопасности.
19. Проблемы в транспортно-логистической системе обеспечения продовольственной безопасности в Российской Федерации.
20. Развитие транспортно-логистических услуг как составная часть продовольственной безопасности.
21. Повышение роли логистических информационных систем для обеспечения продовольственной безопасности.
22. Современные логистические информационные системы и их характеристика.
23. Направления исследования транспортно-логистических систем.

24. Основные направления совершенствования транспортно-логистической системы обеспечения продовольственной безопасности в Российской Федерации.

25. Особенности развития современной евразийской транспортно-логистической инфраструктуры обеспечения продовольственной безопасности.

Методические указания к практической части контрольной работы

Менеджеры транспортного департамента торговой компании анализируют варианты способов доставки продукции на реализацию от партнера, производящего её. Спрос на продукцию достаточно стабильный и носит регулярный характер. Анализ производится с целью заключения наиболее экономически выгодного контракта с транспортно-логистической фирмой.

Альтернативные схемы доставки:

схема а - транспортировка самолетом в малых контейнерах и последующей доставкой до места розничной торговли;

схема б - перевозка автомобильным транспортом в малых контейнерах до места розничной торговли;

схема в - перевозка автомобильным транспортом в больших контейнерах до места розничной торговли с возможным хранением на складе розничной торговли;

схема г - транспортировка по железной дороге в больших контейнерах до склада и от него малыми партиями до места розничной торговли.

Годовая оборачиваемость, или количество рейсов, N определяется исходя из 365 дней в году и общего времени оборота товаров $T_{об}$:

$$N = 365 / T_{об} = 365 / \sum t_i, (1)$$

где t_i - i -я составляющая времени оборота.

При этом общее время оборота определяется как сумма времени обработки заказов у покупателя и продавца, времени транспортировки в междугородном сообщении, времени нахождения товаров на складе (включая время доставки в местном сообщении) и времени нахождения товара в месте розничной торговли.

Объем товарных запасов, или средний размер поставки за рейс, для каждого альтернативного варианта доставки определяется по формуле:

$$V_{ТЗ} = V_n / N, \quad (2)$$

где V_n – объем продаж за расчетный период, млн. руб., или ед. товара.

Общие издержки за рейс при доставке товаров для каждой из альтернативных схем доставки включают издержки на перевозку и издержки на товарные запасы.

$$S = S_{ПР} + S_{ЗАП}, \quad (3)$$

где $S_{ПР}$ - издержки на перевозку за рейс каждым видом транспорта для каждого объема продаж;

$S_{ЗАП}$ - издержки на товарные запасы.

Издержки на перевозку за рейс определяются следующим образом:

$$S_{ПР} = (S_{уд} * V_n) / N = S_{уд} * V_{ТЗ}, \quad (4)$$

где $S_{уд}$ – удельные транспортные расходы, руб./ед. продукции.

Издержки на товарные запасы определяются в зависимости от времени транспортировки $t_{ТР}$ и времени нахождения товара на складе $t_{СКЛ}$:

$$S_{ЗАП} = V_{ТЗ} * r * (t_{ТР} + t_{СКЛ}) / 365, \quad (5)$$

где r – процентная ставка на стоимость запасов, %.

Задания к контрольной работе по вариантам

Торговая компания для заключения договора с транспортно-логистической фирмой анализирует условия и выгодность трех схем доставки (в зависимости от варианта задания) продукции от своего партнера для реализации. Спрос на продукцию достаточно стабильный и носит регулярный характер.

Процентная ставка на стоимость запасов равна 10% годовых.

Зависимости удельных транспортных издержек $S_{уд}$ для 4-х схем доставки, приходящихся на единицу доставляемой продукции, от годовых объемов продаж V_n (млн. руб.) представлены в табл. 1.

Составляющие времени оборота по вариантам представлены в табл. 2.

Таблица 1 - Зависимости удельных транспортных издержек $S_{уд}$ от годовых объемов продаж V_n

Схемы доставки	Зависимости $S_{уд} = f(V_n)$, руб./ ед. продукции; V_n в млн. руб.
Схема а	$S_{уд} = 7,1 - 0,095 V_n$
Схема б	$S_{уд} = 6,3 - 0,087 V_n$
Схема в	$S_{уд} = 5,9 - 0,085 V_n$
Схема г	$S_{уд} = 4,2 - 0,067 V_n$

Таблица 2 – Составляющие времени оборота для альтернативных схем доставки по вариантам

Альтернативные схемы доставки		Составляющие времени оборота				
		Время обработки заявки, дн.	Время транспорти ровки товара, дн.	Время нахождения товара на складе, дн.	Время нахождения товара в месте розничной торговли, дн.	
ВАРИАНТЫ	1 - 5	Схема а	3	1	0	2
		Схема б	4	2	0	2
		Схема в	4	2	2	8
		Схема г	4	3	8	5
	6 - 10	Схема а	4	1	0	2
		Схема б	5	3	0	3
		Схема в	4	3	1	5
		Схема г	5	4	9	5
	11 - 15	Схема а	3	1	0	3
		Схема б	4	4	0	3
		Схема в	5	4	0	6
		Схема г	5	5	10	4
	16 - 20	Схема а	4	1	0	2
		Схема б	5	3	0	4
		Схема в	4	3	1	6
		Схема г	5	3	7	4
21 - 25	Схема а	3	1	0	3	
	Схема б	4	3	0	4	
	Схема в	5	3	1	5	
	Схема г	5	4	9	5	

Таблица 3 – Схемы доставки, годовые объемы продаж, процентные ставки на стоимость запасов, стоимость одной единицы товара по вариантам

Варианты	Схемы доставки	Годовые объемы продаж, млн. руб.	Процентные ставки на стоимость запасов, %	Стоимость единицы товара, руб.
1	а, б, в	15, 25, 40, 50	8	300
2	б, в, г	12, 20, 40, 55	9	400
3	а, в, г	18, 27, 42, 50	10	500
4	а, б, г	20, 35, 45, 55	11	600

5	а, б, в	14, 28, 40, 50	12	700
6	б, в, г	15, 25, 40, 50	8	800
7	а, в, г	12, 20, 40, 55	9	300
8	а, б, г	18, 27, 42, 50	10	400
9	а, б, в	20, 35, 45, 55	11	500
10	б, в, г	14, 28, 40, 50	12	600
11	а, в, г	15, 25, 40, 50	8	700
12	а, б, г	12, 20, 40, 55	9	800
13	а, б, в	18, 27, 42, 50	10	300
14	б, в, г	20, 35, 45, 55	11	400
15	а, в, г	14, 28, 40, 50	12	500
16	а, б, г	15, 25, 40, 50	8	600
17	а, б, в	12, 20, 40, 55	9	700
18	б, в, г	18, 27, 42, 50	10	800
19	а, в, г	20, 35, 45, 55	11	300
20	а, б, г	14, 28, 40, 50	12	400
21	а, б, в	15, 25, 40, 50	8	500
22	б, в, г	12, 20, 40, 55	9	600
23	а, в, г	18, 27, 42, 50	10	700
24	а, б, г	20, 35, 45, 55	11	800
25	а, б, в	14, 28, 40, 50	12	300

Определить:

- 1) годовую оборачиваемость или количество рейсов для каждой схемы доставки и каждого объема продаж;
- 2) объем товарных запасов, или средний размер поставки за рейс;
- 3) издержки на перевозку за рейс при каждой схеме доставки для каждого объема продаж;
- 4) общие издержки за рейс при доставке товаров для каждой из альтернативных схем доставки, включая издержки на товарные запасы;
- 5) рациональные схемы доставки товаров для каждого объема продаж.

**КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПО ДИСЦИПЛИНЕ
«ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ»,
КОТОРЫЕ ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ МОГУТ БЫТЬ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ДЛЯ
ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ**

1. Концептуальные и методологические положения транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности.
2. Теоретические основы продовольственной безопасности государства.
3. Формирование транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности как практического и теоретического направления.
4. Транспортно-логистические системы в рыночной экономике.
5. Понятие, виды и характеристики потоков в транспортно-логистических системах.
6. Принципы и основное правило логистики.
7. Сферы применения концепции логистики в обеспечении продовольственной безопасности.
8. Угрозы экономическим интересам в сфере транспортно-логистического обеспечения продовольственной безопасности и факторы, их определяющие.
9. Критерии и индикаторы экономической безопасности транспортно-логистической системы.
10. Управление материальными потоками в функциональных областях обеспечения продовольственной безопасности.
11. Закупочная логистика и ее экономическая основа.
12. Определение потребности в материальных ресурсах.
13. Выбор базисных условий поставки в ВТД.
14. Централизация и децентрализация процесса закупок.
15. Выбор поставщика: основные критерии, характеристики, анализ и оценка, рейтинг поставщиков.
16. Основы ценообразования в логистических системах.
17. Логистическая концепция организации производства.
18. Тянущие (вытягивающие) и толкающие (выталкивающие) системы.

19. Общие сведения о системах типа MRP, Канбан, Just-In-Time.
20. Транспортные процессы доставки грузов с применением логистической концепции.
21. Экономическая целесообразность доставки товара различными видами транспорта.
22. Расчет оптимального соотношения арендованного и собственного транспорта.
23. Материально-техническая база различных видов транспорта: достоинства и недостатки, выбор вида транспорта.
24. Транспортные тарифы и правила их применения.
25. Транспортное обслуживание поставщиков и потребителей.
26. Управление запасами в транспортно-логистической системе обеспечения продовольственной безопасности.
27. Системы управления запасами.
28. Оптимальный размер заказа.
29. ABC и XYZ анализ в управлении запасами.
30. Формирование и внедрение системы управления запасами.
31. Распределительная логистика в транспортно-логистической системе обеспечения продовольственной безопасности.
32. Каналы распределения товаров и их функции, способы товародвижения.
33. Региональные логистические центры.
34. Транспортно-экспедиционное обеспечение распределения товаров.
35. Сущность интермодальной системы, отличительные признаки.
36. Основные функции и задачи складов в транспортно-логистической системе.
37. Логистические процессы на складе.
38. Структура затрат по управлению складскими запасами.
39. Эффективность обслуживания в транспортно-логистических системах.
40. Критерии эффективности транспортно-логистических систем для обеспечения продовольственной безопасности.
41. Логистическая инфраструктура продовольственной безопасности.
42. Основные проблемы продовольственной безопасности.
43. Проблемы в транспортно-логистической системе обеспечения продовольственной безопасности в Российской Федерации.

44. Развитие транспортно-логистических услуг как составная часть продовольственной безопасности.

45. Повышение роли логистических информационных систем для обеспечения продовольственной безопасности.

46. Современные логистические информационные системы и их характеристика.

47. Информационная инфраструктура транспортно-логистических систем обеспечения продовольственной безопасности.

48. Направления исследования транспортно-логистических систем.

49. Основные направления совершенствования транспортно-логистической системы обеспечения продовольственной безопасности в Российской Федерации.

50. Особенности развития современной евразийской транспортно-логистической инфраструктуры обеспечения продовольственной безопасности.