**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЫРГЫЗКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**КЫРГЫЗСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ**

**УНИВЕРСИТЕТ им. И. РАЗЗАКОВА**

 **«УТВЕРЖДАЮ»**

 Директор КГТИ

 \_\_\_\_\_\_ Усупкожоева А.А.

 «**\_\_\_**»**\_\_\_\_\_\_\_\_\_**2020г.

**УЧЕБНО - МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС**

по дисциплине **«Логистические системы грузовых перевозок»**

для студентов направления 580600 - **Логистика**

очная форма обучения

Факультет КГТИ

Кафедра Логистика

Курс 4

Семестр 7

Кредит 6

Форма отчетности экзамен

Всего часов по учебному плану: 180

из них:

* лекции 32
* практические занятия 48
* курсовая работа 60
* самостоятельная работа 40

Учебно-методический комплекс составлен на основе Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования КР 1179/1 от15.09.2015

Разработал: доцент кафедры Кыдыков Азизбек Асанбекович

Протокол № от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_ 2020г. \_\_\_\_\_\_\_\_\_ Кыдыков А.А

 (подпись и.о. зав.каф.)

 Одобрено учебно-методической комиссией КГТИ

Протокол №**\_\_\_**от «**\_\_\_**» **\_\_\_\_\_\_\_**2020. **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** Оморова А.И.

(пред. УМК)

**Бишкек 2020**

**СОДЕРЖАНИЕ УМК:**

**Раздел 1.** Рабочая программа дисциплины……………………………………..

**Раздел 2.** Силабус (Syllabus)………………………………………………………

**Раздел 3**. Глоссарий………………………………………………………………..

**Раздел 4.** Краткий конспект лекций………………………………………………

**Раздел 5.** Методические указания для лабораторных (практических) занятий………………………………………………………………………………

**Раздел 6.** Методические рекомендации по СРС………………………………..

**Раздел 7.** Самостоятельная работа под руководством преподавателя…………

**Раздел 8.** Контрольно-измерительные средства………………………………

**Раздел 9.** ON-LINE ТЕСТИРОВАНИЕ……………………………………….

**Раздел 10.** Методическое обеспечение…………………………………………

**Раздел 11.** Инновационные технологии, применяемые в учебном процессе к дисциплине……………………………………………………………………….

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЫРГЫЗКОЙ**

**РЕСПУБЛИКИ**

**КЫРГЫЗСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ**

**УНИВЕРСИТЕТ им. И. РАЗЗАКОВА**

 **«УТВЕРЖДАЮ»**

 Директор КГТИ

 \_\_\_\_\_\_ Усупкожоева А.А.

 «**\_\_\_**»**\_\_\_\_\_\_\_\_\_**2020г.

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА**

по дисциплине **«Логистические системы грузовых перевозок»**

для студентов направления 580600 - **Логистика (**очная форма обучения)

Факультет КГТИ

Кафедра Логистика

Курс 4

Семестр 7

Кредит 6

Форма отчетности экзамен

Всего часов по учебному плану, 180

из них:

* лекции 32
* практические занятия 48
* курсовая работа 60
* самостоятельная работа 40

Учебно-методический комплекс составлен на основе Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования КР 1179/1 от15.09.2015

Разработал: доцент кафедры Кыдыков Азизбек Асанбекович

Протокол № от «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_ 2020г. \_\_\_\_\_\_\_\_\_ Кыдыков А.А

 (подпись и.о. зав.каф.)

 Одобрено учебно-методической комиссией КГТИ

Протокол №**\_\_\_**от «**\_\_\_**» **\_\_\_\_\_\_\_**2020. **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** Оморова А.И.

(пред. УМК)

**Бишкек 2020**

**Раздел 1. Рабочая программа дисциплины:**

**1. Введение (пояснительная записка).**

Курс **«Логистические системы грузовых перевозок»** изучается студентами на 4 курсе, обучающихся по направлению **Логистика**

В современных условиях инженерная подготовка студентов требует знаний и навыков в вопросах изучения объектов логистических систем, а именно, грузового транспорта. Логистика как научно-прикладное направление стратегического планирования, управления и оптимизации функционирования материальных потоков, потоков услуг (сервиса) и сопутствующих им информационных и финансовых потоков за счет синергетического эффекта, стало востребовано не только в традиционных бизнес-процессах торговых и посреднических организаций и фирм, но и в транспортных системах грузовых перевозок.

Этот вид транспортной логистики позволяет будущим специалистам работая в области транспорта, познать механизм логистической организации грузовых перевозок различными видами транспорта и взаимодействия между ними.

По итогам изучения дисциплины студенты сдают ЭКЗАМЕН. Текущий контроль и самоконтроль усвоения курса осуществляется посредством выполнения студентами лабораторных (практических) работ, промежуточного тестирования и сдачей модулей. Контрольный рубеж и тестирование.

**2. Цели и задачи дисциплины, ее место в учебном процессе.**

Дисциплина изучается на 4 курсе.

Цель учебного курса **«**Логистические системы грузовых перевозок**»** – дать студентам знания об основах транспортной логистики в области грузовых перевозок, научить студентов давать грамотную экономическую оценку техническим, технологическим и организационным мероприятиям в области совершенствования перевозок и коммерческой работы. Ознакомить студентов с актуальными вопросами логистики, рассмотреть этапы становления и развития. Наряду с другими учебными дисциплинами логистика выступает важным элементом в системе подготовки специалистов технического профиля.

Знания в сфере логистики позволяют развивать у студентов черты высокой личной ответственности за весь производственный процесс, дает возможность целостного подхода к повышению эффективности хозяйственной деятельности за счёт рациональной организации материальных потоков и умение анализировать сложные социально-экономические проблемы в условиях формирования рыночных отношений в экономике

**Изучение курса логистические системы грузовых перевозок** важно для руководителей предприятий и инженерно-технического персонала и *имеет цель:*

- научить студентов навыкам управления, планирования и организации в области транспортной логистики;

- обучить навыкам системного подхода к логистической системе, чтобы охватить все мероприятия по перевозке грузов, сервисного обслуживания грузов, их безопасности и комфорта;

- дать знания, которые позволили бы руководителям и специалистам фирм разбираться в организации цепи поставок, чтобы оценить влияние различных мероприятий на эффективность грузопотоков;

- дать понимание экономической ситуации и формирования затрат при организации различных видов интермодальных перевозок.

**Основная задача** изучения дисциплины «логистические системы грузовых перевозок» — это реали­зация требований, установленных в государственном стандарте выс­шего профессионального образования в подготовке специалистов по вопросам управления материальными потоками, т. е, потоком продукции от источника до потребителя.

Задачами изучаемой дисциплины являются следующие: опреде­ление теоретической концепции логистической системы и ее эффек­тивное использование в коммерческой практике фирмами и пред­приятиями; изучение организационных структур логистических фирм, управление снабжением и распределением; стратегия планирования в логистике; транспортные аспекты и система складирова­ния в логистической системе; методы оценки логистической систе­мы, методы оценки логистических затрат и пути их сокращения; управления запасами и товарная политика в логистической системе; глобализация логистики и другие аспекты логистики.

**В результате изучения курса студент будет способен:**

**знать:**

* понятийно-категориальный аппарат и теоретико-методологические основы транспортной логистики;
* характеристику технического обеспечения грузовых перевозок;
* основные технические, технологические и экономические показатели грузовых перевозок;
* параметры, определяющие выбор вида транспорта в грузовом сообщении;
* основные вопросы организации движения транспорта;
* технологию работы грузовых станций и вокзалов;
* структуру управления грузовыми перевозками;
* организацию билетно-кассовых операций, централизованного учета и распределения мест;
* систему организации сквозного грузового движения, требования к обеспечивающим его техническим средствам.

 **уметь:**

* + выделять теоретические и прикладные компоненты знания дисциплины, его мировоззренческую и воспитательно-формирующую значимость как руководителя производственных процессов;
	+ определять специфику логистического подхода как сферы производства и товародвижения общества, ее влияние на развитие общественных процессов и социально-экономических институтов;
	+ пользоваться теорией, методами и приемами принятия эффективных решений, встречающихся в теории и на практике грузовых перевозок;
* моделировать логистические системы и выполнять расчеты для принятия управленческих решений для различных видов транспорта;
* нормировать расход материальных ресурсов;
* определять потребность в материальных ресурсах;
* оценивать экономическую эффективность методов транспортной логистики в предпринимательской деятельности;
* повышать эффективность логистического подхода в предпринимательской деятельности.
* находить и эффективно использовать источники информации и публикации по проблемам совершенствования управленческой деятельности с учетом логистического подхода;
* применять знания основ логистики в своей профессиональной и общественной деятельности.

**Пререквизиты:** Экономика, организация и управления производства, Производственное оборудование, Планирование транспортных инфраструктур.

**Постреквизиты:** Экономика, Управление техническими системами.

 **2.2. Сфера применения результатов изучения дисциплины.**

Знания, полученные в ходе изучения дисциплины должны помочь студентам в их дальнейшей профессиональной деятельности. Студент найдёт применение своих знаний в сфере анализа текущих социально-экономических процессов и явлений в условиях формирования рыночных отношений в экономике; проведения самостоятельного научного исследования по актуальным проблемам организации и ведения хозяйственной деятельности в условиях конкуренции внутри государства, так и на внешнем рынке товаров и услуг.

 **3. Методы изучения дисциплины.**

Изучение данной дисциплины предполагает проведение:

**-** Лекционных и семинарских занятий (практических работ) в компьютерном классе всего в объеме **6** кредитов -**16** недель, из них:

**-** Лекционные занятия **3** кредита - **16** недель.

**-** Семинарских занятия в классе в объеме **3** кредита -**16** недель.

- Курсовая работа 2 кредита – **16** недель

**-** СРС **3** кредит.

**-** Проведение итогового контроля по завершению курса.

**- Экзаменационные билеты.**

**-** Самостоятельная работа студентов.

**4. Общая характеристика направления подготовки в контексте изучаемой дисциплины.**

**4.1. Объекты профессиональной деятельности.**

Объектами профессиональной деятельности являются:

* основные современные отечественные и зарубежные школы в области транспортной логистики и, концепции и теории современной системы управления процессами перевозок грузов;
* реально развивающиеся процессы в системе международного сотрудничества в социально-экономической жизни, перспективами развития процесса вхождения Кыргызстана в мирохозяйственные связи и отношения на цивилизованной базе, особенности отечественной практикой ведения хозяйства на основе новых технологий.

 Студент, по завершению прохождения курса дисциплины **«**логистические системы грузовых перевозок» должен обладать следующими компетенциями:

**а) универсальными:**

* **общенаучными (ОК):**  анализ фундаментальных социально-экономических проблем на международном, национально-государственном и региональном уровнях;
* специфика и взаимосвязи экономических знаний с другими отраслями управленческой деятельности в системе производства и социально-культурных организаций;
* уровень и состояние развития современной экономической науки в системе управления в Кыргызстане и за рубежом, наиболее перспективные направления ее развития, особенно по таким направлениям как: менеджмент, маркетинг, управление персоналом и др.;
* роль и возможности транспортной логистики в прогнозировании и контроле над динамикой современных социально-экономических отношений.

 **- инструментальными (ИК):** составление планов перевозок, графиков движения транспортных средств, товаро - транспортных, складских, и др. документов; проведения самостоятельного научного исследования по актуальным проблемам организации грузовых перевозок в условиях конкуренции внутри государства, так и на внешнем рынке товаров и услуг.

**- социально-личностными и общекультурными (СЛК):** эрудиция в соответствующей сфере; коммуникабельность, креативность и адаптивность. способность оппонирования, ведения диалога и дискуссий по основным проблемам изучаемого курса «Логистические системы грузовых перевозок» и в категориях системы знания социально-экономических процессов.

**б) профессиональными (ПК):** применение полученных знаний для анализа текущих социально-экономических процессов и явлений в условиях формирования рыночных отношений в экономике Кыргызстана.

**5. Необходимое обеспечение для изучения дисциплины.**

Занятия по дисциплине проводятся в аудиториях, оснащённых техническими средствами, компьютерами, подключенных к Интернету и электронной почте, офисной техникой.

**6. Объем и содержание занятий. *Структура дисциплины:***

**Модуль Перечень вопросов для подготовки к модулю.**

**Тематический план дисциплины**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование разделов тем** | количество часов |
| Лекции | Практ.зан-тия/семин. | Курсовая работа | СРС | Всего часов |
| **Модуль 1** |  |  |  |  |  |
| Основы построения логистических систем грузового транспорта | 2 | 4 | 6 | 4 | 16 |
| Понятие международной транспортной системы | 4 | 6 | 6 | 4 | 20 |
| Технико– экономические показатели международных перевозок грузов | 4 | 6 | 6 | 4 | 20 |
| Техническое и технологическое обеспечение грузовых перевозок  | 4 | 6 | 6 | 4 | 20 |
| Перевозки морским транспортом | 2 | 2 | 6 | 4 | 14 |
| **Модуль 2** |  |  |  |  |  |
| Железнодорожные перевозки | 2 | 4 | 6 | 4 | 16 |
| Перевозки автомобильным транспортом | 4 | 6 | 6 | 4 | 20 |
| Грузовые перевозки воздушным транспортом | 4 | 6 | 6 | 4 | 20 |
|  Перевозки трубопроводным транспортом | 2 | 6 | 6 | 4 | 20 |
| Международные правила таможенного оформление грузов и транспортных средств, пересекающих границу | 4 | 2 | 6 | 4 | 14 |
| **Итого по дисциплине** | **32** | **48** | **60** | **40** | **180** |

**7. График проведения модулей.**

***I модуль ( ……8…………. неделя) –***

***II модуль (……16…………. неделя) – Итоговый контроль – ………17………***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **неделя** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | ***8*** | ***9*** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | ***15*** | **16** |
| **лекция** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** |
| **Прак. зан.** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** | **3** |

**8. Модульно-рейтинговая аттестация студентов.**

|  |
| --- |
| МОДУЛЬ I **КОЛИЧЕСТВО НЕДЕЛЬ.......8................** |
|  | **Модуль I.** Включает в себя:- Лекционные занятия в объеме \_\_\_ ………16………. часов- Практические занятия в объеме \_\_\_\_ ........24............. часов- Самостоятельная работа студентов без преподавателя в объеме \_\_\_\_ ……20…………. часовСдача модуля - комбинированнаяна основе бланочного тестирования и устного опроса |  |
|  | **Лекционный блок** |  |
|  | Темы занятий | Примечание |
|  | Основы построения логистических систем грузового транспортаПонятие международной транспортной системы Технико– экономические показатели международных перевозок грузов Техническое и технологическое обеспечение грузовых перевозок Перевозки морским транспортом | *Основная**теоретическая**информация**дисциплины**дается**студентам в**ходе групповых**лекционных**занятий.* |
| **Модуль** IIВключает в себя:- Лекционные занятия в объеме \_\_\_ ………16………. часов- Практические занятия в объеме \_\_\_\_ ........24............. часов- Самостоятельная работа студентов без преподавателя в объеме \_\_\_\_ ……20…………. часовСдача модуля - комбинированнаяна основе бланочного тестирования и устного опроса |  |
| **Лекционный блок** |  |
| Темы занятий | Примечание |
| Железнодорожные перевозки Перевозки автомобильным транспортомГрузовые перевозки воздушным транспортом. Перевозки трубопроводным транспортом Грузовые перевозки воздушным транспортом Международные правила таможенного оформление грузов и транспортных средств.  **Интеграция логистической деятельности.** | *Основная**теоретическая**информация**дисциплины**дается**студентам в**ходе групповых**лекционных**занятий* |

**9. Требования об академической успеваемости.**

Успешность изучения дисциплины в системе кредитных технологий оценивается суммой набранных баллов (из 100 возможных): Распределение баллов распределяется следующим образом:

За сдачу каждого модуля студент максимально может получить 30 баллов. Итоговый контроль 40 баллов.

По результатам изучения модуля оценка знаний студента формируется следующим образом:

1. Посещение занятий ………30……….. баллов

2. Выполнение лабораторных заданий и самостоятельной работы с преподавателем …………30……………. баллов.

3. Выполнение самостоятельной работы студента (0-10) баллов.

4. Модульно-рейтинговый контроль (on-line тестирование, бланочное тестирование, устный опрос) 20 баллов за каждый модуль.

Штрафные баллы:

1. Опоздание на занятия ( -1 балл)

2. Использование мобильных средств на лекционных занятиях (-1 балл)

3. Несвоевременная сдача практических работ (проектов) (- 4 балла)

Для итоговой аттестации студента на **экзамене**:

Вычисляется средний балл, набранный студентом, по результатам сдачи всех модулей

Бср=∑Бn/n

Бср - средний балл

∑Бn - сумма баллов за каждый

модуль

n-количество всех модулей

**9.1. Критерии при оценивании дисциплины:**

1. Логика мышления студента.

2. Анализ принятия решений.

3. Оценка работы группы.

4. Вид оценки, вид контроля.

5. Элемент субъективности.

6. Мотивация студента.

7. Оценка посещаемости.

8. Психологический фактор.

**9.2. Критерии оценивания сдачи самостоятельной работы студентов.**

Для успешного освоения курса

студенты должны сдать отчеты о выполнении практических работ.

Критерии оценивания СРС следующие:

**Ожидаемый результат:**

Соответствие критериям

**Оценивание:**

уровень бакалавра

решение стандартных задач, ситуационные задачи,

исследовательская часть, анализ полученных результатов.

**9.5. Карта рейтинг контроля.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № модуля | Объем модуля в часах | Оценка в баллах | Сроки |
| Мин. Макс. |
| *Текущий контроль* |
| М. 1 | Лк – 16 час. …1. (кредит) Пр – 24 час. 1. (кредит) СРС – 58 час. 1. (кредит) Сумма баллов: | 10 | 30 | 8 неделя |
| М. 2 | Лк – 16 час. …1. (кредит) Пр – 24 час. 1. (кредит) СРС – 58 час. 1. (кредит) Сумма баллов: | 10 | .30 | 16 неделя |

*Заключительный контроль*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Всего баллов: | 10 | 40 | порасписаниюэкзаменов |

На основании полученной студентом суммы баллов оценка, в соответствии с приведенной ниже таблицей.

за семестр выставляется

Итоговое распределение баллов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Удовлетворительно | Хорошо | Отлично |
| Сумма баллов | 61-73 | 74-86 | 87-100 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Содержание оценки** | **……….** |
| **Отлично** – замечательный результат при нескольких незначительных недостатках | **5** | **A** | **Отлично** | **з а ч е т** |
| **Очень хорошо** – результат выше среднего, несмотря на определённое количество недостатков | **4+** | **В** | **Хорошо** |
| **Хорошо** – в общем хорошая работа, несмотря на определённое число значительных недостатков | **4** | **С** |
| **Удовлетворительно** – добросовестная работа, содержащая, однако, значительные недостатки | **3+** | **D** | **Удовлет­ворительно** |
| **Посредственно** – результатсоответствует минимально допустимым критериям | **3** | **Е** |
| **Неудовлетворительно** - с правом пересдачи, необходима дополнительная работа для получения кредита | **2** | **FX** | **Неудовлет­ворительно** |  |
| **Неудовлетворительно** - без права пересдачи, необходимо повторить курс, необходима значительная дополнительная работа (повторный курс) |  | **F** |

**ПРИМЕРНЫЕ НОРМАТИВЫ ТРУДОЕМКОСТИ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТОВ (в часах)**

№ Виды самостоятельной работы Циклы дисциплин

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| п/ п | студентов | ГСЭ(история,философия,социология, ит.д.) | ЕНД(высшаяматематика,информатика,КСЕ, экология,и т. д ) | ОПД(общиепроф.дисциплины) | ДС(дисциплиныспециализации) |
| 1 | Проработка конспекта лекций, 1 академический час | - | - | 0,5 | 0,55 |
| 2 | Проработка учебников (учебных пособий), 1 п.л. | - | - | 1,5 - 2,0 | 0,7 - 1,0 |
| 3 | Проработка учебно-методических пособий при подготовке к лабораторным, практическим занятиям, семинарам и т.д., 1 п.л. | - | - | 1,0 | 1,0 |
| 4 | Выполнение домашнего задания, домашней контрольной работы, 1 задача | - | - | 0,5 - 1,0 | 0,5 - 1,0 |
| 5 | Написание реферата | - | - | — | — |
| 6 | Выполнение курсовой работы | - | - | 40 | — |
| 7 | Выполнение курсового проекта | - | - | — | 80 |

**10. Литература, рекомендуемая для самостоятельного изучения. *Основная литература.***

* Шепелев А.Ф., Печенегская И.А. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие. Серия «Экономика и управление» - Ростов на Д: ИЦ «Март», 2001.
* Могилевкин Мировой транспорт: новые горизонты и новые проблемы // МЭиМО №9, 2000.
* Неруш Ю.М. Коммерческая логистика. Учебник для вузов. - М., Проспект, 2006
* Правдин Н.В., Рябуха Л.С., Лукашев В.И. Технология работы вокзалов и грузовых станций. М.: Транспорт, 1990. - 320 с.
* Практикум по логистике: Учебное пособие / Под ред. Б.А.Аникина. – М.: ИНФРА-М., 2000
* Степанов В.И. Логистика: учебник.-М.: Проспект,2009

***Дополнительная литература.***

* Родников А.М. Логистика. Терминологический словарь. - М., 1995.
* Рынок и логистика/ Под ред. М.П. Гордона. - М., 2002.
* Стерлигова А.Н. Управление запасами в цепях поставок: Учебник.- М.: ИНФРА-М, 2008.
* Учебное пособие./ Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. – М.: ТК ВЕЛБИ. Изд-во «Проспект»,2008.

***Информационные ресурсы.***

|  |  |
| --- | --- |
| The World Factbook – мировое статистическое издание | <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/index.html> |
| Российская Государственная Библиотека | [http://rsl](http://rsl/).ru/ |

**11. Контрольные вопросы к экзамену по дисциплине**

1. Виды договоров международных морских перевозок.
2. Международные документы, регулирующие воздушные перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении.
3. Договор страхования грузов, порядок заключения, виды и основные содержания.
4. Воздушный транспорт КР, состояние его инфраструктуры и перспективы развития.
5. Международные Конвенции в области регулирования воздушных перевозок.
6. Международная деятельность в области регулирования смешанных и комбинированных типов перевозок грузов.
7. Коносамент, его виды и значение в морских перевозках обеспечении международных перевозок грузов.
8. Смешанные перевозки грузов в международной системе, их значение и перспективы развития в КР.
9. Мировой фрахтовый рынок, его классификация.
10. Современные международные транспортно-технологические схемы в перевозке грузов, их характеристика.
11. Принципы построения транспортных тарифов и совершенствование системы государственного регулирования тарифов на международные перевозки.
12. Транспортно-экспедиционное обслуживание международных перевозок.
13. Основные направления международных грузоперевозок внутренним водным транспортом.
14. Транспортные средства и их классификация в системе международных автомобильных перевозок.
15. Базисные и транспортные условия международных контрактов.
16. Совершенствование транспортных технологий при международных перевозках грузов.
17. Соглашение об основных принципах эксплуатационной работы железных дорог стран СНГ ( СМГС ), его участники.
18. Современная международная авиационная транспортная система и перспективы ее развития.
19. Сотрудничество КР в области совершенствования транспортной системы в АТР.
20. Перспективы развития европейских грузовых перевозок.
21. Международная унифицированная транспортная документация.
22. Международные транспортные коридоры, перспективы их развития на территории КР.
23. Система и условия развития международного трубопроводного транспорта.
24. Автоматизированные склады, их роль в развитии инфраструктуры морских перевозок.
25. Тарифы и расчет провозной платы в системе международных перевозок грузов.
26. Транспортная инфраструктура в современной системе международных воздушных грузоперевозок.
27. Значение ролкерной транспортно-технологической системы в коридоре Север-юг.
28. Интеграция российских авиаперевозок в юго-восточную Азию.
29. Основные направления транспортной политики ЕС на период до 2010г.
30. Международные организации воздушного транспорта, цели их деятельности.
31. Модернизация транспортной системы КР (в федеральной целевой программе 2002-2010г.г.).
32. Транзитные перевозки в КР, проблемы и перспективы развития.
33. Мировой рынок фрахтовых услуг, показатели конъюнктуры грузов
34. « закрытый » и « открытый » рынок. Их характеристики.
35. Модернизация транспортной системы КР: автомобильные дороги.
36. Международная регламентация морских перевозок.
37. Развитие мультимодальных перевозок в Европе.
38. Роль транспортного обеспечения международных торгово-экономических отношений.
39. Конвенция (КДПГ) о международной дорожной перевозке и ее роль в регулировании процессов перемещения грузов автомобильным транспортом.
40. Роль транспортного обеспечения международных торгово-экономических отношений.
41. Международные конвенции, регулирующие морские перевозки грузов.
42. Виды морских перевозок грузов.
43. Международные смешанные перевозки грузов, перспективы их развития в КР.
44. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок.
45. Проблемы развития морской транспортной инфраструктуры.
46. Страхование грузов при воздушных перевозках.
47. Страхование на морском транспорте.
48. Страхование контейнерных перевозок грузов.
49. Международное регулирование таможенных формальностей при международных перевозках грузов и пассажиров.
50. Воздушный транспорт КР, состояние его инфраструктуры и перспективы развития для осуществления международных перевозок.
51. Международные организации в области международных автомобильных перевозок, их задачи и цели
52. Значение крупнейших портов мира в перевозках по системе «река-море».
53. Основные принципы функционирования интермодальной системы в международных перевозках.
54. Перспективы международного сотрудничества при осуществлении железнодорожных перевозок.
55. Основные признаки международных смешанных перевозок по классификации конвенции ООН.
56. Проблемы загрязнения окружающей среды различными видами транспорта.
57. Международные Ассоциации Воздушного транспорта (ИАТА), регулирующая коммерческую деятельность на авиатранспорте.
58. Роль Ассоциации российских международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов.
59. Роль транспорта во внешнеторговой деятельности.
60. Прогрессивные транспортно-технологические системы.

**Раздел 2. Силабус (Syllabus)**

**Логистические системы грузовых перевозок**

**Код дисциплины: Б.3.П6**

**Объем дисциплины**: 6 кредита, 7семестр

**Время проведения: по расписанию**

|  |
| --- |
| **Расписание консультации** |
| **Дни недели** | **Время** |
| Понедельник | с11-00 до 12-20 |
| Понедельник | с12-40 до 14-00 |
| Пятница | С9-30 до 10-50 |

**Преподавател**ь: доцент Кыдыков А.А., ауд. 1/401, тел.: 0312-54-51-60

раб. 54-51-60 моб.

**e-mail:** kydykov\_a@mail.ru

**Краткое описание дисциплины:** Цель учебного курса «Логистические системы грузовых перевозок» - дать студентам общие представления об основах организации грузовых перевозок основными видами транспорта. Ознакомить студентов с актуальными вопросами транспортной логистики, рассмотреть этапы становления и развития. Наряду с другими учебными дисциплинами транспортная логистика выступает важным элементом в системе подготовки специалистов технического профиля. Знания в сфере транспортной логистики позволяют развивать у студентов черты высокой личной ответственности за весь производственный процесс, дает возможность целостного подхода к повышению эффективности хозяйственной деятельности за счет рациональной организации материальных потоков и умение анализировать сложные социально-экономические проблемы в условиях формирования рыночных отношений в экономике.

**Методы преподавания:** Преподавание будет включать следующее:

* лекции и практические занятия;
* обсуждение презентаций, сделанных студентами

**Политика курса:** Посещение лекционных и практических занятий обяза-

тельное. В случае, если по какой-либо причине, Вы не смогли посетить занятие, Вы будете нести ответственность за весь материал, изученный на пропущенных занятиях и Вы должны отработать пропущенные занятия. По

лекциям – представить конспект лекций, за практические занятия – реферат с рассмотрением задач, решенных на пропущенном занятии. Указанные материалы Вы можете представить преподавателю во время индивидуальной

работы на кафедре.

**Права студента:** При несогласии с оценкой студент имеет право обратиться в апелляционную комиссию факультета.

**Полномочия преподавателя:** Преподаватель оставляет за собой право на 15% изменение тематического плана в ходе прохождения курса.

**Оценка по курсу:** Текущий контроль успеваемости студентов - оперативный контроль в течение семестра и оценка уровня знаний и степени усвоения студентами учебного материала по логически завершенным разделам (модулям) соответствующих дисциплин в процессе их изучения.

Промежуточная аттестация успеваемости студентов – обязательный контроль по окончании семестра (во время экзаменационной сессии) путем приема экзаменов по изучаемым дисциплинам.

Текущий контроль проводится путем тестирования. Дата проведения: по расписанию.

Дата проведения семестрового экзамена будет сообщена дополнительно.

По результатам изучения модуля оценка знаний студента формируется следующим образом:

1. Посещение занятий ………30……….. баллов

2. Выполнение лабораторных заданий и самостоятельной работы с преподавателем …………30……………. баллов.

3. Выполнение самостоятельной работы студента (0-10) баллов.

4. Модульно-рейтинговый контроль (on-line тестирование, бланочное тестирование, устный опрос) 20 баллов за каждый модуль.

**Карта рейтинг контроля.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № модуля | Объем модуля в часах | Оценка в баллах | Сроки |
| Мин. Макс. |
| *Текущий контроль* |
| М. 1 | Лк – 16 час. …1. (кредит) Пр – 24 час. 1. (кредит) СРС – 28 час. 1. (кредит) Сумма баллов: | 10 | 30 | 8 неделя |
| М. 2 | Лк – 16 час. …1. (кредит) Пр – 24 час. 1. (кредит) СРС – 28 час. 1. (кредит) Сумма баллов: | 10 | 30 | 16 неделя |

*Заключительный контроль*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Всего баллов: | 10 | 40 | По расп-юэкзаменов |

На основании полученной студентом суммы баллов оценка, в соответствии с приведенной ниже таблицей за семестр выставляется

Итоговое распределение баллов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Удовлетворительно | Хорошо | Отлично |
| Сумма баллов | 61-73 | 74-86 | 87-100 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Содержание оценки** | **……….** |
| **Отлично** – замечательный результат при нескольких незначительных недостатках | **5** | **A** | **Отлично** | **з а ч е т** |
| **Очень хорошо** – результат выше среднего, несмотря на определённое количество недостатков | **4+** | **В** | **Хорошо** |  |
| **Хорошо** – в общем хорошая работа, несмотря на определённое число значительных недостатков | **4** | **С** |  |  |
| **Удовлетворительно** – добросовестная работа, содержащая, однако, значительные недостатки | **3+** | **D** | **Удовлет­ворительно** |  |
| **Посредственно** – результатсоответствует минимально допустимым критериям | **3** | **Е** |  |  |
| **Неудовлетворительно** - с правом пересдачи, необходима дополнительная работа для получения кредита | **2** | **FX** | **Неудовлет­ворительно** |  |
| **Неудовлетворительно** - без права пересдачи, необходимо повторить курс, необходима значительная дополнительная работа (повторный курс) |  | **F** |  |  |

**Программа курса**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п\п | Название темы | Распределение по неделям |
| лекции, час. | практ., час | СРС час |
| 1 | Основы построения логистических систем грузового транспорта | 2 | 4 | 4 |
| 2 | Понятие международной транспортной системы | 4 | 6 | 4 |
| 3 | Технико– экономические показатели международных перевозок грузов | 4 | 6 | 4 |
| 4 | Международное и национальное регулирование международных перевозок | 4 | 6 | 4 |
| 5 | Перевозки морским транспортом | 2 | 2 | 4 |
| 6 | Железнодорожные перевозки | 2 | 4 | 4 |
| 7 | Перевозки автомобильным транспортом | 4 | 6 | 4 |
| 8 | Грузовые перевозки воздушным транспортом | 4 | 6 | 4 |
| 9 |  Перевозки трубопроводным транспортом | 2 | 6 | 4 |
| 10 | Международные правила таможенного оформление грузов и транспортных средств, пересекающих границу | 4 | 2 | 4 |
|  | ИТОГО: | **32** | **48** | **40** |

**Содержание самостоятельной работы студентов.**

**График самостоятельной работы студентов (84 часов)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Темы****занятий** | **Задания****на СРС** | **Цель и****содерж.****заданий** | **Рекомен.****литерат.****(стр.)** | **Форма****контроля** | **Сроки****сдачи**  | **Макс.****балл** |  |
| **п/п**  |
| 1 модуль |
| 1 | Основы построения логистических систем грузового транспорта | [логистика как фактор успеха предприятия в конкурентной борьбе](http://www.aup.ru/books/m93/1_2.htm) |  | [6, гл. 2, 3] |  |  |  |
| 2 | Понятие международной транспортной системы | Общие понятия управления транспортом  |  | [6, гл. 4, 5] |  |  |  |
| 3 | Технико– экономические показатели международных перевозок грузов |  [Показатели качества перевозок как основная категория оценки](http://www.aup.ru/books/m93/2_2.htm)  |  | КМС 8.013-2008 |  |  |  |
| 4 | Международное и национальное регулирование международных перевозок | [Взаимосвязь общего менеджмента и логистич-го менеджмента](http://www.aup.ru/books/m93/3_1.htm)  |  | [2, гл. 2,], [3] |  |  |  |
| 5 | Перевозки морским транспортом | [Планирование процесса размещения](http://www.aup.ru/books/m93/4_1.htm) объектов |  | [2, гл. 2,], [3] | РГЗ | до 10 недели |  |
| 2 модуль |  | Показатели логистической деятельности. |
| 6 | Железнодорожные перевозки | Система расчета пропускной способности |  | [1, гл. 2] |  |  |  |
| 7 | Перевозки автомобильным транспортом | Система АСУ и международных стандартов |  | [1, гл. 3], [2, гл. 1] |  |  |
| 8 | Грузовые перевозки воздушным транспортом | Комплексная система управления городского транспорта |  | [2, гл. 1], [4] |  |  |
| 9 |  Перевозки трубопроводным транспортом | Количественная оценка городских систем пассаж-го транспорта |  | [1, гл. 2] |  |  |
| 10 | Международные правила таможенного оформление грузов и транспортных средств, пересекающих границу | Методы управления на предприятии |  | [1, гл. 3], [2, гл. 1] |  |  |

**Литература, рекомендуемая для самостоятельного изучения.**

***Основная литература.***

* Кристофер, М. Логистика и управление цепочками поставок / М. Кристофер. – СПб.: Питер, 2004. – 316 с.
* Сток, Д.Р. Стратегическое управление логистикой / Д.Р. Сток, Д.М.Ламберт. - М.: ИНФРА-М, 2005. – 797 с.
* Могилевкин Мировой транспорт: новые горизонты и новые проблемы // МЭиМО №9, 2000.
* Гаджинский А.М*.* Логистика: Учебник. 18 изд., перераб. и доп.-М.: ИТК «Дашков и К», 2009.
* Гаджинский А.М. Практикум по логистике. - М., Маркетинг, 2009.
* Гайдаенко А.А. Логистика. – М.: КноРус, 2009.
* Логистика. Учебник/ Под ред. Б.А. Аникина: 3-е изд. Перераб. и доп.. - М.: ИНФРА-М, 2008

Дополнительная:

* Аникин Б.А. Коммерческая логистика. – М.: ТК ВЕЛБИ, 2008.
* Аникин Б.А. и Родкина Т.А.Логистика. Тренинг и практикум. – М.: Изд-во Проспект, 2009.
* Кабушкин Н.И. Основы менеджмента. - Минск, 2002
* Литвак Б.Г. Разработка управленческого решения. Учебник. - М., Патент, 2008
* Неруш Ю.М. Логистика в схемах и таблицах: учеб. Пособие. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008.
* Неруш Ю.М. Коммерческая логистика. Учебник для вузов. - М., Проспект, 2006
* Практикум по логистике: Учебное пособие / Под ред. Б.А.Аникина. – М.: ИНФРА-М., 2000
* Степанов В.И. Логистика: учебник.-М.: Проспект,2009

***Дополнительная литература.***

* Родников А.М. Логистика. Терминологический словарь. - М., 1995.
* Рынок и логистика/ Под ред. М.П. Гордона. - М., 2002.
* Стерлигова А.Н. Управление запасами в цепях поставок: Учебник.- М.: ИНФРА-М, 2008.

**Раздел 3. Глоссарий.**

 **Авианакладная** - документ, который выписывает грузоотправитель или его агент и который подтверждает наличие договора между грузоотправителем и перевозчиком о перевозке грузов по авиалиниям перевозчика. Авианакладная не является ни товарораспорядительным, ни передаточным документом. Авианакладная удостоверяет (а) заключение договора перевозки, (б) принятие товара к перевозке и (в) условия перевозки. Авианакладная может использоваться как таможенная декларация, в которой содержится подробное описание груза.

**Авиационная безопасность** - состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

**Авиационная инфраструктура в КР** - аэродромы, аэропорты, объекты единой системы организации воздушного движения, центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника.

**Авиационное предприятие** - юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

**Авиационные работы** - работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации, (в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

**Авиационный персонал** - лица, имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения.

**Автодорожная накладная** - транспортный документ, подтверждающий наличие договора между перевозчиком и отправителем об автодорожной перевозке грузов. Автодорожная накладная подписывается перевозчиком и грузоотправителем. Накладная не является товарораспорядительным документом, не может быть индоссирована, груз выдается указанному в ней получателю.

**Автомобильный транспорт** - вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров по безрельсовым путям.

**Автоперевозки** - автомобильные перевозки грузов и пассажиров, оговорены, международными соглашениями:

**Адаптирующиеся системы** — самонастраивающиеся и самоорга­низующиеся системы. В первом случае в соответствии с изменения­ми внешней среды изменяется способ функционирования системы; во втором *—* структура предприятия, фирмы.

**Акат** - парусно-гребной 2- или 3-мачтовый корабль крейсерского назначения, имевший на борту до 20 пушек. В конце XVIII века в составе русского Черноморского флота были Акаты длиной около 29 м, шириной около 8 м, осадкой около 3,3 м.

**АСМАП** - общественная ассоциация, предоставляющая своим членам возможность получения необходимых документов в соответствии с требованиями Конвенции МДП и осуществляющая контроль за исполнением требований и условий работы в рамках этой Конвенции, а также служащая гарантом для договаривающихся сторон надежности своих членов, которыми являются большинство российских перевозчиков, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

**Аэродром** - участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

**Аэродром совместного базирования** - аэродром, на котором совместно базируются гражданские воздушные суда, государственные воздушные суда и (или) воздушные суда экспериментальной авиации. Перечень аэродромов совместного базирования утверждается Правительством КР.

**Аэропорт** - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников.

**Аэроузел** - близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов с которых требуют специального согласования и координирования.

**Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в КР** - состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц.

**Бордеро** - в перевозках - документ, используемый при автодорожных перевозках, в котором перечисляются грузы, перевозимые грузовиками и часто содержатся ссылки на прилагаемые копии накладкой автодорожной перевозки. Бордеро сопровождает посылаемые документы.

В коносаменте указывается:

В международной торговле грузоотправителем является экспортер или его экспедитор.

В КР железнодорожный транспорт представляет собой единый производственно-технологический комплекс с входящими в него предприятиями и учреждениями производственного и социального назначения

 В КР железнодорожный транспорт состоит:

**Взвешивание груза** - определение выраженной в установленных единицах массы груза при его приеме на судно в порту погрузки или при сдаче в порту выгрузки. Некоторые навалочные грузы взвешивают на автоматических весах, установленных на погрузочном оборудовании или в транспортных единицах (железнодорожных вагонах, грузовых автомобилях). В отдельных случаях массу груза определяют по осадке судна, используя грузовую шкалу. Грузы в ящиках, мешках и т. п. взвешивают на сотенных весах. На танкерах массу грузов определяют по замерам высоты уровня груза в танках с помощью калибровочных таблиц, учитывающих объем грузового помещения, занятого жидким грузом, его плотность при той температуре, которую он имел в момент замера.

* включающий в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожной подвижной состав, другое имущество, и
* включающих в себя железнодорожные пути не общего пользования, здания, строения, сооружения, в отдельных случаях железнодорожный подвижной состав, а также другое имущество;

**Владелец железнодорожного пути не общего пользования** – в КР - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь не общего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта.

**Воздушная перевозка** - транспортировка пассажиров, грузов и почты воздушным судном на основании и в соответствии с условиями договора воздушной перевозки.

**Воздушная перевозка** - транспортировка пассажиров, грузов и почты воздушным судном на основании и в соответствии с условиями договора воздушной перевозки.

**Воздушное право** - совокупность правовых норм, регулирующих отношения, возникающие в связи с использованием воздушного пространства. Воздушное право включает нормы национального и международного права.

**Воздушное пространство КР** - воздушное пространство над территорией КР, в том числе воздушное пространство над внутренними водами ш территориальным морем.

**Воздушное судно** - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды, (в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

**Воздушный каботаж** - воздушные перевозки между пунктами, расположенными полностью в пределах территории одного государства.

**Воздушный транспорт**  - вид транспорта, производящий перевозку грузов и пассажиров воздушным путем с помощью летательных аппаратов: самолетов, вертолетов и др. Воздушный транспорт эффективен в обслуживании труднодоступных отдаленных районов, для перевозки дорогих и скоропортящихся грузов на большие расстояния. Воздушный транспорт является одним из важнейших видов пассажирского транспорта. Для воздушного транспорта характерны высокие скорости движения, способность преодолевать естественные преграды, препятствующие наземному транспорту. Грузоподъемность воздушных судов невелика, стоимость перевозок высока.

**Воздушный чартер** - договор фрахтования воздушных транспортных средств, предусматривающий фрахтование всей вместимости или части одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты.

**Государственная авиация** - авиация, используемая для осуществления военной, пограничной, милицейской, таможенной и другой государственной службы, а также для выполнения мобилизационно-оборонных задач.

**Гражданская авиация** - авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики.

**Грузовые авиатарифы ИАТА** - унифицированная тарифная система, которую используют в своей работе все ведущие авиакомпании мира. Издаваемые в виде специальных справочников, тарифы ИАТА становятся котировками цен на перевозку грузов по конкретным направлениям. Грузовые авиатарифы - это провозные платы (весовые сборы) за перевозку 1 кг груза между парами городов.

**Грузооборот транспорта** - объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр. Исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах (милях). Грузооборот транспорта группируется по видам транспорта, сообщения, ширине колеи, роду грузов и другим признакам

**Грузоотправитель** - сторона договора перевозки груза, сдавшая груз к перевозке и указанная в качестве отправителя в транспортном документе. Грузоотправитель - сторона, от имени которой осуществляется перевозка грузов.

**Грузополучатель** - лицо, которому по указанию грузоотправителя должен быть выдан груз в пункте назначения. Грузополучатель не является стороной в договоре перевозки, однако имеет права и обязанности, обусловленные этим договором.

**Декларация об опасных грузах** - документ, в котором грузоотправитель описывает основные товары и материалы, предназначенные для транспортировки, а также подтверждает, что товары и материалы упакованы и снабжены ярлыками в соответствии с положениями соответствующих конвенций или соглашений.

**Договор воздушной перевозки** - договор между авиационным предприятием и пассажиром или грузовладельцем, по условиям которого авиапредприятие обязуется доставить пассажира или груз в обусловленный пункт назначения, пассажир или грузовладелец обязуется уплатить установленную провозную плату. Договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача багажа -багажной квитанцией. Договор воздушной перевозки груза удостоверяется грузовой накладной.

**Договор фрахта** - договор морской перевозки, согласно которому судовладелец за определенное вознаграждение принимает на себя обязательство перевезти принадлежащий фрахтователю груз или предоставить в его распоряжение для этой цели судно или его часть. В трамповом судоходстве обычно применяют договоры фрахта в форме чартер-партии, а в лилейном - в форме букинг-нота.

**Документ аэронавигационной информации** - документ, который содержит информацию, имеющую важное значение для аэронавигации, утвержденный и изданный в установленном порядке.

**Документы на портовые сборы** – документы, в которых указывается стоимость оказанных услуг, хранения и обработки грузов, плата за простой судна и другие сборы с владельца товаров.

**Дорожная ведомость** - документ, который составляется для каждой накладной. Дорожная ведомость является учетным документом, сопровождает груз на всем пути его следования и является транспортным документом при железнодорожных и речных перевозках.

**Дорожная накладная CMR** - транспортный документ, выдаваемый для перевозки товаров автомобильным, железнодорожным или речным транспортом.

**Доходы от перевозок** - сумма средств, полученных транспортными организациями за перевозку грузов (включая почту), пассажиров (включая багаж), оказанные отправителям грузов и пассажиров дополнительные услуги по перевозке и за пользование имуществом транспорта. Общие доходы транспортных организаций включают также доходы от сдачи в аренду подвижного состава, погрузочно-разгрузочных и транспортно - экспедиционных работ, обслуживания подъездных путей, морского и внутреннего водного путевых хозяйств, применения авиации в отраслях экономики, подсобно-вспомогательной деятельности.

**Единицы измерения перевозок** - позволяют измерить массу перевозимого груза и количество пассажиров. Общую массу перевозимых грузов измеряют в тоннах» а для отдельных отправок грузов и в килограммах. Расстояние перевозки отдельной партии груза или одного пассажира измеряется в километрах. Общий объем перемещения грузов измеряется в тонно-километрах, для чего вес партии груза умножается на. расстояние.

**Железнодорожная авария** - авария на железной дороге повлекшая, за собой;

**Железнодорожная накладная** - основной перевозочный документ, регулирующий отношения между перевозчиком грузоотправителем и грузополучателем при железнодорожных перевозках груза. Железнодорожная Накладная удостоверяет факт заключения договора перевозки, его содержание и надлежащее исполнение. Железнодорожная накладная сопровождает груз при перевозке и вместе с ним выдается грузополучателю на станции назначения.

**Железнодорожные перевозки** - перевозка грузов, пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.

**Железнодорожный путь предприятия** – железнодорожный путь не общего пользования, предназначенный для перевозок грузов предприятия и находящийся на его балансе.

**Железнодорожный транспорт** – вид сухопутного транспорта, производящий перевозку грузов и пассажиров по рельсовым путям сообщения.

**Железнодорожный транспорт не общего пользования** - в КР – совокупность производственно – технологических комплексов:

**ИАТА** - Международная ассоциация воздушного транспорта (International Air Transport Association)

* из железнодорожного транспорта не общего пользования, а также
* из железнодорожного транспорта общего пользования;
* из технологического железнодорожного транспорта организаций.

**Извещаемая сторона** – название и адрес участвующей стороны на транспортном документе, обычно грузополучателя или его агента, извещаемого перевозчиком о прибытии товара.

**Извещение о возникновение препятствий в поставке груза** – запрос перевозчика грузоотправителю или, в случае необходимости, грузополучателю для получения инструкций относительно того, что надлежит делать с партией груза, когда возникают препятствия, связанные с доставкой, а в транспортном документе не содержится инструкций грузоотправителя относительно возвращения товара.

**Извещение о поставке груза** – письменное уведомление, высылаемое перевозчиком грузоотправителю по его просьбе с целью сообщения ему фактической даты поставки.

**Извещение о прибытие груза** – уведомление перевозчиком грузополучателя в письменной форме, по телефону или при помощи каких-либо других средств (заказное письмо, телекс, телеграмма и т.д), извещающие о том, что адресованная ему партия товара предоставляется или будет предоставлена в его распоряжение в определенном пункте места назначения.

**ИКАО** - Международная организация гражданской авиации (International Civil Avation Organization)

**Индекс тарифов на грузовые перевозки** - характеризует изменение фактически действующих тарифов на грузовые перевозки за отчетный период без учета изменения за этот период структуры перевезенных грузов по виду и размеру отправки груза, скорости доставки, расстоянию перевозки, территории перевозки, типу подвижного состава, степени использования его грузоподъемности и другим признакам. Свободный индекс тарифов на грузовые перевозки всеми видами транспорта рассчитывается, исходя из индексов тарифов на перевозку грузов отдельными видами транспорта, взвешанных на объемы доходов от перевозки грузов соответствующим видом транспорта за базисный период.

**Коммерческий акт** – документа, составленный перевозчиком, в подтверждение факта недостачи, порчи или повреждения груза при передаче его грузополучателю в пункте назначения. В коммерческом акте фиксируются причины нес сохранности груза, размер и характер ущерба. Коммерческий акт служит основанием для предъявления претензий перевозчику в части его ответственности за причинение ущерба.

Конвенцией о Договоре междугородной перевозки грузов (1956 г.),

**Конвенция МДП** - перевозка грузов автомобильным транспортом с пересечением одной или нескольких границ от таможни места отправления до таможни места назначения договаривающихся сторон. Положения Конвенции МДП применяются при условии, что перевозки гарантируются объединениями, признанными согласно требованиям Конвенции МДП, и производятся с применением книжки МДП.

**Коносамент** – документ, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю в подтверждение факта принятия груза к морской перевозке и обязательства передать его грузополучателю в порту назначения.

коэффициентом тары - отношением массы тары к грузоподъемности;

 **Краткие транспортные документы** - транспортные документы, которые не содержат всех условий договора на перевозку и/иди содержат ссылки па такие условия, которые содержатся в документах-первоисточниках иных, чем транспортные документы.

**Логистическая активность** — логистические действия, опе­рации или функции.

**Логистическая операция** — обособленная совокупность дей­ствий, направленных на преобразование материаль­ного или информационного потока.

**Логистическая операция, или операция логистики —** совокупность действий, имеющая целью инициирование преобразования или само преобразование в процессе экономической деятельности того или ино­го материального либо информационного или финансового потока.

**Логистическая синергия** — эффект взаимного усиления свя­зей одной *логистической системы с* другой на уров­не входного материального потока. Термин "синер­гия" (автор Г. Хакен, 1980) определяется как совмес­тный или кооперативный эффект взаимодействия под­систем в открытых системах.

**Логистическая система** — адаптивная система с обратной связью, выполняющая те или иные *логистические функции* и *логистические операции,* состоящая, как правило, из нескольких подсистем и имеющая разви­тые связи с внешней средой.

**Логистическая функция** — укрупненная группа *логистичес­ких операций,* направленных на реализацию целей *ло­гистической системы* и задаваемых значениями по­казателей, являющихся ее выходными переменными,

**Логистическая цепь** — линейно упорядоченное множество звеньев *логистической системы* (производителей, ди­стрибьюторов, складов общего пользования и т. д.),

**Льготная цена** — цепа меньше нижнего уровня цепы, устанавли­ваемая в целях стимулирования потребления отдельных видов про­дукции для отдельных групп потребителей.

**Макрологистическая система с гибкой связью —** система, в кото­рой движение материальных потоков от поставщиков сырья и других необходимых компонентов к производителю, а от него к потребителю может осуществляться как непосредственно, так и через соответст­вующих посредников.

**Маркетинг** — совокупность организационно-технических и ком­мерческих функций предприятия по изучению рынка, производству продукции с учетом рыночного спроса и продвижению товаров по­требителю.

**Материальный поток** — количественная совокупность каких-либо грузоединиц товарно-материальных ценностей, отнесенная к интер­валу времени, в течение которого возникает и развивается эта сово­купность грузоединиц.

**Матричная структура управления** — тип организационной струк­туры управления, которая организуется путем совмещения двух ти­пов структур: целевой и линейной; в соответствии с линейной струк­турой строится управление по отдельным сферам деятельности, а в соответствии с целевой структурой организуется управление от­дельными программами, объектами, проектами или миссиями.

**Методы управления** — способы воздействия субъекта управления на коллективы и отдельных работников для достижения поставлен­ной цели.

**Модель** — копия или аналог изучаемого процесса, предмета или явления, отображающая существенные с точки зрения цели исследо­вания свойства моделируемого объекта.

**Морская накладная** - документ, который подтверждает наличие договора перевозки груза морским путем и принятие или погрузку груза перевозчиком и по которому перевозчику обязуется доставить груз грузополучателю, указанному в документе. Морская накладная не является ни оборотным, ни товарораспорядительным документом, груз выдается указанному в ней грузополучателю. К накладной прилагаются необходимые товарораспорядительные документы.

**Норматив** — расчетная величина затрат рабочего времени, матери­альных и денежных ресурсов, применяемая в нормировании труда и планировании производства.

**Объем поставки** — количество изделий определенных наименова­ний и типоразмеров, поставляемых в течение определенного периода времени.

Обязанности грузоотправителя:

**Обязательство** — оформленное документально или вытекающее из гражданского законодательства отношение, требующее выполне­ния определенных действий одного физического или юридического лица в пользу другого.

**Оперативный лизинг** — лизинг, заключаемый на условиях непол­ной амортизации арендуемого имущества и в течение согласованного периода времени.

**Ордер на обработку грузов** - документ, который выдает организация, занимающиеся обработкой грузов (портовые власти, оператор терминала) для перевозки или другой обработки грузов, за которые они несут ответственность.

**Отгрузочное поручение** - документ, который в зависимости от условий поставки выписывается грузоотправителем либо грузополучателем обычно на бланке транспортно-экспедиторской фирмы и содержит перечень поручаемых экспедитору операций и подробные инструкции по их выполнению.

**Отправка - партий груза**, перевозимая по одной накладной.

**Отправка групповая** - предъявляемая по одной накладной партия груза, для перевозки которой требуется предоставление более одного вагона, но менее маршрута.

 **Оферта** — коммерческий документ, представляющий собой заявле­ние о желании заключить сделку с указанием ее конкретных условий.

**Пассажирооборот** характеризует перевозку пассажиров с учетом расстояний на которые перевезены пассажиры. Единицей измерения является пассажирооборот. Определяется путем суммирования произведений количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки исчисляется раздельно по видам транспорта, сообщения и другим признакам. Для расчета пассажирооборота на городском электрическом транспорте используются данные о среднем расстоянии поездки пассажира. Его значение исчисляется на основании разового (1 раз в пять лет) непосредственного обследования пассажиропотоков в данном городе, утверждается в порядке, устанавливаемом органом управления соответствующим транспортом, и используется как постоянная величина для определения пассажирооборота.

**Перевозчик** - юридическое или физическое лицо, осуществляющее перевозочную деятельность и транспортно - экспедиционное обслуживание пассажиров на автомобильном транспорте всех категорий.

**Перегрузка** - в документарных аккредитивах - одно из условий проверки транспортных документов, представленных по документарному аккредитиву. Даже если перегрузка запрещена условиями аккредитива, банки будут принимать коносаменты и морские накладные, которые указывают, что перегрузка может иметь место, при условии, что груз будет погружен в контейнеры, трейлеры и/или лихтеры типа "ЛЗПР, и при условии, что вся океанская перевозка покрыта одним и тем же коносаментом или накладной. Во всех других транспортных документах, кроме коносаментов на чартер партию и курьерских и почтовых квитанций, перегрузка допустима, даже если она запрещена документарным аккредитивом, при условии, что вся перевозка покрывается одним транспортным документом.

**Погрузка и подсчет грузоотправителя** - оговорка в транспортных документах, которая исключает ответственность перевозчика за соответствие описания или веса товаров уже погруженным товарам. Оговорка обеспечивает защиту перевозчика от претензий грузополучателя.

-подпись капитана или иного представителя перевозчика

**Посредник** — юридическое или физическое лицо, содействующее соглашению, сделке между сторонами, стоящее между производите­лями и потребителями и способствующее обращению товаров (работ и услуг).

**Поставщик** — юридическое или физическое лицо, поставляющее какие-либо товары, изделия, материалы.

**Претензия** — сообщение о невыполнении какого-либо пункта до­говора, заключенного между контрагентами в связи с оказанием друг другу услуг, поставок и др.

**Принципал** — физическое или юридическое лицо, от имени кото­рого действует агент.

**Путевой лист** - в автомобильных и железнодорожных перевозках основной первичный документ учета работы водителя и маршрута следования, выдаваемый ежедневно водителям транспортных средств.

**Регистрация документа** — фиксация факта создания или получе­ния документа путем присвоения ему индекса и записи о нем соот­ветствующих сведений.

**Речная накладная** – документ, который выдается перевозчиком отправителю груза, перевозимого по реке. Речная накладная подтверждает принятие груза к перевозке и обязывает перевозчика передать груз в порту назначения грузополучателю. Накладная не является ни оборотным, ни

**Санитарный патент** – документ, выдаваемый консулом или портовым властям судну в порту отплытия, удостоверяющий отсутствие в порту эпидемических заболеваний.

**Себестоимость перевозок** (средняя доходная ставка) определяется делением эксплуатационных расходов (доходов) по грузовым или пассажирским перевозкам на соответствующие объемы работы в эксплуатационных тонно-километрах и пассажиро - километрах; измеряется в расчете па 10 тонно-километров и на 10 пассажиро-километров

**Сегментация рынка** — разделение рынка на отдельные сегменты по какому-либо признаку.

**Сертификат передвижения EUR 1** – товарный транспортный сертификат, который заполняется для льготной торговли между странами ЕС, связанными между собой соглашениями о свободной торговле, соглашениями об ассоциациях или преференциях, в случае, когда соответствующие товары включены в тарифные льготы.

**Синергия логистическая** — см. *Логистическая синергия.*

**Система** — множество взаимодействующих элементов, находящих­ся в отношениях и связях друг с другом и составляющих целостное образование.

**Система** — множество элементов, находящихся в отношени­ях и связях друг с другом, образующих определен­ную целостность.

**Система "Канбан"** — система организации непрерывного производственного потока, способного к быстрой пе­рестройке и практически не требующего страховых запасов.

**Система ДРП (ОКР)** — "толкающая" система управления

**Система макрологистики** — крупная система управления матери­альными потоками, которая функционирует над несколькими пред­приятиями или фирмами и объединяет для достижения единой цели разнородные производственные и торговые предприятия, транспортные и посреднические фирмы.

**Система микрологистики** — система управления материальными потоками с целью оптимизации экономической деятельности внутри одного предприятия или фирмы, а также в рамках самостоятельных производственных или торговых предприятий либо территориальных торговых и производственных комплексов без выхода за их пределы.

**Система МРП (МНР)** — система планирования потребностей в материалах в производстве и снабжении.

**Система толкающая (выталкивающая) —** система органи­зации производства, в которой детали, компоненты и полуфабрикаты подаются с предыдущей технологи­ческой операции на последующую в соответствии с заранее сформированным (жестким) производствен­ным графиком.

**Система тянущая (вытягивающая) —** система организации производства, в которой детали и полуфабрикаты по­даются на последующую технологическую операцию с предыдущей по мере необходимости, а потому же­сткий график отсутствует.

системы.

**Срок доставки грузов** - период времени, в течение которого перевозчик обязан доставить груз по назначению. За соблюдение срока доставки перевозчик несет ответственность перед грузовладельцем.

**Срок окупаемости** — представляет собой период времени, в течение которого произведенные затраты окунаются полученным эффектом.

**Ссуда** — форма кредита, выдаваемого обычно банком под залог материальных ценностей на определенный срок и с уплатой процента.

**Стратегия складирования** — определение направления деятельно­сти но осуществлению складирования.

* страхование авиационных специалистов от потери лицензии;
* страхование воздушных судов;
* страхование гражданской ответственности авиаперевозчика;
* страхование космической техники и др.
* страхование перевозимых грузов;
* страхование потери прибыли авиаперевозчика;
* страхование;

**Тариф** — система ставок, определяющая размер платы за различные производственные и непроизводственные услуги, в том числе транс­портные.

**Территориальное управление складами** — процесс управления, осуществляемый по отношению к складам, расположенным па опре­деленной территории.

**Техника управления складами** — совокупность технических средств и устройств, обеспечивающих механизацию и автоматизацию управ­ления складами.

**Товарно-транспортная накладная** – накладная, предназначенная для учета движения товарно-материальных ценностей и расчетов для их перевозки автомобильным транспортом, составляется грузоотправителем для каждого грузополучателя отдельно на каждую поставку с обязательным заполнением всех реквизитов.

**Точка заказа** — используемый в системах контроля за состо­янием запасов параметр, обозначающий нижнюю гра­ницу расходования запаса со склада, при достиже­нии которой необходимо делать очередной заказ на поставку.

 **Трамповое судоходство** - морское судоходство, при котором работа грузовых транспортных судов не связана с постоянными районами плавания, портами погрузки и выгрузки, не ограничено определенным видом грузов, а цена перевозки (фрахт) устанавливается по соглашению сторон, фрахтовый рынок - это сфера обращения транспортных услуг в области торгового мореплавания, оказываемых трамповым тоннажем. Он охватывает все океанские и связанные с ними морские бассейны мира и делится на
секции, каждая их которых объединяет географический район массовой
отгрузки определенных грузов. Для каждой секции характерны также
определенные направления перевозок и типы судов. Секции фрахтового
рынка связаны между собой и оказывают друг на друга взаимное влияние.
Существует десять секций фрахтового рынка: североевропейская,
средиземноморская, индийская, дальневосточная, североафриканская,
североамериканская, южноафриканская и южноамериканская.

**Транзитная льгота** – оговорка в договоре перевозки, предусматривающая возможность остановки в пути следования для переработки груза без изменениями транспортного тарифа.

**Транспортно – экспедиторское обслуживание** - вид деятельности специализированных фирм, агентов, смешанных компаний по предоставлению грузовладельцу дополнительных услуг, связанных с подготовкой продукции к перемещению:

**Транспортные документы** - документы, которые выписываются грузоперевозчиком в удостоверение того, что товар принят им к перевозке

**Транспортные линии пригородные** – линии, соединяющие город с тяготеющими пригородными населенными пунктами, зонами коллективных садов, данных участков и местами массового отдыха, расположенными на водных путях.

**Транспортные линии**, транзитные линии, соединяющие города и другие населенные пункты, расположенные в разных субъектах Российской Федерации.

**Универсальный агент** — имеет право совершать от имени принципала любые действия.

**Уровень обслуживания** — показатель, определяющий отношение объема фактически оказываемых услуг к максимально возможному.

**Финансовый лизинг** — лизинг, заключаемый на условиях выплаты в течение определенного срока сумм, достаточных для полной амор­тизации основных фондов арендодателя и обеспечивающих ему опре­деленную прибыль.

**Фонд риска** — часть чистой прибыли, предназначенная для обес­печения стабильного финансового состояния фирмы и ее платеже­способности в экстремальных условиях.

**Форс-мажор** — чрезвычайные непреодолимые обстоятельства, не зависящие от сторон, заключивших между собой контракт.

**Франчайзер** — лицо, предоставляющее на договорных условиях и на определенное время право па ведение определенного вида про­мышленной или коммерческой деятельности другому лицу.

**Франшиза** — право на ведение определенного вида промышлен­ной или коммерческой деятельности.

**Функционирование** — процесс реализации функций.

**Фьючерсные сделки** — срочные операции па биржах по купле-про­даже сырьевых и других товаров, валюты, ценных бумаг по цепе, фик­сируемой в момент заключения сделки, при этом исполнение сделки может производиться в течение последующего периода (до 2-3 лет).

**Раздел 4. Краткий конспект лекций.**

Курс лекций представлен в электронном виде и размещен в сети интернет при КГТУ им. И. Раззакова в виде ЭУИ. По дисциплине Инженерная логистика разработан электронный курс, который выложен на сервере www.kgti.kg и доступен в сети …………... при КГТУ им. И. Раззакова.

***КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЛЕКЦИЙ ПО ТЕМАМ И РАЗДЕЛАМ:***

***ТЕМА 1. ОСНОВЫ ПОСТРОЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА***

# Логистика на грузовом транспорте: история, понятия, новизна, специфика

Существует несколько десятков определений логистики, как понятия экономической деятельности. Наиболее широкое *определение логистики* понимает под логистикой управление всеми видами потоков (материальными, людскими, энергетическими, финансовыми и др.), существующими в экономических системах.

*Определение* логистики как науки разрабатывает научные принципы, методы, математические модели, позволяющие планировать, контролировать и управлять транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе:
·    доведения сырья и материалов до производственного предприятия;
·    внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов;
·    доведения готовой продукции (ГП) до потребителя в соответствии с его требованиями;
·    передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

*Определение* логистики как хозяйственной деятельности.

Основным объектом управления логистики, как хозяйственной деятельности, является сквозной материальный поток *Новизна* *логистики* заключается в смене приоритетов между различными видами хозяйственной деятельности в пользу усиления значимости деятельности по управлению сквозным МП.

 Развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя повлияло на развитие логистики

Но к началу 60-х годов начал формироваться рынок покупателя, характеризующийся избыточным предложением, при котором продавцы испытывают трудности со сбытом своей продукции по предполагавшимся ценам.

Развитие логистики привело к возникновению еще одного фактора конкурентного преимущества - скорость доставки*.*

 Унификация правил и норм внешнеэкономической деятельности, стандартизация параметров технических средств в различных странах

Этапы исторического развития *и задач* логистики.

Уровень разработки теории логистического управления и решения задач логистики.

Сложность логистического управления.

Уровень разработки теории логистического управления.

 Этап глобализации и современные тенденции развития логистики.

Расширение ассортимента предлагаемых логистических услуг.

Усовершенствование методов управления логистическими процессами.

***ТЕМА 2. ПОНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ***

1. Понятие международных перевозок, их логическая последовательность.
2. Факторы, влияющие на выбор вида транспорта при международных перевозках.
3. Международная транспортная классификация грузов.

 ***Литература: [1; 2; 8; 9; 10; 11; 15, с. 9, 20; 18, с.10, 37; 13, с. 137, 395; 20, с. 20]***

В первом вопросе необходимо изучить понятийный аппарат курса, разобраться в многообразии понятий международной транспортной системы.

В мировой экономике развитие транспорта происходит на принципах разделения труда, взаимодействии всех его видов, использовании достижении научно – технического прогресса для совершенствования транспортной системы. В условиях глобализации « Им сложнее становится наша жизнь, тем более нуждаемся мы в условиях транспорта » - утверждает Д. Койл.

Международные перевозки необходимо рассматривать в логической последовательности « производство – внешняя торговля – транспорт – потребление». Международные перевозки - это комплекс экономических, технологических и правовых действий, связанных с перевозкой грузов и пассажиров через экономические границы государств. В России разработана транспортная стратегия, позволяющая интегрировать в единое транспортное пространство и повышающая уровень жизни.

Во втором вопросе необходимо изучить факторы, влияющие на выбор вида транспорта и методы выбора перевозчика.

Характер международных перевозок зависит от предмета транспортных операций (груз, пассажир, багаж); вида транспорта, который участвует в перевозке; характеристики товара; периодичности перевозки; порядка прохождения границы вида транспортной технологической системы. Кроме того изучаются дополнительные операции (агентские, страховые, транспортно – экспедиторские и др.)

В третьем вопросе изучается международная транспортная классификация грузов по основным признакам :

1. Природное происхождение;
2. Биохимический состав;
3. Степень обработки;
4. Потребительское назначение.

Международным стандартом товарной классификации является гармонизированная система и множество международных « национальных классификаторов » (таможенные, транспортные). Тарифная классификация грузов содержит признаки происхождения грузов, тарифы на перевозки и ставки сборов. Транспортная классификация состоит из генеральных, массовых, специальных грузов.

***ТЕМА 3. ТЕХНИКО– ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ***

1. Классификация технико – экономических характеристик транспорта.

2. Специфика экономических показателей оценки международных перевозок на магистральных видах транспорта.

3. Показатели экономической эффективности международных перевозок.

***Литература: [1; 2; 4; 13, с. 62, 63, 74, 77; 20; 17]***

В первом вопросе следует обратить внимание на основу функционирования транспортной системы. Классификация транспорта включает две подсистемы:

1. Транспорт общего пользования;
2. Транспорт необщего пользования.

Следует подробно изучить классификацию первой подсистемы, включающую водный (морской, и внутренний водный), железнодорожный, автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт. Основная деятельность транспорта - перевозки и погрузочно-разгрузочные операции.

Каждый вид транспорта характеризуется системой технико – экономических показателей, которые классифицируются в три группы:

1. Технико – эксплуатационные;
2. Натурально – вещественные;
3. Стоимостные.

Каждому виду транспорта соответствуют специфические показатели.

Во втором вопросе следует изучить основные показатели деятельности различных видов транспорта; их преимущества и недостатки.

Преимущества морского транспорта – это наличие природного глубоководного пути, высокая грузоподъемность флота, малая энергоемкость, высокая продолжительность навигации, скорость доставки грузов равная, а себестоимость перевозок ниже железнодорожной.

Основные показатели работы морского транспорта позволяют определить его конкурентоспособность.

Автомобильный транспорт позволяет перевозить грузы « от двери до двери» с высокой скоростью. Однако этот вид транспорта имеет недостатки: высокая себестоимость перевозок, низкая производительность труда , высокая энерго- и трудоемкость перевозок, высокий травматизм и вред окружающей среде. Система показателей этого вида транспорта состоит из коэффициентов, позволяющих получить полную информацию о бюджете времени автомобилей, его скорости, производительности и др.

Преимущества воздушного транспорта – это естественные, транспортные коридоры, высокая скорость доставки грузов и пассажиров.

К недостаткам относятся: высокая себестоимость перевозок, высокая энергоемкость, ограниченность веса и габарита грузов и зависимость от метеорологических условий.

Трубопроводный транспорт используется для транспортировки нефтепродуктов, газов, жидких грузов – это специализированный вид транспорта, что сказывается на экономических показателях его работы: отсутствие порожных пробегов, не зависит от погодных условий, высокий грузооборот, низкая себестоимость, удельный вес капиталовложений низкий, высокая производительность труда.

Третий вопрос включает изучение основных показателей экономической эффективности международных перевозок.

Наиболее важными являются стоимостные показатели:

1. Валовой доход в иностранной валюте;
2. Расходы в иностранной валюте;
3. Валютная эффективность.

На эффективность международных перевозок оказывают влияние шесть факторов, связанных с выбором варианта транспортного обслуживания.

Эффективность международных перевозок зависит от состояния инфраструктуры транспортной системы, которая характеризуется системой стоимостных и качественных показателей.

***ТЕМА 4. ТЕХНИЧЕСКОЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК***

Технические и технологические ресурсы для осуществления перевозок. Подвижной состав, объекты инфраструктуры, оборудование, материалы, трудовые ресурсы. Объектом изучения транспортной логистики являются сквозные МП, потоки услуг и сопутствующие им финансовые и информационные потоки.

Предметом изучения транспортной логистики является оптимизация МП, потоков услуг и сопутствующих им финансовых и информационных потоков.

Семь правил логистики на транспорте.

Функция логистики и их классификация.

Классификация и примеры задач, решаемых в транспортной логистике

**Классификация функций** транспортной **логистики и их основное описание.**

Функциональные области (сферы) логистического управления: закупочная логистика; производственная логистика; распределительная логистика; транспортная логистика; логистика запасов; логистика складирования; логистика сервиса; информационная логистика.

# ***ТЕМА 5. ПЕРЕВОЗКИ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ***

. Классификация морских линий.

2.Международные транспортные условия контрактов при морских перевозках.

3.Мировой фрахтовый рынок.

4.Деятельность международной морской организации (ИМО), Балтийского и Международного совета (БИМКО) и, и комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН по унификации правил грузовых перевозок по внутренним водным путям Европы на водном транспорте.

***Литература: [1; 2; 4; 15, с. 217, 284; 18, с. 98, 109, 319, 333; 13, с. 183, 196, 242, 275,311]***

В первом вопросе изучаются организация внешнеторговых операций на водном транспорте. В настоящее время большое развитие получают перевозки « река – море ». В связи с этим различают два вида перевозок во внешних сообщениях: 1.экспортные перевозки; 2. импортные перевозки.

В международном судоходстве существует две формы организации перевозок:

1. Линейная;

2. Трамповая.

Под влиянием научно – технического прогресса линейное судоходство имеет две формы обслуживания:

1. Регулярная;

2. Срочная.

Необходимо дать общую характеристику международному линейному и трамповому судоходству.

Международные морские линии связывают между собой мировые центры и регионы на основе соглашений в форме конференций, пулов, консорциумов.

Необходимо изучить основные принципы конференциального соглашения о ставках тарифа, порядок применения скидок с тарифа и другие вопросы по регламентации перевозки грузов крупными конференциями.

Во втором вопросе необходимо иметь полное понимание документации морской перевозки. В первую очередь это линейный коносамент.

Коносамент является основным документом при линейном судоходстве. Необходимо знать виды коносаментов, их назначение. Морская накладная, содержащая необходимые сведения о грузе, ее преимущества перед коносаментом, тарифы на перевозку грузов, их ставки - это основные вопросы, позволяющие подробно изучить существующую практику оформления документации при морских перевозках.

Линейный коносамент наряду с условиями, отвечающими требованиям морской перевозки, согласно проформ Балтийского и международного морского совета (БИМКО). содержит положения, отражающие специфику работы линейного судоходства в целом и особенности организации международных перевозок на конкретных географических направлениях – линиях.

Маркировка груза – одно из важнейших условий, предусмотренных в коносаменте. В коносаменте предусматривается право судна заходить в любые порты для погрузки, выгрузки, для бункеровки и других операций, размещать грузы по усмотрению капитана.

Провозная плата, сборы, налоги, пошлины относятся на счет грузовладельца. В линейных коносаментах применяется Лондонская оговорка. Необходимо уметь читать тариф, т.е. знать принципы и правила, которые используются при разработке линейных тарифов.

Документация, применяемая на речном транспорте представлена:

Заявкой на перевозку грузов;

Перевозочные документы:

1. Накладная;
2. Коносамент – при буксировке;
3. Погрузочный ордер;
4. Документы портовых, таможенных, санитарных правил.

В третьем вопросе изучаются принципы ценообразования в трамповом и линейном судоходстве. На фрахтовые ставки оказывают влияние изменения мировой конъюнктуры экономики, отдельных видов товаров, транспортных услуг и конкуренции между судоходными компаниями.

При изучении мировой конъюнктуры и фрахтовых рынков используется индексный метод. Экономическое содержание фрахтового индекса зависит от многих показателей (классов) грузов, направлений перевозки, размеров судов.

В международных перевозках для оценки состояния открытого фрахтового рынка используются различные фрахтовые индексы (индекс министерства транспорта ФРГ, тайм-чартерный индекс Британской палаты судоходства (БПС) и др.).

Информация о котировке грузов содержит сведения:

1. Наименование груза;
2. Количество груза;
3. Место погрузки;
4. Позиция груза.

Информация содержащаяся в офертах, используется для калькуляции каждого рейса, которая позволяет оценить выгодность рейса.

Договор морской перевозки при фрахтовании трамповых судов имеет форму чартера. В мировой практике применяются проформы чартеров. для всех видов чартеров применяются наиболее распространенные условия и оговорки. При тайм-чартере применяются специальные оговорки.

Линейные конференции вводят бункерные надбавки (ВАF), валютные надбавки (САF), отсрочные скидки, контрактные скидки, придерживаясь принципа стабильности тарифов.

Заключение сделки на перевозку грузов морским транспортом осуществляется при участии посредников между судовладельцами и фрахтователями (грузоотправителями или грузополучателями) брокерами. Исследование фрахтового рынка осуществляется в **три этапа.**

**На I этапе** брокеры на основе полученной информации от фрахтователя составляют сообщение – ордер или котировку груза.

**На II этапе** проводятся переговоры – оформляется твердая оферта и контроферта.

 **На III этапе** подписывается договор.

Тарифы на перевозки речным транспортом не регулируются и на услуги речных портов тарифные ставки рассчитываются самостоятельно перевозчиками или индексируются ставки тарифов.

В четвертом вопросе необходимо изучить деятельность БИНКО, ИМО и других международных морских организаций, создающих механизмы сотрудничества между государствами, направленные на внедрение в практику международных перевозок на морском транспортестандартов, норм, достижений научно-технического прогресса (НТП), разрабатывающих международные конвенции по безопасности мореплавания, предотвращению загрязнений морской среды и других унифицированных документов, регламентирующих международные перевозкина водном транспорте**.**

***ТЕМА 6. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ***

 Значение международных железнодорожных перевозок.

2. Международные правила оформления перевозок грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте.

3. Особенности тарифной политики внешнеторговых железнодорожных перевозок. Схема уплаты провозных платежей в железнодорожных сообщениях.

4. Роль Международных Организаций и Соглашений железнодорожного транспорта (КОТИФ, МКЖТ, СМГС) в разработке унифицированных правил международного грузового сообщения.

***Литература: [1; 2; 5; 18, с. 98, 109, 305, 309; 13, с. 183, 228,340, 370].***

В первом вопросе изучается роль железнодорожного транспорта в мировом грузообороте. Выполнение железнодорожных операций позволяет сохранять грузы, доставлять их в срок, эффективно использовать подвижной состав, выполнять договорные условия.

Во втором вопросе изучаются правила оформления документов при грузовых и пассажирских перевозках на железнодорожном транспорте. Основным документом, регламентирующим двусторонние взаимоотношения (железной дороги и грузоотправителя) является договор перевозки на железнодорожном транспорте, который регулируется в России ГК РФ и другими подзаконными актами.

Транспортная железнодорожная накладная и железнодорожная квитанция – это основные документы, подтверждающие заключение перевозки грузов.

Отправитель несет ответственность за правильность составления товаросопроводительных документов.

Перевозчик несет материальную ответственность за невыполнение договорных условий, например, за несохранность груза.

Документом, подтверждающим факт несохранной перевозки, является коммерческий акт, который составляется по инициативе отправителя, получателя, железной дороги или посредником.

С 1985г. вступила в силу реформа международных документов – "Бернские международные грузовые конвенции" (СIМ-СОТIF), которые имеют общие положения и принципиальные отличия от правил и условий СМГС.

Экспортёры и импортёры стран, где действуют разные системы международных норм на железнодорожном транспорте, руководствуются международным транзитным тарифом (МТТ), переоформляют транспортные накладные железной дороги.

В третьем вопросе необходимо изучить принципы формирования тарифов на железнодорожных перевозках, которые устанавливаются на основе государственной бюджетной, ценовой и тарифной политики РФ. В различных регионах Европы существуют особенности регулирования международных железнодорожных перевозок.

В России на железнодорожные перевозки применяется базовая схема, уровень тарифов и их дифференциация регулируются прейскурантом (п.10-01).

В целях создания равных конкурентных условий на рынке грузовых железнодорожных перевозок действует система тарифов за пользование инфраструктурой железнодорожного транспорта. Правительство РФ устанавливает перечень видов услуг, выполняемых предприятиями железнодорожного транспорта по свободным договорным тарифам.

В рыночных условиях применяется плата за пользование вагонами.

Транспортным уставом железных дорог РФ (ТУЖД) определена провозная плата за перевозку грузов по Тарифному руководству и сборы и платы за:

* Хранение грузов;
* Взвешивание;
* Подачу и уборку вагонов на подъездные пути локомотивом железной дороги;
* Погрузочно-разгрузочные работы;
* Объявление ценности грузов;
* Переадресовку груза;
* Сопровождение и охрану грузов.

Тарифы на экспортные и импортные перевозки устанавливаются в виде Тарифной политики.

Ставки Тарифной политики на международные перевозки устанавливаются на базе Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ) в швейцарских франках.

Тарифной политикой российских железных дорог (ТПРЖД) приняты ставки МТТ, к которым применяется серия коэффициентов и индексов с целью унификации формы построения внешнеторговых перевозок по российским железным дорогам, приближения их к формам построения МТТ.

Первая группа коэффициентов учитывает дальность в установлении ставок ТП РЖД.

Вторая группа коэффициентов отражает снижение себестоимости перевозки в зависимости от загрузки вагонов.

В четвертом вопросе необходимо изучить роль международных организаций, регламентирующих деятельность железных дорог при международных перевозках.

Международный союз железных дорог (МСЖД) проводит исследования перспективного железнодорожного развития на 10-15 лет.

Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖД) разрабатывает руководящие документы для решения задач, связанных с применением Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

Международная организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) занимается реализацией Программы «по совершенствованию железнодорожного сообщения между Европой и Азией».

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщеении (СМГС) – регулирует взаимоотношения между железными дорогами стран его участниц при осуществлении международных перевозок по железной дороге.

Россия заключила двусторонние соглашения и о железнодорожных перевозках со всеми пограничными странами.

***ТЕМА 7. ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ***

1. Классификация внешнеторговых автомобильных перевозок.
2. Международные правила оформления товаро – транспортных документов международных перевозок на автомобильном транспорте.
3. Правила Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в разработке транспортного органа Европейской экологической комиссии (ЕЭК ООН) совместно с Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экологической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН) по регулированию автотранспортной деятельности.

***Литература: [1; 2; 6, 15, с. 233, 297; 18. с. 98, 109, 144, 148, 154; 13, с. 183, 196. 425; 20, с. 16; 19]***

В первом вопросе необходимо рассмотреть международную классификацию автомобильных перевозок и дать им краткую характеристику:

1. Трамповые перевозки;
2. Перевозки мелкопартийных грузов;
3. Смешанная перевозка грузов;
4. Комбинированная перевозка.

Перевозка автомобильным транспортом имеет преимущества перед другими видами транспорта:

1. Грузы доставляются "от двери до двери".
2. Погрузочно-разгрузочные операции сокращаются до двух;
3. Экономятся трудовые ресурсы;
4. Повышается степень сохранности грузов;
5. Сокращается потребность в упаковке;
6. Достигается высокая скорость доставки грузов.

Для международных перевозок на автомобильном транспорте характерно непосредственное общение грузовладельцев с перевозчиками.

Во втором вопросе необходимо изучить международные правила оформления документооборота международных перевозок на автомобильных перевозках.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), чаще применяется аббревиатура СМR, носит императивный характер, и регламентирует общепринятые, сложившиеся в мировой практике обычаи, касающиеся договора перевозки.

Договор международной автомобильной перевозки оформляется накладной. Проформу коносамента накладной (СМR) разработал Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ). Все международные перевозки грузов выполняются на основе разрешений, которые регулируют количество въезжающих иностранных грузовых автомобилей на территорию страны и защищают интересы национальных перевозчиков.

В практике европейских стран существует несколько видов разрешений. Комплект перевозочных документов, составленный в трех экземплярах, носит юридическую силу. Количество копий накладной определяется числом пересекаемых грузом государственных границ и таможенными операциями.

Наиболее эффективным международным документом, разработанным под эгидой Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) является система международной дорожной перевозки (МДП).

Необходимо изучить четыре основных принципа системы МДП:

1. Грузы должны перевозиться в надежных транспортных средствах или контейнерах;

2. Пошлины и сборы должны обеспечиваться международной гарантией;

3. С грузом должна следовать книжка МДП (CARNET TIR);

4. Меры таможенного контроля, осуществляемые в стране отправления, должны признаваться странами транзита и назначения.

Международные перевозки автомобильным транспортом оплачиваются тарифом с учетом условий перевозок и объемом перевозимых грузов и других факторов.

Основным документом, регламентирующим условия международных автомобильных перевозок скоропортящихся продуктов, является Соглашение СПС о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, разработанное в рамках КВТ ЕЭК ООН.

Документом, регламентирующим условия международной перевозки опасных грузов, является Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

Лицензионные органы РФ выдают несколько видов лицензий на перевозку автомобильным транспортом грузов и пассажиров в международном сообщении.

В третьем вопросе рассматривается деятельность международных организаций, их транспортных органов, направленная на устранение препятствий при перевозках грузов и пассажиров автомобильным транспортом.

В Правительственные организации входит транспортный орган Европейской экономической комиссии ЕЭК ООН, который исследует связи между странами Европы.

Комиссия по транспорту Европейского экономического сообщества (ЕЭС) устраняет препятствия в формировании транспортной политики. Неправительственная международная транспортная организация – Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) устраняет препятствия в развитии международных сообщений, издает справочники.

Ассоциация российских международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), входит в МСАТ, оказывает помощь в осуществлении перевозок грузов и пассажиров и туристов в международном автомобильном сообщении и участвует в разработке унифицированной документации сопровождающей внешнеторговые операции на автомобильных перевозках.

***ТЕМА 8 . ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ.***

1. Основные требования к грузам и оформлению документов, принимаемых к международной перевозке авиатранспортом.
2. Правила применения грузовых авиатарифов и условия перевозки пассажиров при международных перевозках.
3. Основные направления деятельности международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), регламентирующей международные перевозки на воздушном транспорте.

***Литература: [1; 2; 7; 15, с. 160, 241, 281; 18, с. 98, 109, 259, 262, 295; 13, с. 196, 237, 472]***

В первом вопросе изучаются основные требования к грузам, которые принимаются к перевозке на международных воздушных линиях:

1. Экспортные, импортные операции и транзит грузов осуществляются по законам государства, на территории которого осуществляется перевозка;
2. Упаковка и маркировка грузов должны обеспечивать их сохранность и соответствовать международным нормам;
3. Все операции по перевозке оформляются сопроводительными документами по международным правилам;
4. На экспортные, импортные операции и транзит через территорию государства, участвующего в авиаперевозке, выдается разрешение, уполномоченными органами.

Грузы, принимаемые к перевозке на международных линиях, классифицируются на:

 1. внешнеторговые;

2. неторговые

Внешнеторговые грузы оформляются при наличии заказа – наряда, авиационной накладной и грузовым манифестом.

Форма грузовой накладной и система международных грузовых тарифов разрабатываются авиакомпаниями – членами международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Авиационная накладная удостоверяет заключение договора между отправителем и перевозчиком на перегрузку грузов.

Во втором вопросе изучается рекомендации ИКАО по применению типовых сборов на воздушном транспорте.

Вся территория зеленого шара подразделяется на три зоны, где применяются различные грузовые авиатарифы. Грузовые тарифы подразделяются на:

1. Основные;
2. Классовые;
3. Специальные (корейты).

Они могут быть опубликованными и неопубликованными. В международной практике воздушных перевозок применяются несколько форм оплаты:

* 1. Предварительно оплаченные сборы;
	2. Перевозка в кредит;
	3. Перевозка с оплатой наложенным платежом;
	4. Оформление ордера разных сборов (МСО);
	5. Оплата по кредитным карточкам;

Международные грузовые тарифы не зависят от формы провозной платы.

***ТЕМА 9. ПЕРЕВОЗКИ ТРУБОПРОВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ***

1. Основные виды грузов, транспортируемых по трубопроводам.
2. Международные соглашения, регламентирующие международные перевозки при транспортировке массовых грузов по трубопроводам.
3. Перспективы развития российских трубопроводов в международных перевозках массовых грузов.

***Литература: [1; 2;15, с. 367, 467]***

В первом вопросе изучаются особенности трубопроводного транспорта, который используется для массовых перевозок грузов.

Основными видами грузов являются нефть, нефтепродукты, газ и др. В развитых странах транспортируется готовая продукция в основные промышленные центры. На короткие расстояния транспортируются расплавленные продукты.

Во втором вопросе изучаются проблемы, связанные с выполнением внешнеторговых транспортных операций на трубопроводах.

Перевозка массовых грузов по трубопроводам приводит к серьезным последствиям, связанным с загрязнением экологии (атмосферы, биосферы, гидросферы, литосферы). Ущерб, который наносится компонентам окружающей среды при строительстве и эксплуатации магистральных трубопроводов объединяется в три группы:

1. Рекреационный;

2. Экологический;

 3. Материальный.

Необходимость международного регулирования перевозки массовых и опасных грузов признана в 1929г. В настоящее время разрабатываются международные программы по защите окружающей среды на глобальном уровне различными организациями эгидой ООН.

Третий вопрос изучаются основные направления развития трубопроводного транспорта в России и за рубежом.

Трубопроводы широко используются для транспортировки твердых, сыпучих, газообразных веществ в виде смеси. В США таким транспортом перевозится уголь, цемент и др. Однако существует проблема обеспечения сохранности окружающей среды при эксплуатации таких трубопроводов. Последствия эксплуатации трубопроводов разделены на две группы:

1. Обратимые;
2. Необратимые.

В перспективе трубопроводный транспорт будет стремительно развиваться, как наиболее эффективный, с использованием новейших достижений НТП. Новые технологии на трубопроводном транспорте позволят значительно снизить вредную нагрузку на экологию.

***ТЕМА 10. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЕ ГРУЗОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. ИНТЕГРАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ***

1. Система международного таможенно-тарифного регулирования внешнеторговых перевозок.
2. Таможенный тариф – важнейшее средство осуществления таможенной политики.
3. Унифицированная грузовая таможенная декларация (ГТД) – основной документ в системе таможенной документации в международных перевозках.
4. Особенности таможенного оформления грузов, при международных перевозках на различных видах транспорта.

***Литература: [1; 2; 15, с. 317, 323, 328; 18, с. 364, 368, 377; 13, с. 399, 413, 445, 523]***

В первом вопросе изучается современная торгово – политическая система регулирования внешнеторговой деятельности.

Национальные системы формировались на основе правовых, административных, организационно – технических принципов и правил. На этой основе сложилась международная система регулирования международных перевозок на всех видах транспорта.

Таможенно-тарифные системы регулирования включают пропуск грузов, валютных ценностей, транспортных средств, личных вещей лиц, пересекающих экономическую границу государства.

Таможенно - тарифное законодательство в различных государствах включает два закона:

1. Закон о таможенном тарифе;
2. Таможенный кодекс.

Государства создают международные таможенные транзитные системы, т. е. унифицированные таможенные правила, при которых международные перевозки грузов выполняются с применением одного транзитного документа. Эти системы упрощают формальности при таможенно - тарифном регулировании. Единственной универсальной транзитной системой является транзитный режим МДП, действующий в рамках конвенции МДП.

Система МДП строится на основе четырех принципов и привлекает перевозчиков и таможенные органы своей эффективностью.

Во втором вопросе изучаются экономические методы регулирования внешнеторговых транспортных операций.

Важнейшим средством осуществления таможенной политики является таможенный тариф, который представляет собой систематизированный перечень товаров, облагаемых пошлинами (ТНВЭД).

Закон о таможенном тарифе устанавливает три вида ставок таможенных пошлин:

1. Адвалорные;
2. Специфические;
3. Комбинированные.

Для оперативного регулирования импортных и экспортных транспортных операций предусмотрены сезонные пошлины. Для стран, с которыми Россия заключила соглашения режима наиболее благоприятствующий нации, ввозимые товары пользуются тарифными преференциями.

В таможенной практике действуют правила, предусматривающие полное освобождение от уплаты таможенной пошлины товаров и транспортных средств, пересекающих экономическую границу.

Третий вопрос содержит правила декларирования товаров и транспортных средств с использованием унифицированного документа, применяемого за рубежом – грузовой таможенной декларации (ГТД).

ГТД выполняет несколько функций:

1. Декларирование;
2. Документа – заявления;
3. Подтверждение законности экспорта и импорта товара;
4. Учетно-статистическая.

ГТП представляет собой комплект из четырех сброшюрованных листов формы ТД – 1 (основной лист) и ТД – 2 (добавочные листы).

Экспортерам, желающим воспользоваться преференциями при перевозке товаров в страны, выдаются сертификаты страны происхождения товаров.

В четвертом вопросе изучаются особенности таможенного оформления грузов при международных перевозках различными видами транспорта.

Перевозка груза под таможенным контролем осуществляется железными дорогами в соответствии с соглашениями о международных грузовых сообщениях с соблюдением таможенного кодекса РФ.

При перевозках груза под таможенным контролем железными дорогами обеспечение уплаты таможенных платежей не требуется.

При импортных операциях таможенное оформление груза начинается после уведомления работниками пограничной железнодорожной станции должностных лиц таможенного органа о прибытии груза из-за границы. Уведомление выражается в форме двух экземпляров передаточной ведомости, перевозочных и товаросопроводительных документов.

Для таможенного оформления экспортных грузов работники пограничной железнодорожной станции передают таможенному органу четвертый лист ГТД, два экземпляра передаточной ведомости, перевозочные и товаросопроводительные документы на экспортируемый груз.

При международных автомобильных перевозках применяется транзитная система МДП, которая осуществляется без их промежуточной перегрузки в дорожных транспортных средствах или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможни листа отправления одной страны до таможни места назначения другой страны.

Таможенные формальности осуществляются на основе информации, указанной в книжке МДП, заполненной перевозчиком. Транзитная система МДП в настоящее время самая эффективная, однако в будущем международная таможенная Конвенция МДП претерпит три этапа поправок, которые позволят компьютеризировать систему МДП.

Таможенное оформление грузов при международных перевозках воздушным транспортом основывается на общих причинах и правилах таможенного оформления, применяемых при экспортных и импортных операциях с использованием любых видов транспорта.

Таможенное оформление товаров и транспортных средств на морских и речных судах заграничного плавания, осуществляемое в морских пунктах пропуска отличается от таможенной деятельности на сухопутных участках экономической границы.

Перечень документов, необходимых для таможенного оформления судов, товаров, перевозимых на них и судовой команды, включают:

1. Генеральную декларацию;
2. Грузовую декларацию;
3. Коносамент;
4. Грузовой манифест.

Таможенное оформление и таможенный контроль судна и перевозимого на нем груза осуществляется путем получения и проверки предоставленных документов.

**Раздел 5. Методические указания для практических занятий.**

**ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 1**

**Тема:** Управление материальными потоками на основе пооперационного учета логистических издержек. Продолжительность работы - 4 часа.

**Цель:** Изучение возможностей повышения эффективности функционирования склада. Приобретении практических навыков пооперационного учета логистических издержек.

**Методические рекомендации и задание к работе:**

**Задание 1.** Начертить принципиальную схему материального потока на складе транспортного предприятия на основе технологического процесса.

**Задание 2.** Рассчитать величину и стоимость переработки суммарного материального потока на складе.

**Задание 3.** Анализ и ранжирование факторов.

1. Проанализировать совокупность факторов, влияющих на интенсивность материальных потоков на том или ином участке склада. Определить, какие из них зависят от условий договора с поставщиками, а какие – от условий договора с потребителями.
2. Определить степень влияния факторов на стоимость грузопереработки.
3. Дать рекомендации коммерческой службе по заключению договоров.

**Форма отчетности:** Отчет …………………………………………………….

**ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 2**

**Тема:** Контроль в сфере закупочной деятельности и принятие решения по размещению заказов (выбор поставщика).Продолжительность работы - 2 часа.

**Цель:** Ознакомление с методами контроля процесса поставки товаров для транспортного предприятия. Приобретение практических навыков по использованию результатов контроля для принятия решения в задаче выбора.

**Методические рекомендации и задание к работе:**

**Задание.** Произвести оценку поставщиков П1 и П2 по результатам работы для принятия решения о продлении договорных отношений с одним из них. Система оценки критериев основана на регистрации темпов роста негативных характеристик работы поставщиков. При расчете рейтинга учитываются критерии «цена», «качество», «надежность».

1. Расчет средневзвешенного темпа роста цен (показатель цены).
2. Расчет темпа роста поставки товаров ненадлежащего качества (показатель качества).
3. Расчет темпа роста среднего опоздания (показатель надежности поставки)
4. Расчет рейтинга поставщиков.
5. Принятие решения о продлении договорных отношений с одним из поставщиков.

**Форма отчетности:** Отчет …………………………………………………….

**ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 3**

**Тема:** Выбор оптимального варианта складской подсистемы логистической системы. Продолжительность работы - 2 часа.

**Цель:** Изучение этапов планирование складской подсистемы. Ознакомление с различными методами определения места расположения склада на обслуживаемой территории.

**Методические рекомендации и задание к работе:**

1. Выбор оптимального варианта складской подсистемы логистической системы на основе критерия минимума суммарных затрат.

2. Определение оптимального количества складов на обслуживаемой территории. Принятие решения о пользовании наемным складом.

3. Определение места расположения склада на обслуживаемой территории.

**Задание 3.1.** Методом определения центра тяжести грузопотоков найти ориентировочное место для расположения склада, снабжающего магазины.

**Задание 3.2.** Определить узел транспортной сети прямоугольной конфигурации, в котором размещение распределительного центра обеспечит минимум грузооборота транспорта по доставке грузов в обслуживаемую сеть.

**Задание 3.3.** Методом частичного перебора найти узел транспортной сети, рекомендуемый для размещения склада, снабжающего магазины.

**Форма отчетности:** Отчет ……………………………………………………….

**ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 4**

**Тема** Управление запасами с применением анализа ABC и XYZ. Правило Парето. Продолжительность работы - 2 часа.

**Цель:** Приобретение практических навыков в дифференциация объектов управления в логистике.

**Методические рекомендации и задание к работе:**

Использование правило Парето в различных функциональных областях логистики.

**Задание 1.** Дифференцировать ассортимент по методы АВС.

**Задание 2.** Дифференцировать ассортимент по методу XYZ.

**Задание 3.** Построить матрицу ABC-XYZ и выделить товарные позиции, требующие наиболее тщательного контроля при управлении запасами

**Форма отчетности:** Отчет …………………………………………………….

**Раздел 6. Методические рекомендации по СРС.**

|  |  |
| --- | --- |
| ***Название тем.******Цели занятий: Расширение кругозора у студентов,*** | ***Методические рекомендации*** |
| ***исследовательская область, приобретение практических навыков.*** |
|  |
| **Самостоятельная работа студентов без преподавателя Модуль I**1. Что такое транспортная логистика?2. Какие функциональные области входят в логистическую систему грузовых перевозок3. В чем выражается концепция или принципы функционирования логистической системы грузовых перевозок?4. В чем выражается основная задача управления логистикой на предприятии грузового транспорта?5. Для чего служат запасы в логистической системе?Модуль I I6. Какую основную проблему решают в логистической системе при организации транспортировки продукции?7. Какие основные факторы оказывают влияние на логистическую систему?8. Какой показатель является базовым для анализа системы транспортной логистики?10. Какие функции осуществляет организационная структура логистики на предприятии грузового транспорта**?** | *Для более**глубокого**изучения**отдельных**аспектов**предмета,**студентам**будут**предложены**следующие**темы и**задания для**самостоятел**ьного**освоения и**тренировки**практических**навыков:* |

Для более глубокого изучения отдельных аспектов предмета, студентам будут предложены следующие темы и задания для самостоятельного освоения и тренировки практических навыков:

***Примечание: Задания выдаются индивидуально каждому или группе студентов. Задачи формируются по тематикам …………………………………………………………………***

**Форма отчета:** Реферат по теме задания

**Вопросы для самостоятельной подготовки.**

* Что должно учитываться при формировании стратегии логистики?
* Что включает системное администрирование логистики?
* Какие существуют основные каналы распределения продукции?
* Какие существуют основные виды отгрузки потребителю?
* Что такое физическое распределение?

**Методические рекомендации:**

Успешное усвоение курса невозможно без активной **самостоятельной работы**.

 Время, необходимое на самостоятельную проработку рекомендованного преподавателем материала, каждый студент определяет сам с учетом своих индивидуальных способностей и возможностей. Если в процессе самостоятельной работы у студента возникли какие-либо затруднения с уяснением материала, необходимо обратиться за помощью к преподавателю, читающему лекции, или руководителю семинаров.

В помощь студенту предоставляются:

1. Список основной и дополнительной литературы.
2. Возможность пользования компьютерным классом ауд. 2\425

**Раздел 7. Самостоятельная работа студента под руководством преподавателя.**

***Основные вопросы для самостоятельной работы***

1. Приведите известные Вам понятия транспортной логистики.
2. Какие задачи решает транспортной логистика?
3. В чем заключается принципиальное отличие логистического подхода к управлению от традиционного?
4. В чем заключается эффективность применения логистического подхода к управлению материальными потоками?
5. Объясните, почему возможность широкого применения логистики в экономике появилась лишь во второй половине ХХ века?
6. Что понимается под концепцией транспортной логистики?
7. Перечислите принципы логистики.
8. Дайте определение и перечислите основные логистические функции.
9. Назовите основных участников логистического процесса.
10. Перечислите задачи, которые решаются службой логистики.
11. Дайте определение материальному потоку.
12. Перечислите виды материальных потоков и единицы их измерения.
13. Дайте определение логистической операции.
14. Приведите классификацию логистических операций.
15. Дайте определение логистической системе.
16. Что такое макрологистическая система грузовых перевозок?
17. Что такое микрологистическая система, ее элементы, связи, организация?
18. Сущность метода миссий и его практическое использование.
19. Метод компромиссов и его практическое использование.
20. Структура логистических затрат.
21. Метод полной стоимости и его применение для анализа логистических затрат.
22. Дайте характеристику методам, используемым в логистических исследованиях
23. Перечислите методы системного анализа
24. Раскройте сущность «Метода миссий» и охарактеризуйте область его применения.
25. Объясните порядок выполнения .АВС-анализа и охарактеризуйте цель его использования. Приведите примеры применения этого метода.
26. Объясните порядок выполнения .XYZ -анализа и охарактеризуйте цель его использования. Приведите примеры применения этого метода.
27. Раскройте сущность решения задачи «МОВ» т.е. «Сделать или купить».
28. Раскройте сущность «Метода полной стоимости» и «Метода компромиссов» и охарактеризуйте область его применения
29. Дайте определение экспертных методов и систем.
30. Объясните порядок использованием экспертного метода «Метода парных сравнений», охарактеризуйте область его применения.
31. Раскройте возможности применения моделирования в логистике.
32. Дайте определение закупочной логистики
33. Назовите функции закупочной логистики
34. Дайте характеристику основных стадий процесса приобретения материалов
35. Назовите виды потребностей в материалах
36. Приведите классификацию методов расчета потребностей в материалах
37. Назовите методы планирования материального обеспечения производства
38. Как определяется оптимальный размер заказа?
39. Как определяется экономичный размер заказа при допущении дефицита и предоставления оптовой скидки?
40. Как определяется оптимальный размер производимой партии?
41. Какие критерии необходимо использовать при выборе поставщика?
42. Охарактеризуйте внешние факторы, влияющие на принятие решений в закупочной логистике при принятии решения «Сделать или купить?».
43. Назовите и охарактеризуйте основные документы, используемые в закупочной логистике
44. Дайте определение понятию «материальный запас».
45. Перечислите расходы, связанные с необходимостью содержания материальных запасов.
46. Перечислите виды материальных запасов.
47. Приведите и объясните формулу для расчета оптимального размера заказываемой партии товаров.
48. Приведите классификацию систем управления запасами.
49. Дайте характеристику системы с фиксированным размером заказа.
50. Дайте характеристику системы с фиксированным интервалом времени между заказами.
51. Дайте характеристику системы с установленной периодичностью пополнения запасов до постоянного уровня.
52. Дайте характеристику системы «минимум-максимум».
53. Какой выбор следует из правила 80-20?
54. Дайте характеристику основных систем управления запасами: «канбан», «точно в срок» и др.
55. Дайте определение понятию «склад», покажите место складов в логистических процессах.
56. Приведите классификацию складов.
57. Назовите основные функции склада.
58. Каково содержание логистического процесса на складе?
59. Охарактеризуйте организацию логистического процесса на складе.
60. Какие показатели используются для оценки эффективности работы склада?
61. Как осуществляется выбор формы складирования?
62. Какие методы используются для расчета складских площадей?
63. Как осуществляется выбор системы складирования?
64. Какие методы используются для определения места размещения склада?
65. Что такое складская грузовая единица?
66. Раскройте содержание капитальных и эксплуатационных затрат на складе.
67. Как рассчитывается точка безубыточности склада? От чего она зависит и что характеризует?
68. Дайте характеристику способов складирования в зависимости от вида товаров.
69. Раскройте смысл экспедиции товаров.
70. Как может осуществляться информационное обслуживание склада?

Индивидуальные и групповые консультации проводятся согласно графику учебного процесса.

**Раздел 10. Методические рекомендации:**

Преподавание учебной дисциплины «Логистические системы грузовых перевозок» осуществляется в течение одного семестра. В процессе преподавания логистики должна учитываться, прежде всего, ее особая роль в подготовке управленцев и формировании у студентов высокой ответственности за организацию эффективной управленческой деятельности на производственных предприятиях и сферы обслуживания. Учебные и воспитательные задачи должны постоянно, весь период обучения в университете, органически дополнять друг друга.

В процессе преподавания дисциплины необходимо учитывать ее интегральный характер и активно опираться на знания, полученные студентами при изучении других дисциплин, в частности: антикризисное управление, документационное обеспечение управления, инновационных менеджмент, маркетинг, основы предпринимательства, стратегический менеджмент, управление качеством, управление персоналом, управление финансово-экономическими рисками и управленческие решения.

Основным требованием к преподаванию дисциплины «Инженерная логистика» является творческий подход, позволяющий повысить интерес студентов к содержанию учебного материала по проблемам организации и управления современным производственным процессом и управлением в сфере услуг.

Преподавание учебной дисциплины «Логистические системы грузовых перевозок» осуществляется методом комплексного и системно-проблемного изучения социально – экономических процессов и явлений в современной экономике и выявлением их причинно-следственных связей между различными институтами экономики, выявление объективных противоречий и тенденций, а также анализом последствий принимаемых управленческих решений в современной практике.

Логика программы и тематического плана дисциплины «Логистические системы грузовых перевозок» ориентирует на всестороннее и систематическое изучение основных проблем логистики, принципов и норм функционирования и развития системы управления субъектами рыночной системы хозяйствования в контексте кардинальных преобразований всей общественной жизни. Такой подход предполагает учет постоянных изменений социально – экономической жизни, овладение методологией и методикой анализа экономической ситуации в мире, стране, регионе, обратив особое внимание на проблемы совершенствования системы управления с учётом новых форм и методов.

Основу учебных занятий по дисциплине составляют **лекции.** Они должны читаться на высоком концептуально-теоретическом уровне, носить проблемно-диалоговый характер, раскрывать наиболее сложные вопросы курса в тесной связи с практикой будущей деятельности специалистов – управленцев. Каждую лекцию целесообразно завершать конкретным заданием студентам на самостоятельную работу с указанием проблемных вопросов, которые они должны отработать самостоятельно.

**Семинарские занятия** предусмотрены программой по всем узловым (наиболее сложным и важным) темам курса.

Темы рефератов и фиксированных выступлений по наиболее актуальным проблемам изучаемых тем дисциплины «Логистические системы грузовых перевозок» и конкретная литература (монографическая, статьи журналов и научных сборников, статистическая) выдается лектором (ведущим семинары преподавателем) во время чтения лекции или через рабочие материалы по подготовке и проведении группового занятия за 3- 5 дней до занятия.

Ведущий преподаватель должен обеспечить контроль усвоения учебного материала студентами, расширение и углубление знаний, полученных ими на лекциях и в ходе самостоятельной работы. Повышение эффективности семинаров достигается за счет создания при их проведении творческой обстановки, располагающей студентов к высказыванию собственных взглядов и суждений по обсуждаемым проблемам. При проведении семинаров, целесообразно практиковать выступления студентов с научными сообщениями, докладами, рефератами, проводить «круглые столы», диспуты с участием практиков в области логистики, маркетинга и менеджмента, оппонирование, аннотирование литературы и т. д. В целях максимального охвата студентов различными формами контроля за усвоением учебного материала дисциплины «Логистические системы грузовых перевозок» целесообразно использовать на семинарах письменные тестовые задания и проводить экспресс - опрос по наиболее важным проблемам.

Изучение дисциплины завершается **экзаменом.** Перед экзаменом проводятся плановая групповая и индивидуальные **консультации.** При проведении групповой консультации целесообразно особое внимание уделить рассмотрению тех вопросов, которые не были рассмотрены на семинарских занятиях, а также вопросов, вызвавших у студентов особое затруднение при подготовке к итоговому контролю по курсу «логистика».

**Раздел 11. Инновационные технологии, применяемые в учебном процессе к дисциплине «Логистические системы грузовых перевозок»**

Использование инновационных технологий в учебном процессе по дисциплине «Логистические системы грузовых перевозок» направлено на повышение качества подготовки специалистов, усиления роли самостоятельной работы и оптимизацию контроля учебных достижений студентов.

Основные направления использования инновационных технологий:

1. Рейтинговая система основывается на интегральной оценке результатов всех видов учебной деятельности студента за весь курс изучения дисциплины.

2. Тестовые технологии оценки учебных достижений студентов находят все более широкое применение. Достаточно сказать, что тестовые технологии используются для контроля остаточных знаний студентов в ходе комплексной проверки - «срез знаний» и формируют тактику проведения учебного процесса и, в случае необходимости, организуют корректирующие занятия для выравнивания уровня исходной подготовки студента.

3. Аудитории Кыргызско-германского технического института при КГТУ им. И. Раззакова оснащены мультимедийной проекционной техникой, для проведения занятий с использованием мультимедийных презентаций, что облегчает работу преподавателя и восприятие учебного материала студентами, делает занятие более насыщенным и интересным.

4. По данному направлению специальности, читаемая дисциплина занимает важное место.

Появляются новые методики организации учебных занятий, среди которых активные методы, ориентированные на самостоятельную работу студентов, приобретают главенствующее значение.

Новации, касающиеся содержания и форм проявления учебно-познавательной активности студентов, в настоящее время стало принятым анализировать в рамках инновационных подходов в образовании. Сами инновации чаще всего рассматриваются как атрибут современности, ориентирующей на постоянное обновление старых форм, на появление новых технологий активности.

**Семинар –** форма учебной работы, в рамках которой студенты высказывают свое мнение по проблемам, заданных преподавателем.

Подготовка семинара. Участие каждого студента в семинаре предполагает тщательную предварительную подготовку всей группы. Для успешного проведения занятия преподаватель может назначить по каждому вопросу плана семинара оппонентов. При обсуждении оппонент выступает с разбором заранее не планировавшихся выступлений студентов, дополняет их, подводит определенный итог состоявшейся дискуссии, тем самым, получая практику руководителя семинара, Для того, чтобы справиться с этой задачей, студент вынужден особенно тщательно готовиться по соответствующему вопросу темы.

Могут быть предложены для обсуждения на семинаре и заранее подготовленные тезисы по основным вопросам семинара. Поэтому для повышения эффективности активизации внимания студентов на семинаре рекомендуется подготовка докладов/сообщений/с изложением различных точек зрения по дискуссионной проблеме.

 Основным этапом в подготовке к семинару, как и к любому практическому занятию, является самостоятельная работа студентов над первоисточниками, специальной научной, статистической и методической литературой, рекомендованной к занятию.

Семинар, может быть и виде семинара – диспута Данный вид занятия предполагает подготовку, кроме программных, продуманных и четко сформулированных дополнительных вопросов с акцентированием внимания на противоречивых моментах и, что особенно важно, *на новых аспектах теоретической проблемы*, обусловленных современной практикой общественного развития.

Ход занятия. Семинар -диспут – это прежде всего спор, столкновение мнений, отстаивание своей точки зрения. Вопросы-задачи, предложенные заранее студентам для размышления в период подготовки к семинару, заставят студентов творчески самостоятельно задуматься над изучаемыми вопросами. Размышления эти будут не всегда во всем одинаковы, что и вызовет обмен мнениями, а то и спор.

Дискуссия будет проходить интереснее, живее, если докладчики сумеют умело выйти на конкретную практику дня, а теоретические вопросы будут подтверждаться умело объективно-подобранной системой статистических материалов (фактов) из реальной организации.

Ведущий семинар преподаватель обязан внимательно следить за ходом дискуссии, своевременно поправлять ошибки теоретического и практического плана. Следует обращать внимание на краткость, содержательность и образность речи.

Исключительно важную роль в целенаправленном развитии дискуссии играют правильно и вовремя поставленные дополнительные вопросы. Вопросам преподавателя, применительно к диспуту, должны быть присущи: ясность, четкость формулировок, весомость смысловых нагрузок, острота звучания.

Практика подтверждает правило для руководителя семинара: как можно меньше говорить самому и как можно больше побуждать к этому студентов, обеспечивая при этом высокий уровень обсуждения вопросов, глубокий анализ изучаемого теоретического материала.

Заключительное слово должно быть кратким и ёмким. Оно должно включать познавательный и оценочный аспекты.

Проведение семинаров-диспутов по проблемным вопросам подразумевает написание студентами, докладов, научных сообщений или рефератов по предложенной тематике (целесообразно это делать практически на каждом семинарском занятии).

*Устные доклады и сообщения.*Эта традиционная для семинаров форма работы становится более эффективной, если тематика докладов и сообщений заранее известна и практикуется организация содокладов, дополнений, ремарок, оппонирования тех или иных высказанных идей и/или положений.

Ход семинарского занятия. Семинарское занятие начинается со вступительного слова преподавателя, в котором определяется цель семинара, проверяется подготовка группы, отработка лекции и решение заранее выданных логистических задач.

Заслушав доклад /или сообщение/ ведущий обращается с просьбой задавать те вопросы, которые их интересуют. Вопросы ставятся последовательно, а не все сразу. Ведущий либо отвечает сам, либо предлагает ответить на поставленный вопрос другим участникам пресс-конференции. Возможно и предварительное короткое сообщение /1-2мин./ по сути ответа и с целью определения, кто будет отвечать на поставленный вопрос. Другие товарищи его дополняют или тактично поправляют, если ответ неточен.

Следует особо подчеркнуть, что преподаватель должен правильно найти свое место в ходе семинара, в процессе проведения пресс-конференции Роль преподавателя должна быть похожа на непрерывное и мягкое руководство дирижера. Она должна состоять в том, чтобы направлять постановку студентами вопросов по наиболее важным проблемам; добиваться высокого научного уровня их обсуждения; обеспечивать высокую активность всех студентов. Преподаватель, по мере необходимости, может выступать и в роли участника эксперта.

**Исследовательский метод обучения** – организация обучения на основе поисковой, познавательной деятельности студентов путем постановки преподавателем познавательных и практических задач, требующих самостоятельного творческого (практического) решения. Сущность исследовательского метода обучения обусловлена его функциями. Он организует творческий поиск и применение знаний, обеспечивает овладение методами научного познания в процессе деятельности по поиску знаний, является условием формирования интереса, потребности в творческой деятельности и самообразовании. Основная идея исследовательского метода обучения заключается в использовании научного подхода к решению той или иной учебной задачи. Работа студента в этом случае строится по логике проведения классического научного исследования с использованием всех научно-исследовательских методов и приемов, характерных для ученых. Этот метод обучения используется на семинарских занятиях, где студенты выступают с докладами и на консультациях по самостоятельной работе студентов.

**Тестирование** – контроль знаний с помощью тестов, которые состоят их условий (вопросов) и вариантов ответов для выбора. Используются как пре-тесты (определяющие, насколько студенты знакомы с новой темой, какие вопросы предыдущей темы требуют дополнительных пояснений преподавателя), которые используются преимущественно на лекционных занятиях, так и пост-тесты, позволяющие проверить знания студентов по пройденным разделам политологии и используемые на семинарских занятиях. Для этого подготовлено 10 вариантов тестов по дисциплине «Логистика».

**Проблемное изложение** – метод, при котором лекция становится похожа на диалог, преподавание имитирует исследовательский процесс (выдвигаются первоначально несколько ключевых постулатов по теме лекции, изложение выстраивается по принципу самостоятельного анализа и обобщения студентами учебного материала). Эффективность метода состоит в том, что отдельные проблемы могут подниматься самими студентами, тем самым преподаватель добивается от аудитории “самостоятельного решения” поставленной проблемы. Организация проблемного обучения представляется довольно сложной, требует значительной подготовки лектора, его умения весь материал разделить на части, каждая из которых содержит в себе проблемную ситуацию. Далее разрешение проблемной ситуации идет по алгоритму: формулируется проблема, проводится анализ, обозначаются рамки исследования, проблема актуализируется до уровня значимости для каждого студента, готовятся основания (опорные знания) для разрешения проблемы, сопоставляются итоги анализа ситуации с теоретической нормой, результаты сопоставляются с заданной целью (несоответствие рассматривается как новая проблема).

**Круглый стол** – один из наиболее эффективных способов для обсуждения острых, актуальных проблем текущей социально-экономической ситуации и наиболее сложных теоретических вопросов логистики, формирования у студентов бережливости к основным факторам общественного воспроизводства, созданной продукции и развития творческих инициатив в управленческой сфере. Использование этой формы общения студентов позволяет им лучше осваивать учебный материал, находить необходимые аргументы в возникающем диалоге, активно усваивать политическую лексику и обретать опыт участия в обсуждении социально – экономических и чисто управленческих проблем той или иной сложности. Данный метод используется на всех семинарских занятиях. В результате не только расширяется политический кругозор участников дискуссии, но и обретается вкус и способность к устному общению по сложным теоретическим проблемам экономической науки и острым вопросам современной логистики.