

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

«БРАТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра машиностроения и транспорта

УТВЕРЖДАЮ:

Проректор по учебной работе

_____ Е.И. Луковникова
« _____ » _____ 2018 г.

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

ЭКОНОМИКА ОТРАСЛИ

Б1.Б.06

НАПРАВЛЕНИЕ ПОДГОТОВКИ

23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов

ПРОФИЛЬ ПОДГОТОВКИ

Автомобили и автомобильное хозяйство

Программа академического бакалавриата

Квалификация (степень) выпускника: бакалавр

1. ПЕРЕЧЕНЬ ПЛАНИРУЕМЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ОБУЧЕНИЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ, СООТНЕСЕННЫХ С ПЛАНИРУЕМЫМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ ОСВОЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ	3
2. МЕСТО ДИСЦИПЛИНЫ В СТРУКТУРЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ	4
3. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЪЕМА ДИСЦИПЛИНЫ	4
3.1 Распределение объёма дисциплины по формам обучения.....	4
3.2 Распределение объёма дисциплины по видам учебных занятий и трудоемкости	4
4. СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ	5
4.1 Распределение разделов дисциплины по видам учебных занятий	5
4.2 Содержание дисциплины, структурированное по разделам и темам	6
4.3 Лабораторные работы.....	17
4.4 Семинары / практические занятия.....	17
4.5 Контрольные мероприятия: курсовая работа	17
5. МАТРИЦА СООТНЕСЕНИЯ РАЗДЕЛОВ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ К ФОРМИРУЕМЫМ В НИХ КОМПЕТЕНЦИЯМ И ОЦЕНКЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ	19
6. ПЕРЕЧЕНЬ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ	20
7. ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНОЙ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ.....	20
8. ПЕРЕЧЕНЬ РЕСУРСОВ ИНФОРМАЦИОННО – ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННОЙ СЕТИ «ИНТЕРНЕТ» НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ	20
9. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ.....	20
9.1 Методические указания для обучающихся по выполнению практических работ..	20
9.2 Методические указания по выполнению курсовой работы.....	24
10. ПЕРЕЧЕНЬ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА ПО ДИСЦИПЛИНЕ	26
11. ОПИСАНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА ПО ДИСЦИПЛИНЕ	26
Приложение 1. Фонд оценочных средств для проведения промежуточной аттестации обучающихся по дисциплине.....	27
Приложение 2. Аннотация рабочей программы дисциплины	31
Приложение 3. Протокол о дополнениях и изменениях в рабочей программе	32

1. ПЕРЕЧЕНЬ ПЛАНИРУЕМЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ОБУЧЕНИЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ, СООТНЕСЕННЫХ С ПЛАНИРУЕМЫМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ ОСВОЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Вид деятельности выпускника

Дисциплина охватывает круг вопросов, относящихся к производственно-технологическому и экспериментально-исследовательскому виду профессиональной деятельности выпускника в соответствии с компетенциями, указанными в учебном плане.

Цель дисциплины

Приобретение бакалаврами знаний закономерностей развития предприятий и отрасли при различных рыночных структурах для более полного удовлетворения потребительского спроса и повышения эффективности экономики.

Задачи дисциплины

- формирование и бакалавров современного типа экономического мышления и поведения на основе выработки представления о структуре и функциях основных звеньев рыночной экономики, логики и эффективности главных экономических процессов, происходящих в отрасли;
- исследование механизма, приводящего производительную деятельность отрасли в соответствии со спросом и предложением, основанным на рыночном подходе;
- освоение основных понятий и категорий дисциплины;
- освоение новых форм и методов хозяйствования, предопределяемых требованиями рыночной экономики;
- изучение особенностей экономики и организации предприятий различных форм собственности.

Код компетенции	Содержание компетенций	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
1	2	3
ОК-3	Способность использовать основы экономических знаний в различных сферах жизнедеятельности	знать: – формирование и использование денежных накоплений предприятия; – формирование и использование основных фондов; уметь: - самостоятельно анализировать научную литературу; - проводить укрупненные расчеты затрат на производство и реализацию продукции; владеть: – экономической терминологией, лексикой и основными экономическими категориями; – методами учета и анализа финансовых результатов деятельности предприятия.

2. МЕСТО ДИСЦИПЛИНЫ В СТРУКТУРЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Дисциплина Б1.Б.06 «Экономика отрасли» относится к базовой части.

Дисциплина базируется на знаниях, полученных при изучении таких учебных дисциплин, как «Экономическая теория», «Экономика предприятия».

Дисциплина представляет основу для изучения дисциплин: «Производственный менеджмент», «Основы управления качеством», «Предпринимательское право».

Такое системное междисциплинарное изучение направлено на достижение требуемого ФГОС уровня подготовки по квалификации бакалавр.

3. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЪЕМА ДИСЦИПЛИНЫ

3.1. Распределение объема дисциплины по формам обучения

Форма обучения	Курс	Семестр	Трудоемкость дисциплины в часах						Курсовая работа	Вид промежуточной аттестации
			Всего часов	Аудиторных часов	Лекции	Лабораторные работы	Практические занятия	Самостоятельная работа		
Очная	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Заочная	4	-	144	14	6	-	8	121	КР	экзамен
Заочная (ускоренное обучение)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Очно-заочная	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

3.2. Распределение объема дисциплины по видам учебных занятий и трудоемкости

Вид учебных занятий	Трудоемкость (час.)	в т.ч. в интерактивной, активной, инновационной формах, (час.)	Распределение по курсам, час
			4
1	2	3	4
I. Контактная работа обучающихся с преподавателем (всего)	14	4	14
Лекции (Лк)	6	4	6
Практические занятия (ПЗ)	8	-	8
Курсовая работа	+	-	+
Групповые (индивидуальные) консультации	+	-	+
II. Самостоятельная работа обучающихся (СР)	121	-	121
Подготовка к практическим занятиям	30	-	60
Выполнение курсовой работы	30		

1	2	3	4
Подготовка к экзамену в течение семестра	61	-	61
III. Промежуточная аттестация экзамен	9	-	9
Общая трудоемкость дисциплины	час.	144	144
	зач. ед.	4	4

4. СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

4.1. Распределение разделов дисциплины по видам учебных занятий - для очной формы обучения:

№ раз- дела и темы	Наименование раздела и темы дисциплины	Трудоем- кость, (час.)	Виды учебных занятий, включая самостоятельную работу обучаю- щихся и трудоемкость; (час.)		
			учебные занятия		самостоя- тельная ра- бота обу- чающихся
			лекции	практиче- ские занятия	
1	Транспорт как отрасль матери- ального производства	24	2	-	22
1.1	Предмет и содержание экономи- ки транспорта	12	1	-	11
1.2	Специфические особенности транспорта как отрасли матери- ального производства	12	1	-	11
2	Координация экономических процессов на рынке транспорт- ных услуг	24	1	-	23
2.1	Рынок транспортных услуг в ка- честве системы	12	0,5	-	11,5
2.2	Исследование структуры рынка транспортных услуг	12	0,5	-	11,5
3	Организационно-правовое обеспечение транспортной дея- тельности	31	1	3	27
3.1	Правовое регулирование транс- портной деятельности	15,5	0,5	1,5	13,5
3.2	Транспортные обязательства	15,5	0,5	1,5	13,5
4	Экономические основы разви- тия и взаимодействия видов транспорта	31	1	3	27
4.1	Развитие транспорта в России	15,5	0,5	1,5	13,5
4.2	Развитие транспорта по взаимо- связи с другими отраслями эконо- мики. Место и роль видов транспорта в транспортной систе- ме	15,5	0,5	1,5	13,5
5	Современное состояние и тен- денции развития отечественно- го автомобильного транспорта	25	1	2	22
5.1	Позиции в транспортной системе мира и России	12,5	0,5	1	11
5.2	Технологии, логистика, органи- зация, координация в деятельно- сти автомобильного транспорта	12,5	0,5	1	11
ИТОГО		135	6	8	121

4.2. Содержание дисциплины, структурированное по разделам и темам

Раздел 1. Транспорт как отрасль материального производства.

Тема 1.1. Предмет и содержание экономики транспорта.

Экономика — это область человеческой деятельности, которая служит удовлетворению человеческих потребностей и является общим объектом для всех экономических наук.

Среди многих экономических наук можно выделить теоретическую и прикладную экономику, которые представляют направления наиболее актуальные для познания и регулирования важнейших процессов хозяйственной жизни. В совокупности их называют более кратко: «Экономика» — в России «Экономикс» — на Западе.

Хотя конечной естественной целью экономической жизни является потребление, важнейшей сферой экономики является производство. Без его развития не может быть никакого рынка, именно производство рождает товарную массу.

Производство, описание и объяснение всей хозяйственной деятельности предприятия и являются предметом изучения в курсе «Экономика предприятия». На основе познания закономерностей производственного процесса появляется возможность разработать хозяйственные методы реализации практических целей.

Всякое предприятие не существует само по себе, а связано с экономикой в целом, с одной стороны, через рынок производственных факторов, с другой — через рынок сбыта, поэтому и экономика предприятия должна исследовать отношения отдельных предприятий с другими хозяйственными единицами, с рынком. При этом она рассматривает хозяйственный процесс, как в целом, так и с точки зрения интересов отдельного предприятия.

Экономика предприятия тесно связана с микро- и макроэкономикой, но не тождественна им. Так, например, микроэкономический анализ исходит не из отдельного предприятия, а из влияния рынка на отдельное предприятие и в действительности не является исследованием экономики и организации производства на уровне предприятия. Микроэкономический анализ рассматривает обе стороны рынка: спрос и предложение. В то же время анализ с позиций экономики предприятия рассматривает спрос как заданную величину.

С другой стороны, то, что составляет проблемы макроэкономики, например образование цен на производственные факторы, производство и распределение национального дохода и т.д., для экономики предприятия есть заданная величина, которую она учитывает. Любые перемены в народном хозяйстве, например изменение структуры потребностей, демографические сдвиги, изменения доходов населения, технический прогресс, ведут к изменению ситуации на предприятии.

И наоборот, объекты изучения экономики предприятия, например издержки производства, являются для макроэкономики данными, которые следует учитывать в исследованиях.

Таким образом, экономика предприятия является самостоятельной экономической дисциплиной, предметом изучения которой является деятельность предприятия, процесс разработки и принятия хозяйственных решений.

Интерактивная форма ведения занятия – 1 час. (компьютерная презентация)

Тема 1.2. Специфические особенности транспорта как отрасли материального производства.

Как отрасль материального производства транспорт существенно отличается от промышленности, сельского хозяйства и имеет ряд особенностей:

1. Транспорт - общее и необходимое условие всякого процесса производства материальных благ. Транспорт осуществляет перемещение товаров, созданных многочисленными предпринимателями в разных районах, из сферы их производства в сферу потребления.

2. Транспорт имеет особую продукцию – перемещение товаров и людей.

Транспорт не создает нового продукта в вещественной форме, но изменение места нахождения товаров или людей в результате транспортировки придает продукции транспорта

материальный характер.

На транспорте процесс производства и потребления продукции слиты воедино и совершаются одновременно.

Так как продукция транспорта невещественна, ее не возможно накапливать, не могут быть созданы запасы готовой продукции. – Резервы транспорта – подвижного состава, провозной и пропускной способности.

3. На транспорте отсутствует сырье (в промышленности 60%) – существенные отличия в структуре производственных фондов и себестоимости продукции.

4. Не создавая продукции в виде вещи, транспорт создает дополнительную стоимость товара, потому что при перемещении затрачиваются средства труда и труд работников транспорта.

5. На транспорте орудия труда участвуют не только в производственном, но и в личном потреблении.

Интерактивная форма ведения занятия – 1 час. (компьютерная презентация)

Раздел 2. Координация экономических процессов на рынке транспортных услуг

Тема 2.1. Рынок транспортных услуг в качестве системы.

Транспортно - экспедиторские компании

Международное транспортно-экспедиторское обслуживание является необходимой частью процесса транспортировки внешнеторговых грузов. Транспортно-экспедиторские компании (ТЭК) в качестве оператора смешанной перевозки (ОСП) организуют перевозку грузов в международном сообщении от производителя до потребителя, что является чрезвычайно сложным процессом из-за использования нескольких видов транспорта. Для нормального функционирования и развития в условиях жесткой конкуренции требуется высокое качество обслуживания грузовладельцев, соблюдение особых международных правил, точное исполнение условий контракта, предписаний клиентов, перевозчиков, банков, страховщиков, соблюдение таможенных и государственных законов. В настоящее время одним из основных направлений решения данных задач является применение логистического подхода к организации деятельности ТЭК.

Мировой опыт развития транспортно-экспедиторской деятельности Вопросами финансирования и транспортного обеспечения торговых операций изначально занимались непосредственно торговые компании. Располагая собственными транспортными средствами, они приобретали товары на рынках производства и доставляли их на рынки потребления. Ценовая разница позволяла им покрывать как транспортные издержки, так и другие торговые риски. Дальнейшее развитие торговли и транспорта повлекло за собой специализацию торговых компаний, выделение среди них:

- организаций, сосредоточенных на финансировании торговых операций и распределении рисков утраты товаров на максимально-большее число участников торговли;
- компаний, специализирующихся на доставке не принадлежавших им грузов;
- компаний по закупке товаров и их сбыту

Таким образом, появились первые транспортные и торгово-закупочные компании. Начало новому типу компаний, которые стали брать на себя решение всех вопросов, связанных со своевременной и сохранной доставкой груза по контрактам торгово-закупочных компаний, положили брокеры. Не имея собственных транспортных средств, эти организации, тем не менее, хорошо разбирались в рынке транспортных услуг, по заказам своих клиентов занимались разработкой оптимального маршрута доставки грузов, выбором недорогих и надежных перевозчиков. Постепенно они стали называться экспедиторскими компаниями. Настоящее время характеризуется развитием экспедирования как направления деятельности транспортного производства. Современный этап связан с обеспечением экспедиторами доставки груза «от двери до двери» с полным освобождением поставщика от забот по доставке груза получателю.

Место транспортно-экспедиторских компаний на рынке транспортных услуг

Повышение эффективности внешнеэкономической деятельности в России и во Вьетнаме во многом зависит от развития транспорта и служб экспедиторского сервиса в логисти-

ческих производственно-транспортных системах. Экспедиторы, являясь посредниками между клиентурой и перевозчиками, выполняют сервисные и коммерческие функции, тем самым удовлетворяют как требования клиентуры, так и способствуют расширению рыночной доли перевозчиков на рынке транспортных услуг.

Рынок транспортных услуг в настоящее время можно разделить на три уровня

- покупатели (заказчики) транспортных услуг - грузоотправители, грузополучатели и грузовладельцы;

- экспедиторы, являющиеся посредниками в продаже транспортных услуг, но в то же время организующие и контролирующие полностью или частично логистическую цепь доставки грузов;

- перевозчики (железные дороги, пароходства, авиакомпании, автотранспортные фирмы и т.д.) и предприятия транспортной инфраструктуры, осуществляющие погрузку, выгрузку, хранение, передачу грузов на другие виды транспорта, ремонт подвижного состава и т.д.

Взаимоотношения по купле-продаже транспортных услуг, а также по их оказанию могут осуществляться непосредственно между субъектами первого и третьего уровня, минуя второй, как это было до начала рыночных реформ на транспорте.

Опыт функционирования экспедиторских компаний показал, что с организационной точки зрения грузовладельцу выгоднее иметь дело с экспедитором, занимающимся сбором и доставкой грузов до разных мест назначения. Экспедитор, как правило, предлагает единый более низкий чем у перевозчиков тариф на всю перевозку в целом. Он отвечает за перевозимые грузы в течение всего процесса перевозки, в отличие от нескольких компаний-перевозчиков, относящихся к разным видам транспорта и предоставляющих услуги на ограниченных маршрутах, входящих в сферу деятельности этих компаний. Соответственно экспедиторская компания, используя логистический подход, повышает экономическую эффективность перевозки груза, является заказчиком и оператором перевозки грузов. Таким образом, с созданием логистической системы транспортно-экспедиторские фирмы берут на себя функции, которые предшествуют транспортировке или следуют за ней.

Экспедиторы могут выкупать груз у поставщиков, освобождая их тем самым от забот по распределению груза, и становятся своеобразными распределительными центрами. Такая технология обслуживания позволяет транспортно-экспедиторским фирмам и промышленным предприятиям работать в едином ритме, что помогает преодолеть сбои в производственном процессе из-за задержки доставки грузов. Экспедиторы, вследствие различных причин (технической вооруженности, экономических условий, квалификации работников, характера взаимоотношений с перевозчиками или предприятиями транспортной инфраструктуры и других), оказывают услуги по-разному, образуя тем самым рынок экспедиторских услуг, являющийся составной частью рынка транспортных услуг, на котором заказчик в зависимости от перечисленных факторов имеет возможность выбрать наиболее устраивающего его исполнителя.

При этом маркетинговыми исследованиями, связанными с поиском платежеспособных клиентов, занимаются сами экспедиторы, избавляя от связанных с этим забот соответствующие структуры перевозчиков.

Как отмечалась выше, экспедитор – не кто иной, как организатор заказов на перевозки. Именно экспедитор берет на себя ответственность за их своевременную и качественную доставку. При этом он обеспечивает транспортные компании, значительными объемами перевозок, получая за это скидки с официального тарифа и льготы от страховых компаний. В результате существенно уменьшается время простоя и порожние пробеги транспорта. Экспедитор решает не только проблемы загрузки, но и согласовывает вопросы перевалки груза с одного вида транспорта на другой. В списке участников торгово-транспортной операции все больше возрастает и выдвигается на центральное место экспедитор, как основной организатор торгово-транспортной операции. В условиях рыночных отношений он является неотъемлемым элементом транспортной инфраструктуры.

Роль экспедиторских компаний в развитии транспортной инфраструктуры, как считают специалисты международной федерации экспедиторских организаций (ФИАТА), становится определяющей.

Интерактивная форма ведения занятия – 0,5 час. (деловая игра)

Тема 2.2. Исследование структуры рынка транспортных услуг.

Структура рынка транспортных услуг представляет собой совокупность устойчивых связей между элементами, обеспечивающих целостность рынка под воздействием внешних и внутренних факторов. В структуре рынка транспортных услуг взаимодействует множество подсистем:

отраслевая, рыночная, организационная, ассортиментная, производственно-технологическая, территориальная, институциональная, социальная и другие структуры.

Отраслевая структура рынка отражает комплекс видов транспорта, взаимодействующих в экономике региона, страны. В региональной отраслевой структуре рынка выделяют автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный, авиационный, трубопроводный виды транспорта. По специализации выделяют – грузовой и пассажирский транспорт; по виду сообщения – транспорт, работающий в международном, междугородном, пригородном, городском сообщении; по принадлежности – ведомственный и общего пользования, коммерческий и государственный.

Рыночная структура отражает конъюнктуру рынка – взаимоотношение элементов рынка – производителей транспортных услуг (подразделяются по масштабу производства, качеству обслуживания, уровню цен, доле рынка и т.д.) и клиентов (индивидуальные клиенты и предприятия).

Организационная структура отражает уровень управляемости и иерархию взаимоотношений участников рынка, в том числе государственное регулирование рынка транспортных услуг.

Ассортиментная структура рынка отражает потребности и ожидания клиентуры. Выделяют основные услуги – перевозка грузов и пассажиров и дополнительные – услуги, сопровождающие и обеспечивающие перевозки.

Для исследования рынка транспортных услуг применяют структурный анализ, состоящий из следующих этапов:

Оценка статистического потенциала рынка – характеристика числа и структуры клиентов, объёмов спроса, существенных факторов спроса, определение отраслевой и рыночной структур рынка.

2. Основа анализа динамического потенциала рынка – определение числа и структуры продавцов и производителей транспортных услуг с выделением групп посредников, их характеристика, выяснение вида зависимости устанавливаемого уровня взаимоотношений от нормы прибыли на рынке и количества клиентов.

3. Об общем уровне экономической активности крупных транспортных предприятий можно судить по степени концентрации продавцов транспортных услуг, определять которую следует через насыщенность рынка производителями и их мощность, возможность аккумулировать все виды ресурсов.

4. Общая активность и влияние конкуренции на конъюнктуру определяется количеством лидеров на рынке. Как правило – это признак наличия олигополии или монополии.

5. Уровень дифференциации услуг как показатель степени конкуренции дополняет количественные оценки структуры продавцов транспортных услуг.

6. Уровни вертикальной (государственные предприятия, отраслевые координационные структуры) и горизонтальной (отраслевое единство участников рынка) интеграции.

7. Финансовая (унификация налоговых систем, бюджетной классификации и др.) и экономическая (проведение согласованной федеральной и региональной транспортной политики) интеграция.

8. Диверсификация – распределение риска возможных потерь. Экономическая диверсификация – распространение активности крупных производителей услуг и видов транспорта за рамки основной деятельности (строительство домов, банковские услуги и др.). Диверсификация транспортных услуг повышает эффективность функционирования рынка.

Интерактивная форма ведения занятия – 0,5 час. (деловая игра)

Раздел 3. Организационно-правовое обеспечение транспортной деятельности.
Тема 3.1. Правовое регулирование транспортной деятельности

Необходимость государственного правового регулирования основывается на условиях необходимости регулирования рынка транспортных услуг. Государственное регулирование транспортной деятельности в рыночных отношениях распределено по нескольким направлениям.

Во многих случаях транспорт является естественной монополией, отказываясь от невыгодных перевозок, произвольно завышая тарифы. Негативные последствия подобного поведения могут быть сведены к минимуму только путём сохранения за государством функций контроля качества обслуживания при перевозке грузов и пассажиров, уровня тарифов.

Контроль ценообразования на транспорте имеет большое значение для нормального функционирования рыночной экономики. Увеличение тарифов на грузовом транспорте немедленно отражается на цене всех перевозимых товаров и оказываемых услугах, что является одним из факторов увеличения инфляции. Увеличение тарифов на пассажирском транспорте снижает общий уровень жизни населения. Поэтому государству также необходимо постоянно контролировать необоснованный рост транспортных услуг.

В условиях рынка всегда проявляется конкуренция во всех отраслях транспорта. Добросовестная конкуренция способствует улучшению качества транспортного обслуживания населения и развитию всей рыночной экономики страны. Определённых правил конкуренции, разработанных государством, должны придерживаться все транспортные организации. Кроме того, государство законодательно должно ограничить и всячески пресекать недобросовестную конкуренцию, выраженную, в частности в необоснованном прекращении оказываемых ранее услуг; поддержании всеми перевозчиками необоснованно высоких тарифов на услуги; навязывании дополнительных оплачиваемых услуг и др.

При реализации таких важнейших функций государства как оборона, предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций невозможно обойтись без правового регулирования транспортной деятельности по данным направлениям.

Автомобильный и другие виды транспорта не могут нормально выполнять свои функции по доставке грузов и пассажиров при отсутствии соответствующих автомобильных и железных дорог, стоянок, остановочных площадок, пересадочных пунктов, вокзалов и т.д., строительство которых требует огромных затрат. Строительство указанных дорогостоящих объектов, решение проблем по отводу земли для сооружения транспортных систем невозможно решить без участия государственных органов.

Решение о подготовке высококвалифицированных кадров (водителей, механиков, экспедиторов, инженеров) для транспортной отрасли в современных рыночных отношениях, финансирование средних специальных и высших учебных заведений также не обходится без участия государства.

Особое внимание должно быть обращено на социальную защищённость работников транспорта, поскольку она непосредственно влияет на устойчивость работы транспортной системы в целом. Органы управления совместно с отраслевыми профсоюзами должны создавать социальные льготы и гарантии работникам транспорта.

Главная задача транспортного законодательства состоит в создании правовой основы для регулирования отношений между транспортными организациями, органами государственной власти, клиентами и прочими субъектами, участвующими в процессе организации и выполнения транспортных услуг.

Основные источники правового регулирования транспортной деятельности:

- Конституция Российской Федерации;
- законодательство федерального уровня, регулирующее транспортную деятельность (кодексы, федеральные законы);
- нормативные правовые акты, регулирующие транспортную деятельность (постановления Правительства РФ, указы Президента РФ);
- ведомственные документы (приказы министерств и ведомств);
- международные соглашения, ратифицированные Российской Федерацией.

Основу транспортного законодательства составляет Конституция Российской Феде-

рации – согласно ст. 71 – федеральный транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации.

Гражданский кодекс Российской Федерации определяет правила перевозок грузов, пассажиров и багажа, иных транспортных обязательств; основные положения, связанные с ответственностью перевозчика, с порядком предъявления исков.

Регулируют определённые направления деятельности различных отраслей транспорта: Налоговый кодекс РФ; Трудовой кодекс РФ; Воздушный кодекс РФ; Кодекс торгового мореплавания РФ; Кодекс внутреннего водного транспорта РФ; Устав железнодорожного транспорта РФ и другие законодательные акты РФ.

Регулирование отношений, возникающих при выполнении международных перевозок, осуществляется на основе международных транспортных конвенций и соглашений, таких как: Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки груза 1956 года; Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года и др.

Интерактивная форма ведения занятия – 0,5 час. (деловая игра)

Тема 3.2. Транспортные обязательства

Под транспортными понимаются обязательства по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также иные обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, либо направленные на перемещение груза иным способом.

Обязательство по перевозке является основным видом транспортных обязательств и возникает в результате заключения договора перевозки. В силу его действия перевозчик обязуется доставить груз или пассажира в указанный пункт назначения, а отправитель груза (багажа), пассажир или иное лицо обязуется уплатить вознаграждение за оказанные транспортные услуги (внести перевозную плату).

В прямом смешанном сообщении наряду с договорами для организации перевозок используется система заявок (заказов). В заявке уточняется задание и определяются показатели, обеспечивающие разовую перевозку. При систематических перевозках грузов на долгосрочной основе применяется договор об организации перевозок грузов.

Заключение договора об организации перевозок грузов предусмотрено уставами и кодексами различных видов транспорта. Перевозчик обязан подать транспортные средства в исправном состоянии, в определённом количестве, в обусловленный срок и определённое место. Грузоотправитель обязан предъявить груз к перевозке в соответствии с общими (количество, наименование груза, вид тары, вес, маркировка, ценность груза) и специальными (опасные грузы, живые животные и пр.) условиями.

Для заключения договора перевозки применяют систему единого документа, предусмотренную п. 2 ст. 785 ГК РФ, в том числе: систему накладной; систему коносамента (на морском транспорте); систему чартера (на морском транспорте).

Для всех видов транспорта применима следующая классификация перевозок: местные, прямые и прямые смешанные.

Местные перевозки осуществляются единой транспортной организацией, в пределах территориальных границ её деятельности (города, области, железной дороги, пароходства и т.д.). Выполнение прямых перевозок осуществляют несколько предприятий одного вида транспорта по одному документу. При прямой смешанной перевозке груз перевозится различными предприятиями нескольких видов транспорта на основе одного документа.

Данная классификация может быть дополнена отраслевыми классификациями. Например, на автомобильном транспорте перевозки подразделяют на: городские (в пределах одного города); пригородные (за пределы черты населённого пункта – до 50 км); междугородные (за пределы черты населённого пункта – более 50 км) и международные (за пределы территории Российской Федерации).

В качестве элементов обязательства грузовой перевозки выделяют: субъекты обязательства (перевозчик и грузоотправитель); предмет договора перевозки (услуги по доставке материальных ценностей в пункт назначения); срок в обязательстве перевозки (время, в течение которого груз должен быть доставлен в пункт назначения); перевозную плату.

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке

стороны несут ответственность, установленную Гражданским кодексом РФ, транспортными уставами и кодексами и соглашением сторон.

Рассмотрение споров по грузовой перевозке предусматривает досудебный характер, заключающийся в предъявлении претензий сторон договора о перевозке грузов. В случае отклонения претензии можно предъявить иск в суд. Срок исковой давности в любых отношениях по перевозке грузов составляет один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

Прекращение договора перевозки грузов может быть обусловлено невозможностью его исполнения, т.е. вызвано обстоятельством, за которое ни одна из сторон не отвечает (п.1 ст. 416 ГК РФ). Это могут быть стихийные бедствия (наводнения, пожары и т.д.), военные действия, эпидемии и иные обстоятельства, делающие невозможным выполнение обязательств договора перевозки.

Интерактивная форма ведения занятия – 0,5 час. (деловая игра)

Раздел 4. Экономические основы развития и взаимодействия видов транспорта

Тема 4.1. Развитие транспорта в России.

В 60 - 80-х годах XVIII века сначала в Англии, а затем и в других странах начался промышленный подъем. Вместо ручного труда появилось машинное производство, вместо ремесленных мастерских и мануфактур - крупные промышленные предприятия.

В 1763 г. русский инженер И. И. Ползунов представил проект парового двигателя для подачи воздуха в плавильные печи. Машина Ползунова имела удивительную по тем временам мощность - 40 лошадиных сил.

Настоящую революцию в промышленности произвела паровая машина, созданная инженером Джеймсом Уаттом в 1784 г. Говорят, что идея паровой машины зародилась у Уатта еще в детстве, когда он наблюдал за прыгающей крышкой кипящего горшка. Может быть, это исторический анекдот. Во всяком случае, это было одно из величайших изобретений, благодаря которому стало возможно мощное развитие всех областей техники. Универсальность паровой машины Уатта позволяла применять ее на любом производстве и на транспорте.

Паровой двигатель дал мощный толчок развитию транспорта. В 1769 г. французский артиллерийский офицер Жозеф Кюньо изобрел первую паровую повозку для передвижения тяжелых орудий. Правда, она оказалась настолько громоздкой и неуклюжей, что во время испытаний на улицах Парижа пробила стену дома. Эта повозка нашла свое место в Парижском музее искусств и ремесел.

Уильям Мердок решил поставить на колеса двигатель Уатта. Говорят, что сам Уатт был против этого. Мердок изготовил модель паровой повозки, но дальше модели не пошел. В 1802 г. английский конструктор Ричард Тревитик сделал паровой автомобиль. Экипаж двигался с грохотом и чадом, пугая пешеходов. Его скорость достигла 10 км/ч. Чтобы получить такую скорость движения, Тревитик сделал огромные ведущие колеса, которые были хорошим подспорьем на плохих дорогах. Дороги по-прежнему были в плачевном состоянии, а успех автомобиля зависел от качества дорог.

Активная форма ведения занятия – 0,5 час.

Тема 4.2. Развитие транспорта по взаимосвязи с другими отраслями экономики. Место и роль видов транспорта в транспортной системе

Транспорт, выполняя в национальной экономике роль силы, перемещающей грузы и пассажиров в пространстве и тем самым влияющей на оборот национального капитала, регулирует скорость оборота и развития не только материальных ресурсов, но и обслуживающих этот оборот финансовых, информационных, трудовых ресурсов.

Транспорт и поддержание и развитие производственно-экономических связей различных отраслей национальной экономики. Потребность в транспортных услугах, спрос на них определяется на основе производства материальных продуктов в отдельных отраслях (определяющего объем перевозок грузов) и транспортной подвижности населения (определяющей

объем перевозок пассажиров).

Современная экономика с развитой специализацией производств и интеграцией территориальных и функциональных систем невозможна без обслуживания транспортом, который обеспечивает обмен не только готовыми продуктами, но сырьем, полуфабрикатами, комплектующими дифференцированные, специализирующиеся отрасли и подотрасли. Если при этом учесть масштабы экономики страны, освоенной территории, особенности размещения ресурсов, производительных сил, то объемы перевозок грузов и грузооборот отрасли должны в несколько раз превышать объемы товаров, произведенных в определенной отрасли и в масштабах национального хозяйства. Что собственно и подтверждается аналитическими расчетами. Так, коэффициент повторности перевозок единицы груза по разным отраслям экономики составляет 2,5—4,5.

Деятельность транспорта адаптируют к выполнению этих задач: используют специализированный или унифицированный подвижной состав, вносят изменения в технологии, изобретают разнообразные приспособления и оборудование, облегчающие транспортировку и сопутствующие ей операции.

Так, например, для ускорения доставки и повышения эффективности погрузки-разгрузки при перевозке навалочных грузов следует применять автомобили-самосвалы. Использование для такого вида перевозок, например, бортовых автомобилей увеличивает время погрузки-разгрузки в несколько раз, эффективность доставки за счет этого уменьшается, а большие затраты живого труда на выполнение основных операций существенно удорожают доставку.

Обслуживая потребности в перемещениях обширной номенклатуры грузов для различных отраслей, транспорт и его отдельные виды постепенно специализируются, а сам процесс производства транспортных услуг значительно удорожается. Так, усиление роли АТ при обслуживании перевозок дорогостоящих грузов потребовало совершенствования технологий упаковки и маркировки, повлияло на рост контейнеризации и пакетирования как процессов, стандартизирующих такую перевозку.

В настоящее время технологической основой совершенствования транспортного производства все чаще выступает концепция

логистики. Основная цель логистики — это удовлетворение потребностей клиентов в транспортных услугах при экономии всех видов ресурсов.

Следствием внедрения этой концепции в практику транспортной деятельности является унификация транспортных средств и всего комплекса подъемно-транспортного оборудования для достижения наибольшей синхронности в работе транспортных и других предприятий, связанных единой технологической цепочкой, экономии времени и всех видов ресурсов при выполнении операций технологической цепочки доставки грузов. Для автомобильного перевозчика это означает, что он может обслуживать практически любые транспортные потребности в перевозках самой широкой номенклатуры грузов, используя подвижной состав автопоездов: тягачи и все разнообразие полуприцепов или прицепов.

Транспорт и создание территориально-производственных комплексов. Транспорт выравнивает диспропорции в размещении производительных сил с учетом создания новых территориально-производственных комплексов. Освоение различных территорий в стране идет крайне неравномерно, что обусловлено историческими факторами развития, условиями сосредоточения основных видов природных ресурсов по территории страны, особенностями расселения людей. Наиболее развитые промышленно районы России имеет в западной части. Сибирь, Восток и Север начали осваивать гораздо позднее, как только появилась необходимость и технологические, экономические возможности разработки труднодоступных месторождений природных ресурсов, новых территорий для заселения и освоения сельским хозяйством и другими отраслями промышленности.

Активная форма ведения занятия – 0,5 час.

Раздел 5. Современное состояние и тенденции развития отечественного автомобильного транспорта.

Тема 5.1. Позиции в транспортной системе мира и России.

Исключительные, присущие только АТ свойства, основанные на его технических и технологических характеристиках, - мобильность, надежность, доставка грузов малыми партиями на любые расстояния, проходимость, не требующая значительных затрат на оснащение путей передвижения, низкая капиталоемкость и быстрая окупаемость капитальных вложений - сделали АТ самым востребованным, экономически привлекательным, современным лидером транспортных отраслей национальных экономик и мира.

В развитии АТ отражаются все изменения, происходящие в производственных и социально-экономических системах. Одной из главных современных тенденций развития АТ является интеграция транспортных и ресурсораспределительных процессов в новой функциональной сфере - логистике. В связи с этим еще большее внимание уделяют именно АТ.

Доля грузооборота, обслуживаемого АТ в мире, увеличилась с 50,8 до 70,6%; при этом доля грузооборота железнодорожного транспорта, как основного конкурента АТ, сократилась с 27,8 до 13,8% по итогам 2002 г. Сокращение доли обслуживаемого грузооборота произошло и по другим видам транспорта. Приоритетную роль АТ сохраняет и по видам перевозок в странах Европейского Союза. В общем объеме перевозок грузов в мире, осуществляемых всеми видами транспорта, доля АТ составляет 54,6%, а в перевозках пассажиров - 52,7%.

Не менее значимо положение АТ в России. Им обеспечивается 4...6% ВВП (2000 - 2003 гг.) и около 3,5% налогов в государственный бюджет. Автотранспортная отрасль России имеет важный для любой страны сектор (международные автомобильные перевозки - МАП), участвующий в международном товарообороте и распределении.

Развитие российского рынка объективно расставляет приоритеты при выборе средств транспортирования товаров. В частности, АТ (в силу высоких адаптивных свойств) всегда выбирают при потребности в высокотехнологичных формах доставки грузов в основном на небольшие расстояния. Последнее является отражением процессов логистизации промышленности, когда предприятия стали размещать производство недалеко от центров дистрибуции, крупных торговых центров и постоянной клиентуры. Автомобильному транспорту отдают предпочтение и тогда, когда автотранспортные расходы не играют существенной роли в ценовой политике предприятий - производителей товаров. Наконец, АТ является связывающим между другими видами транспорта в комбинированных видах перевозок (несколькими видами транспорта). Автомобильный транспорт обеспечивает более точную, надежную и качественную транспортировку, чем другие виды транспорта. Поэтому АТ всегда предпочтительнее при перевозках ценных товаров. За последние пять лет с других видов транспорта на АТ передано более 25% такого рода грузов, и масса их продолжает расти.

Переход России к рынку стал для АТ началом нового этапа развития: открываются новые виды деятельности и формы автотранспортного обслуживания, растет ассортимент автотранспортных услуг, расширяются географические границы обслуживаемого автомобильным транспортом рынка, внедряются современные технологии, обновляется техника. Повышается роль частных АТП, которые в результате проводимых на транспорте реформ, разгосударствления, акционирования и приватизации получили возможность самостоятельно выходить на рынок транспортных услуг. Например, в 1994 г. в России действовало более 430 тыс. предприятий, осуществляющих транспортную деятельность, в том числе 411 тыс. - на автомобильном транспорте. Около 60% АТП находились в частной собственности (в 2003 г. - их более 85%), как правило, это АТП малого и среднего бизнеса. Итоги проведенной правительством приватизации позволяют сделать вывод о том, что региональные рынки на транспорте сформировались.

Структурные сдвиги по изменению форм собственности указывают на поиск участниками рынка более устойчивой формы отношений для данных условий конъюнктуры. Одновременно усиливается давление государства на рынок, что подтверждается ростом количества государственных предприятий, составившим в 1999 - 2003 гг. около 13%.

Формирование рыночной системы на транспорте вместе со структурной перестройкой

транспортной системы интенсифицирует реструктуризацию парка АТ в пользу малотоннажных и большегрузных машин. Данное обстоятельство соответствует новым технологическим потребностям производящих товары предприятий и принципам системы торговли, радикально изменившим объем и структуру спроса на транспортные услуги.

Парк АТ России, подчиняясь новым экономическим условиям, меняется структурно и технологически, приближаясь к типовым параметрам, характерным для промышленно развитых стран.

В промышленно развитых странах парк грузовых автомобилей грузоподъемностью до 2 т составляет 80...90%, тогда как в 1991 г. в СССР - 14%, а в 2003 г. в России - около 75%. Преобладающее развитие этой группы автомобилей объясняется формированием массовой потребности в перевозках мелких партий грузов на короткие расстояния. Ведь именно парк малотоннажных грузовых автомобилей коммерческого класса обеспечивает эффективное функционирование малых и средних предприятий, всей системы сервиса, инфраструктуры в условиях рыночной экономики.

Активная форма ведения занятия – 0,5 час.

Тема 5.2. Технологии, логистика, организация, координация в деятельности автомобильного транспорта.

Рынок предъявляет к АТ высокие требования по ускорению времени доставки грузов и пассажиров (при минимизации транспортной составляющей в цене готовой продукции, удобстве доставки в точно назначенное время и место). Удовлетворить данные требования возможно, совершенствуя технологии, организацию и координацию действий участников транспортного обслуживания.

Грузоотправителя и грузополучателя связывает сложная система производственных и экономических отношений, экономическая эффективность которой во многом определяется организацией и координацией участников процесса доставки, и прежде всего перевозчиков, которые должны обеспечить необходимое качество транспортных услуг.

Выполнение обязательств каждым из участников этих отношений связано с развитием транспортной системы вообще, отдельных видов транспорта и их материально-технической базы, организацией работы всех участников доставки в транспортных узлах, в отдельных транспортных операциях, развитием видов услуг и их наборов, а также (в связи с высокой степенью свободы участников рынка) с хорошими координацией действий и качеством государственного регулирования отрасли. Основная роль здесь отводится АТ, который обслуживает потребности всех видов транспорта при доставке от мест производства к местам потребления.

Технология производства услуг (от греч. *technē* - искусство, мастерство), использование научных и технических знаний в целях усовершенствования производственного (перевозочного; логистического) процесса и продукции (товаров, услуг) лежат в основе организации транспортного обслуживания. Для транспорта под технологией следует понимать логичную последовательность операций и основные приемы выполнения транспортных услуг при комплексном транспортном обслуживании или доставке. Для обеспечения высокой производительности и эффективности всей транспортной системы необходимо учесть поведение внешней среды рынка, каждого из участников, разработать типовые и стратегические решения, создавая тем самым управляемую систему, качественно обеспечивающую потребности государства и населения в перевозках грузов и пассажиров. Такая система в настоящее время сформирована, имеет собственную форму для каждого вида транспорта в отдельности и для транспортной отрасли в целом и основана на экономической модели РТУ.

Технологические особенности развития производства и обращения товаров (на базе концепции логистики) представляют собой новую ступень экономического и технологического развития АТ России; транспорта всех видов; национальной транспортной системы.

Логистика как организационное и научное направление деятельности предприятий, связанное с разработкой рациональных методов управления материальными, финансовыми и информационными потоками в различных функциональных сферах и с необходимостью перемещения товарных и других масс ресурсов, ориентирована на максимальное удовле-

ние потребителя транспортными услугами с наименьшими затратами. Движение разнообразных потоков рассматривается в интегрированных системах «производство-реализация». В рыночных условиях это предполагает максимальное сокращение запасов на всех уровнях и уменьшение рисков в деятельности АТП в том числе. Анализ работы зарубежных компаний в сфере логистики показал возможность снижения производственных площадей на 50%, а запасов готовой продукции на 80% только за счет ускорения движения материальных потоков на базе совершенствования технологий (и прежде всего доставки и перевозки).

Логистику часто рассматривают как науку о выборе техники и технологии. Однако для транспорта ее основные аспекты должны быть сведены к развитию логистических систем, в которых транспортным предприятиям передается часть несвойственных им ранее функций и операций, технологически принадлежащих к сферам производства или обращения. В этих условиях транспортные предприятия берут на себя создание и планирование единой технологии транспортирования с привлечением множества участников к ее реализации. Подобные фирмы снижают конкуренцию на РТУ, сводя ее в область видовой взаимодополняемости.

Логистика детально определила основные элементы повышения экономической эффективности и конкурентоспособности транспортной отрасли. В технологическом аспекте - это развитие таких технологий и процессов, как единая технология транспортирования; контейнеризация, пакетирование, создание унифицированной и стандартизированной тары, упаковки, маркировки; консолидация и разукрупнение партий грузов (с ориентацией на наименее рискованные виды доставки товаров - бесперегрузочное сообщение, прямая перегрузка) и др. В техническом аспекте - это новая типизация транспортных средств и их унификация для перевозки практически всей номенклатуры грузов; стандартизация весогабаритных размеров и параметров транспортных средств на различных видах транспорта и обслуживающего оборудования; формирование крупных перегрузочных комплексов, терминалов, современных автоматизированных складов; развитие информационных и телекоммуникационных систем слежения за грузами и транспортными средствами в пути, а также при выполнении других технологических операций доставки. В экономическом аспекте - это общая методология исследования конъюнктуры РТУ, построения единой системы тарифов и использования методов добросовестной конкуренции; формирование системы методов и инструментов поиска резервов затрат на логистику и транспортировку, эффективных методов организации труда в отрасли и т.д.

Логистика позволила сформировать цели и условия работы транспорта в связке с другими отраслями, предложила транспорту единую технологию управления производственно-транспортными процессами и процессами обращения.

Единая технология транспортирования предполагает непрерывность транспортного обслуживания с минимизацией возможных рисков ситуаций, требует детального расчета потребности в типах и количествах транспортных средств, перегрузочной техники, согласования операций по видам транспорта и видам работ (в соответствии с графиками производственного процесса и организацией обращения товаров).

Примерами могут служить графики работы морских портов, сложных транспортных узлов на железной дороге, аэропортов, где выполнение различных технологических операций ложится на плечи множества участников этого процесса: автомобильного, морского или другого перевозчика, экспедитора и др.

Обеспечение непрерывности процесса транспортного обслуживания возможно на основе организации бесперегрузочного сообщения, мультимодальной и интермодальной перевозки, доставки точно вовремя, доставки от двери до двери и др.

Технологию перевозок, при которой в роли экспедитора выступает один из видов транспорта, а взаимодействующие с ним виды транспорта являются его клиентами, называют мультимодальной. Чаще других в роли координатора здесь выступает морской или автомобильный транспорт в силу сложившегося международного транспортного законодательства и в силу преобладающего значения этих видов транспорта.

Активная форма ведения занятия – 0,5 час.

4.3. Лабораторные работы

Учебным планом не предусмотрено.

4.4. Практические занятия

<i>№ п/п</i>	<i>Номер раз- дела дисци- плины</i>	<i>Наименование тем практических занятий</i>	<i>Объем (час.)</i>	<i>Вид занятия в ин- терактивной, активной, инновационной формах, (час.)</i>
1	3.	Правовое регулирование транспортной дея- тельности	1,5	-
2		Транспортные обязательства	1,5	-
3	4.	Развитие транспорта в России	1,5	-
4		Развитие транспорта по взаимосвязи с другими отраслями экономики. Место и роль видов транспорта в транспортной системе	1,5	-
5	5.	Позиции в транспортной системе мира и Рос- сии	1	-
6		Технологии, логистика, организация, коорди- нация в деятельности автомобильного транс- порта	1	-
ИТОГО			8	-

4.5. Контрольные мероприятия: курсовая работа.

Цель курсовой работы заключается в формировании у студентов экономического мышления, основывающегося на системном знании основных экономических категорий (в их конкретном проявлении применительно к автомобильному транспорту), существующих между ними причинно-следственных связей, а также научных подходах к обеспечению рационального в интересах общества использования ограниченных материальных, трудовых и финансовых ресурсов.

Тематика курсовых работ включает разработку новых транспортных путей, решений по основным фондам предприятия.

Курсовая работа состоит из пояснительной записки и графической части:

- пояснительная записка объемом 30...35 страниц

Выдача задания и защита КР проводится в соответствии с календарным учебным графиком.

Оценка	Критерии оценки курсового проекта
отлично	Дан полный, развернутый ответ на поставленный вопрос, показана совокупность осознанных знаний по дисциплине, доказательно раскрыты основные положения вопросов; в ответе прослеживается четкая структура, логическая последовательность, отражающая сущность раскрываемых понятий, теорий, явлений. Знание по предмету демонстрируется на фоне понимания его в системе данной науки и междисциплинарных связей. Ответ изложен с использованием современной терминологии по дисциплине. Могут быть допущены недочеты в определении понятий, исправленные обучающимся самостоятельно в процессе ответа.

хорошо	Дан полный, развернутый ответ на поставленный вопрос, показано умение выделить существенные и несущественные признаки, причинно-следственные связи. Ответ четко структурирован, логичен, изложен с использованием современной терминологии по дисциплине. Могут быть допущены 2-3 неточности или незначительные ошибки, исправленные обучающимся с помощью преподавателя.
удовлетворительно	Дан недостаточно полный и недостаточно развернутый ответ. Логика и последовательность изложения имеют нарушения. Допущены ошибки в раскрытии понятий, употреблении терминов. Обучающийся не способен самостоятельно выделить существенные и несущественные признаки и причинно-следственные связи. В ответе отсутствуют выводы. Умение раскрыть значение обобщенных знаний не показано. Речевое оформление требует поправок, коррекции.
неудовлетворительно	Ответ представляет собой разрозненные знания с существенными ошибками по вопросу. Присутствуют фрагментарность, нелогичность изложения. Обучающийся не осознает связь обсуждаемого вопроса с другими объектами дисциплины. Отсутствуют выводы, конкретизация и доказательность изложения. Речь неграмотная, терминология по дисциплине не используется. Дополнительные и уточняющие вопросы преподавателя не приводят к коррекции ответа обучающегося.

5. МАТРИЦА СООТНЕСЕНИЯ РАЗДЕЛОВ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ К ФОРМИРУЕМЫМ В НИХ КОМПЕТЕНЦИЯМ И ОЦЕНКЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

<i>Компетенции</i> <i>№, наименование разделов дисциплины</i>	<i>Кол-во часов</i>	<i>Компетенции</i>	<i>Σ комп.</i>	<i>t_{ср}, час</i>	<i>Вид учебных занятий</i>	<i>Оценка результатов</i>
		ОК				
		3				
1	2	3	4	5	6	7
1. Транспорт как отрасль материально-го производства	24	+	1	24	Лекция, СРС	Экзамен, КР
2. Координация экономических процессов на рынке транспортных услуг	24	+	1	24	Лекция, СРС	Экзамен, КР
3. Организационно-правовое обеспечение транспортной деятельности	31	+	1	31	Лекция, практические занятия, СРС	Экзамен, КР
4. Экономические основы развития и взаимодействия видов транспорта	31	+	1	31	Лекция, практические занятия, СРС	Экзамен, КР
5. Современное состояние и тенденции развития отечественного автомобильного транспорта	25	+	1	25	Лекция, практические занятия, СРС	Экзамен, КР
<i>всего часов</i>	135	135	1	135		

6. ПЕРЕЧЕНЬ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ

1. Алиев, И.М. Экономика труда: учебник / И.М. Алиев, Н.А. Горелов, Л.О. Ильина - Москва: Юрайт, 2011. - 671 с. - (Основы наук). - библиогр.: с. 667-671.

7. ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНОЙ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

№	Наименование издания	Вид занятия	Количество экземпляров в библиотеке, шт.	Обеспеченность, (экз./ чел.)
1	2	3	4	5
Основная литература				
1.	Экономика фирмы: учебник для бакалавров / Под ред. В.Я. Горфинкеля. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 687 с. - (Бакалавр. Углубленный курс)	Лк, ПЗ	21	1
Дополнительная литература				
2.	Чалдаева, Л. А. Рынок ценных бумаг: учебник для бакалавров / Л. А. Чалдаева, А. А. Килячков. - 3-е изд., перераб. и доп. - Москва : Юрайт, 2012. - 857 с. - (Бакалавр. Базовый курс).	ПЗ	14	0,93

8. ПЕРЕЧЕНЬ РЕСУРСОВ ИНФОРМАЦИОННО-ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННОЙ СЕТИ «ИНТЕРНЕТ», НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

1. Электронный каталог библиотеки БрГУ
http://irbis.brstu.ru/CGI/irbis64r_15/cgiirbis_64.exe?LNG=&C21COM=F&I21DBN=BOOK&P21DBN=BOOK&S21CNR=&Z21ID=.
2. Электронная библиотека БрГУ
<http://ecat.brstu.ru/catalog>.
3. Электронно-библиотечная система «Университетская библиотека online»
<http://biblioclub.ru>.
4. Электронно-библиотечная система «Издательство «Лань»
<http://e.lanbook.com>.
5. Информационная система "Единое окно доступа к образовательным ресурсам"
<http://window.edu.ru>.
6. Научная электронная библиотека eLIBRARY.RU <http://elibrary.ru>.
7. Университетская информационная система РОССИЯ (УИС РОССИЯ)
<https://uisrussia.msu.ru/>.
8. Национальная электронная библиотека НЭБ
<http://xn--90ax2c.xn--p1ai/how-to-search/>.

9. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ

9.1. Методические указания для обучающихся по выполнению практических занятий

Практическое занятие №1

Правовое регулирование транспортной деятельности.

Цель работы:

Изучить и освоить и структуру основных производственных фондов.

Задание:

1. Привести классификацию классификацию, состав и структуру основных производственных фондов;
2. Понятие о экономической сущности.

Порядок выполнения:

1. Получить задание;
2. Консультация по выполнению работы;
3. Выполнить и оформить отчет в рукописной или печатной форме;
4. Защита отчета по работе.

Форма отчетности:

Отчет по практической работе на листах А4 в рукописной или печатной форме.

Задания для самостоятельной работы:

1. Рассмотреть классификацию основных производственных фондов автотранспортных предприятиях г.Братска.

Рекомендации по выполнению заданий и подготовке практическому занятию

1. Ознакомиться с заданием;
2. Ознакомиться со специальной и учебной литературой;
3. Оформить отчет.

Основная литература

1. Горфинкель, В.Я. Экономика фирмы: учебник для бакалавров / Под ред. В.Я. Горфинкеля. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 687 с. - (Бакалавр. Углубленный курс)

Дополнительная литература

2. Чалдаева, Л. А. Рынок ценных бумаг: учебник для бакалавров / Л. А. Чалдаева, А. А. Килячков. - 3-е изд., перераб. и доп. - Москва : Юрайт, 2012. - 857 с. - (Бакалавр. Базовый курс).

Контрольные вопросы для самопроверки

1. Классификация основных производственных фондов;
2. Экономическая сущность. Понятие.

Практическое занятие №2

Транспортные обязательства.

Цель работы:

Изучить и освоить нормирование оборотных средств, его особенности.

Задание:

1. Оборотные средства конкретного предприятия г. Братска;
2. Привести структуру парка в зависимости от класса автомобилей.

Порядок выполнения:

1. Получить задание;
2. Консультация по выполнению работы;
3. Выполнить и оформить отчет в рукописной или печатной форме;
4. Защита отчета по работе.

Форма отчетности:

Отчет по практической работе на листах А4 в рукописной или печатной форме.

Задания для самостоятельной работы:

1. Рассмотреть классификацию и структуру оборотных средств автомобильного парка различных стран.

Рекомендации по выполнению заданий и подготовке практическому занятию

1. Ознакомиться с заданием;
2. Ознакомиться со специальной и учебной литературой;
3. Оформить отчет.

Основная литература

1. Горфинкель, В.Я. Экономика фирмы: учебник для бакалавров / Под ред. В.Я. Горфинкеля. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 687 с. - (Бакалавр. Углубленный курс)

Дополнительная литература

2. Чалдаева, Л. А. Рынок ценных бумаг: учебник для бакалавров / Л. А. Чалдаева, А. А. Килячков. - 3-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 857 с. - (Бакалавр. Базовый курс).

Контрольные вопросы для самопроверки

1. Особенности структурирования оборотных средств;
2. Показатели уровня оборотных средств.

Практическое занятие №3

Развитие транспорта в России

Цель работы:

Освоить сущность стратегической деятельности на автотранспортном предприятии.

Задание:

1. Дать краткую характеристику работы основных цехов;
2. Привести типы стратегий на примере предприятий г. Братска.

Порядок выполнения:

1. Получить задание;
2. Консультация по выполнению работы;
3. Выполнить и оформить отчет в рукописной или печатной форме;
4. Защита отчета по работе.

Форма отчетности:

Отчет по практической работе на листах А4 в рукописной или печатной форме.

Задания для самостоятельной работы:

1. Освоить сущность стратегической деятельности за границей.

Рекомендации по выполнению заданий и подготовке практическому занятию

1. Ознакомиться с заданием;
2. Ознакомиться со специальной и учебной литературой;
3. Оформить отчет.

Основная литература

1. Горфинкель, В.Я. Экономика фирмы: учебник для бакалавров / Под ред. В.Я. Горфинкеля. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 687 с. - (Бакалавр. Углубленный курс)

Дополнительная литература

2. Чалдаева, Л. А. Рынок ценных бумаг: учебник для бакалавров / Л. А. Чалдаева, А. А. Килячков. - 3-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 857 с. - (Бакалавр. Базовый курс).

Контрольные вопросы для самопроверки

1. Сущность формирования стратегии?
2. Какова связь стратегии и оборотных средств?

Практическое занятие №4

Развитие транспорта по взаимосвязи с другими отраслями экономики. Место и роль видов транспорта в транспортной системе

Цель работы:

Изучить и освоить понятие эффективности и инноваций.

Задание:

1. Дать краткую характеристику эффективности на автопредприятии;
2. Примеры внедрения инноваций на автомобильном транспорте.

Порядок выполнения:

1. Получить задание;
2. Консультация по выполнению работы;
3. Выполнить и оформить отчет в рукописной или печатной форме;
4. Защита отчета по работе.

Форма отчетности:

Отчет по практической работе на листах А4 в рукописной или печатной форме.

Задания для самостоятельной работы:

1. Рассмотреть методы эффективного подхода на предприятиях.

Рекомендации по выполнению заданий и подготовке практическому занятию

1. Ознакомиться с заданием;
2. Ознакомиться со специальной и учебной литературой;
3. Оформить отчет.

Основная литература

1. Горфинкель, В.Я. Экономика фирмы: учебник для бакалавров / Под ред. В.Я. Горфинкеля. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 687 с. - (Бакалавр. Углубленный курс)

Дополнительная литература

2. Чалдаева, Л. А. Рынок ценных бумаг: учебник для бакалавров / Л. А. Чалдаева, А. А. Килячков. - 3-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 857 с. - (Бакалавр. Базовый курс).

Контрольные вопросы для самопроверки

1. Как проявляется эффективность на автопредприятии?
2. Понятие инновации. Примеры внедрения.

Практическое занятие №5

Позиции в транспортной системе мира и России

Цель работы:

Разобраться в классификации издержек, их типах и формах.

Задание:

1. Дать краткую характеристику основным выбираемым параметрам издержек при проектировании автопредприятий автомобильного транспорта;
2. Привести конструктивные схемы основных типов автопредприятий.

Порядок выполнения:

1. Получить задание;
2. Консультация по выполнению работы;
3. Выполнить и оформить отчет в рукописной или печатной форме;
4. Защита отчета по работе.

Форма отчетности:

Отчет по практической работе на листах А4 в рукописной или печатной форме.

Задания для самостоятельной работы:

1. Рассмотреть основные виды издержек для проектирования автопредприятий.

Рекомендации по выполнению заданий и подготовке практическому занятию

1. Ознакомиться с заданием;
2. Ознакомиться со специальной и учебной литературой;
3. Оформить отчет.

Основная литература

1. Горфинкель, В.Я. Экономика фирмы: учебник для бакалавров / Под ред. В.Я. Горфинкеля. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 687 с. - (Бакалавр. Углубленный курс)

Дополнительная литература

2. Чалдаева, Л. А. Рынок ценных бумаг: учебник для бакалавров / Л. А. Чалдаева, А. А. Килячков. - 3-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 857 с. - (Бакалавр. Базовый курс).

Контрольные вопросы для самопроверки

1. Какие типы автопредприятий существуют?
2. Понятие о издержках на производстве?

Практическое занятие №6

Технологии, логистика, организация, координация в деятельности автомобильного транспорта.

Цель работы:

Проанализировать производственно-хозяйственную деятельность предприятия.

Задание:

1. Кратко охарактеризовать каждый элемент, входящий в состав деятельности;
2. Анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия.

Порядок выполнения:

1. Получить задание;
2. Консультация по выполнению работы;
3. Выполнить и оформить отчет в рукописной или печатной форме;
4. Защита отчета по работе.

Форма отчетности:

Отчет по практической работе на листах А4 в рукописной или печатной форме.

Задания для самостоятельной работы:

1. Проанализировать производственно-хозяйственную деятельность предприятия за границей.

Рекомендации по выполнению заданий и подготовке практическому занятию

1. Ознакомиться с заданием;
2. Ознакомиться со специальной и учебной литературой;
3. Оформить отчет.

Основная литература

1. Горфинкель, В.Я. Экономика фирмы: учебник для бакалавров / Под ред. В.Я. Горфинкеля. - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 687 с. - (Бакалавр. Углубленный курс)

Дополнительная литература

2. Чалдаева, Л. А. Рынок ценных бумаг: учебник для бакалавров / Л. А. Чалдаева, А. А. Килячков. - 3-е изд., перераб. и доп. - Москва: Юрайт, 2012. - 857 с. - (Бакалавр. Базовый курс).

Контрольные вопросы для самопроверки

1. Каков состав отработавших газов?
2. Отличие составов отработавших газов у бензиновых и дизельных двигателей?

9.2. Методические указания по выполнению курсовой работы.

Целью курсовой работы является оценка затрат и результатов выбора и эксплуатации автотранспортных средств.

Объектом курсовой работы является подвижной состав, выбранный с учетом натуральных и стоимостных показателей его использования при заданных вариантах эксплуатации.

Задание для курсовой работы выдается в виде табл. 1.

Таблица 1

№ п/п.	Параметры	Значение
1	Вид груза	
2	Тип транспортного средства	
3	Годовой объем перевозок $Q^{год}$, т	
4	Среднее расстояние перевозки $l_{ср}$, км	
5	Категория условий эксплуатации	
6	Режим работы подвижного состава T_n , ч	
7	Коэффициент выпуска парка на линию $\alpha_в$	
8	Коэффициент использования грузоподъемности γ	
9	Коэффициент использования пробега β	
10	Средняя техническая скорость V_m , км/ч	
11	Метод начисления амортизации	
12	Форма оплаты труда водителей	
13	Классность водителя	
14	Вид тарифа за перевозку	
15	Рентабельность перевозок, %	

Типы подвижного состава:

- бортовые (бензиновые, дизельные, газобаллонные);
- самосвалы (общего назначения, бензиновые, дизельные, автопоезд с прицепом, карьерные);

- фургоны (общего назначения, изотермические, различной вместимости);

- цистерны (для перевозки топлива, различного объема).

Варианты подвижного состава по грузоподъемности (т):

- до 1,5; 4

- св. 1,5 – 2,5;

- св. 2,5 – 4,0;

- св. 4,0

- 7,0;

- св. 7,0

- 10,0;

- св. 10,0

- 15,0;

- св. 15,0

- 20,0.

В курсовой работе решаются следующие задачи:

1. Выбор подвижного состава (тип, марка, модель автотранспортного средства).

2. Расчет технико-эксплуатационных показателей и выработки подвижного состава.

3. Расчет потребности в автотранспортных средствах.

4. Расчет переменных затрат на эксплуатацию подвижного состава:

- топливо;

- смазочные материалы;

- износ и восстановление шин;

- затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава.

5. Амортизация подвижного состава.

6. Общая сумма переменных затрат.
7. Расчет численности водителей.
8. Расчет заработной платы водителей.
9. Накладные расходы.
10. Калькуляция и структура себестоимости. расчет себестоимости единицы транспортной продукции:
 - калькуляция переменных и постоянных затрат;
 - себестоимость единицы продукции через технико-эксплуатационные показатели;
 - смета затрат и калькуляция себестоимости перевозок.
11. Расчет тарифной ставки за единицы транспортной продукции.
12. Расчет основных финансовых показателей:
 - валовые доходы от перевозок;
 - налог на добавленную стоимость;
 - чистая прибыль;
 - рентабельность.
13. Оценка эффективности инвестиционного проекта по приобретению подвижного состава:
 - расчет реальной ценности проекта;
 - расчет срока возврата инвестиций.
14. Определение точки безубыточности.
15. Общий вывод по курсовой работе.

10. ПЕРЕЧЕНЬ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА ПО ДИСЦИПЛИНЕ

1. Microsoft Imagine Premium: Microsoft Windows Professional 7.
2. Microsoft Office 2007 Russian Academic OPEN No Level.
3. Антивирусное программное обеспечение Kaspersky Security.
4. Adobe Reader.

11. ОПИСАНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА ПО ДИСЦИПЛИНЕ

<i>Вид занятия</i>	<i>Наименование аудитории</i>	<i>Перечень основного оборудования</i>	<i>№ ПЗ</i>
Лк	Лекционная / семинарская аудитория	Учебная мебель	-
ПЗ	Лекционная / семинарская аудитория	Учебная мебель	№ 1-6
СР	Читальный зал № 1	10-ПК i5-2500/H67/4Gb (монитор TFT19 Samsung); принтер HP LaserJet P2055D; учебная мебель.	-

**ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ
ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ**

1. Описание фонда оценочных средств (паспорт)

№ компетенции	Элемент компетенции	Раздел	Тема	ФОС
ОК-3	Способность использовать основы экономических знаний в различных сферах жизнедеятельности	1. Транспорт как отрасль материального производства	1.1. Предмет и содержание экономики транспорта; 1.2. Специфические особенности транспорта как отрасли материального производства	Вопрос к экзамену № 1-2
		2. Координация экономических процессов на рынке транспортных услуг	2.1. Рынок транспортных услуг в качестве системы; 2.2. Исследование структуры рынка транспортных услуг.	Вопрос к экзамену № 3-4
		3. Организационно-правовое обеспечение транспортной деятельности	3.1. Правовое регулирование транспортной деятельности; 3.2. Транспортные обязательства.	Вопрос к экзамену № 5-6
		4. Экономические основы развития и взаимодействия видов транспорта	4.1. Развитие транспорта в России; 4.2. Развитие транспорта по взаимосвязи с другими отраслями экономики. Место и роль видов транспорта в транспортной системе.	Вопрос к экзамену № 7-8
		5. Современное состояние и тенденции развития отечественного автомобильного транспорта	5.1. Позиции в транспортной системе мира и России; 5.2. Технологии, логистика, организация, координация в деятельности автомобильного транспорта	Вопрос к экзамену № 9-10

2. Вопросы к экзамену

№ п/п	Компетенции		ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ	№ и наимено- вание раздела
	Код	Определение		
1	2	3	4	5
1.	ОК-3	Способность использовать основы экономических знаний в различных сферах жизнедеятельности	1. Предмет и содержание экономики транспорта;	1. Транспорт как отрасль материального производства
			2. Специфические особенности транспорта как отрасли материального производства;	
			3. Рынок транспортных услуг в качестве системы;	2. Координация экономических процессов на рынке транспортных услуг
			4. Исследование структуры рынка транспортных услуг.	
			5. Правовое регулирование транспортной деятельности;	3. Организационно-правовое обеспечение транспортной деятельности
			6. Транспортные обязательства.	
			7. Развитие транспорта в России;	4. Экономические основы развития и взаимодействия видов транспорта
			8. Развитие транспорта по взаимосвязи с другими отраслями экономики. Место и роль видов транспорта в транспортной системе.	
			9. Позиции в транспортной системе мира и России;	5. Современное состояние и тенденции развития отечественного автомобильного транспорта
			10. Технологии, логистика, организация, координация в деятельности автомобильного транспорта	

3. Описание показателей и критериев оценивания компетенций

Показатели	Оценка	Критерии
Знать ОК-3: – формирование и использование денежных накоплений предприятия; – формирование и использование основных фондов; Уметь ОК-3: - самостоятельно анализировать научную литературу; - проводить укрупненные расчеты затрат на производство и реализацию продукции;	отлично	Дан полный, развернутый ответ на поставленный вопрос, показана совокупность осознанных знаний по дисциплине, доказательно раскрыты основные положения вопросов; в ответе прослеживается четкая структура, логическая последовательность, отражающая сущность раскрываемых понятий, теорий, явлений. Знание по предмету демонстрируется на фоне понимания его в системе данной науки и междисциплинарных связей. Ответ изложен литературным языком с использованием современной терминологии по дисциплине. Могут быть допущены недочеты в определении понятий, исправленные обуча-

Владеть ОК-3: – экономической терминологией, лексикой и основными экономическими категориями; – методами учета и анализа финансовых результатов деятельности предприятия		ющимся самостоятельно в процессе ответа.
	хорошо	Дан полный, развернутый ответ на поставленный вопрос, показано умение выделить существенные и несущественные признаки, причинно-следственные связи. Ответ четко структурирован, логичен, изложен литературным языком с использованием современной терминологии по дисциплине. Могут быть допущены 2-3 неточности или незначительные ошибки, исправленные обучающимся с помощью преподавателя.
	удовлетворительно	Дан недостаточно полный и недостаточно развернутый ответ. Логика и последовательность изложения имеют нарушения. Допущены ошибки в раскрытии понятий, употреблении терминов. Обучающийся не способен самостоятельно выделить существенные и несущественные признаки и причинно-следственные связи. В ответе отсутствуют выводы. Умение раскрыть значение обобщенных знаний не показано. Речевое оформление требует поправок, коррекции.
	неудовлетворительно	Ответ представляет собой разрозненные знания с существенными ошибками по вопросу. Присутствуют фрагментарность, нелогичность изложения. Обучающийся не осознает связь обсуждаемого вопроса по билету с другими объектами дисциплины. Отсутствуют выводы, конкретизация и доказательность изложения. Речь неграмотная, терминология по дисциплине не используется. Дополнительные и уточняющие вопросы преподавателя не приводят к коррекции ответа обучающегося.

4. Методические материалы, определяющие процедуры оценивания знаний, умений, навыков и опыта деятельности

Дисциплина «Экономика отрасли» направлена на ознакомление с экономикой автомобильной отрасли как в России так и за рубежом; на получение теоретических знаний и практических навыков в области эксплуатации автомобильного транспорта для их дальнейшего использования в практической деятельности.

Изучение дисциплины «Экономика отрасли» предусматривает:

- лекции,
- практические занятия;

- самостоятельную работу;
- экзамен.

В ходе освоения разделов обучающийся познаёт и раскрывает всю полноту изучаемой дисциплины.

В процессе изучения дисциплины рекомендуется на первом этапе обратить внимание на объекты профессиональной деятельности.

В процессе проведения практических занятий происходит закрепление знаний, формирование умений и навыков исследования нюансов создания методов и средств экономических подходов.

Самостоятельную работу необходимо начинать с умения пользоваться библиотечным фондом вуза.

В процессе консультации с преподавателем уметь четко и корректно формулировать заданные вопросы.

Работа с литературой является важнейшим элементом в получении знаний по дисциплине. Прежде всего, необходимо воспользоваться списком рекомендуемой по данной дисциплине литературой. Дополнительные сведения по изучаемым темам можно найти в периодической печати и Интернете.

Предусмотрено проведение аудиторных занятий в сочетании с внеаудиторной работой.

АННОТАЦИЯ рабочей программы дисциплины

Экономика отрасли

1. Цель и задачи дисциплины

Целью изучения дисциплины является: приобретение бакалаврами знаний закономерностей развития предприятий и отрасли при различных рыночных структурах для более полного удовлетворения потребительского спроса и повышения эффективности экономики.

Задачей изучения дисциплины является: формирование и бакалавров современного типа экономического мышления и поведения на основе выработки представления о структуре и функциях основных звеньев рыночной экономики, логики и эффективности главных экономических процессов, происходящих в отрасли; исследование механизма, приводящего производительную деятельность отрасли в соответствии со спросом и предложением, основанным на рыночном подходе; освоение основных понятий и категорий дисциплины; освоение новых форм и методов хозяйствования, предопределяемых требованиями рыночной экономики; изучение особенностей экономики и организации предприятий различных форм собственности.

2. Структура дисциплины

2.1 Распределение трудоемкости по отдельным видам учебных занятий, включая самостоятельную работу: Лк - 6 час.; ПР - 8 час.; СР – 121 час.

Общая трудоемкость дисциплины составляет 144 часов, 4 зачетных единицы.

2.2 Основные разделы дисциплины:

- 1 - Транспорт как отрасль материального производства;
- 2 - Координация экономических процессов на рынке транспортных услуг;
- 3 - Организационно-правовое обеспечение транспортной деятельности;
- 4 - Экономические основы развития и взаимодействия видов транспорта;
- 5 - Современное состояние и тенденции развития отечественного автомобильного транспорта.

3. Планируемые результаты обучения (перечень компетенций)

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование следующих компетенций:
ОК-3 - способность использовать основы экономических знаний в различных сферах жизнедеятельности;

4. Вид промежуточной аттестации: экзамен, курсовая работа

*Протокол о дополнениях и изменениях в рабочей программе
на 20__ - 20__ учебный год*

1. В рабочую программу по дисциплине вносятся следующие дополнения:

2. В рабочую программу по дисциплине вносятся следующие изменения:

Протокол заседания кафедры МиТ №__ от «__» _____ 20__ г.,

И.о. заведующего кафедрой МиТ _____ Е.А. Слепенко

Программа составлена в соответствии с федеральным государственным образовательным стандартом высшего образования по направлению подготовки 23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов от «14» декабря 2015 года № 1470.

для набора 2016 года: и учебным планом ФГБОУ ВО «БрГУ» для заочной формы обучения от «25» февраля 2016 г. № 128.

для набора 2017 года: и учебным планом ФГБОУ ВО «БрГУ» для заочной формы обучения от «06» марта 2017 г. № 125.

Программу составил (и):

Мазур В.В., доцент кафедры МиТ

(подпись)

Рабочая программа рассмотрена и утверждена на заседании кафедры МиТ

от «11» декабря 2018 г., протокол № 6

И.о. заведующего кафедрой МиТ

Е.А. Слепенко

СОГЛАСОВАНО:

И.о. заведующего выпускающей кафедрой МиТ

Е.А. Слепенко

Директор библиотеки

Т.Ф. Сотник

Рабочая программа одобрена методической комиссией механического факультета

от « 14 » декабря 2018 г., протокол № 4.

Председатель методической комиссии факультета

Г.Н. Плеханов

СОГЛАСОВАНО:

Начальник

учебно-методического управления

Г.П. Нежевец

Регистрационный № _____