

Областное государственное бюджетное профессиональное образовательное  
учреждение  
«Ульяновский техникум железнодорожного транспорта»

**УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС**  
**ПО МЕЖДИСЦИПЛИНАРНОМУ КУРСУ**

**МДК 03.01. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**  
**ПМ 03. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ**  
**ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА)**

*профессионального цикла*

*образовательной программы среднего профессионального образования -  
программы подготовки специалистов среднего звена  
по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на  
транспорте (по видам)*

**ДЛЯ СТУДЕНТОВ ОЧНОЙ ФОРМЫ ОБУЧЕНИЯ**

Ульяновск, 2021 год

Составитель: Щелянова А.И, преподаватель ОГБПОУ УТЖТ

Учебно-методический комплекс по МДК 03.01 Транспортно-экспедиционная деятельность составлен в соответствии с требованиями к минимуму результатов освоения ПМ, изложенными в Федеральном государственном стандарте среднего профессионального образования по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам), утвержденном приказом утвержденного приказом Министерства образования и науки РФ от 22.04.2014 года № 376.

Учебно-методический комплекс по междисциплинарному курсу (далее МДК) входит в ПМ 03. Организация транспортно-логистической деятельности (по видам транспорта) и является частью основной профессиональной образовательной программы ОГБОУ СПО Ульяновского техникума железнодорожного транспорта по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам), разработанной в соответствии с примерной программой и ФГОС СПО третьего поколения.

Учебно-методический комплекс по МДК 03.01. Транспортно-экспедиционная деятельность адресован обучающимся очной формы обучения.

УМКД включает теоретический блок, перечень практических занятий, задания по самостоятельному изучению тем дисциплины, вопросы для самоконтроля, перечень точек рубежного контроля, а также вопросы и задания по промежуточной аттестации (при наличии).

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Наименование разделов</b>	<b>стр.</b>
1. Введение.....	4
2. Образовательный маршрут.....	8
3. Содержание дисциплины.....	9
3.1. Тема 1.9. Транспорт как отрасль экономики .....	9
3.2. Тема 1.10. Инфраструктура – основная экономическая структура рыночной системы хозяйствования .....	13
3.3. Тема 1.11. Основы организации и нормирования труда. Ресурсы управления .....	17
3.4. Тема 1.12. Трудовые ресурсы и оплата труда .....	19
3.5. Тема 1.13. Маркетинговая деятельность и планирование на железнодорожном транспорте .....	21
3.6. Тема 1.14. Инвестиционная политика предприятия.....	27
3.7. Тема 1.15. Внешнеэкономическая деятельность организации.....	30
4. Контроль и оценка результатов освоения учебной дисциплины.....	33
5. Глоссарий.....	36
6. Информационное обеспечение дисциплины.....	40

## УВАЖАЕМЫЙ СТУДЕНТ!

Учебно-методический комплекс по МДК 03.01. Транспортно-экспедиционная деятельность является частью профессионального модуля ПМ 03. Организация транспортно-логистической деятельности (по видам транспорта) и создан Вам в помощь для работы на занятиях, при выполнении домашнего задания, самостоятельной работы и подготовки к различным видам контроля по МДК 03.01. Транспортно-экспедиционная деятельность, а так же при самостоятельном изучении МДК.

УМК по МДК включает теоретический блок, перечень практических занятий, задания для самостоятельного изучения тем дисциплины, вопросы для самоконтроля, перечень точек рубежного контроля, а также вопросы и задания по промежуточной аттестации (при наличии экзамена, дифференцированного зачета).

Приступая к изучению нового МДК, Вы должны внимательно изучить список рекомендованной основной и вспомогательной литературы. Из всего массива рекомендованной литературы следует опираться на литературу, указанную как основную.

По каждой теме в УМК перечислены основные понятия и термины, вопросы, необходимые для изучения (план изучения темы), а также краткая информация по каждому вопросу из подлежащих изучению. Наличие тезисной информации по теме позволит Вам вспомнить ключевые моменты, рассмотренные преподавателем на занятии.

Основные понятия, используемые при изучении содержания МДК, приведены в глоссарии.

После изучения теоретического блока приведен перечень практических работ, выполнение которых обязательно. Наличие положительной оценки по практическим работам необходимо для получения зачета по МДК и допуска к экзамену, поэтому в случае отсутствия на уроке по уважительной или неуважительной причине Вам потребуется найти время и выполнить пропущенную работу.

В процессе изучения МДК предусмотрена самостоятельная внеаудиторная работа, включающая систематическую проработку конспектов занятий, учебной и специальной технической литературы (по вопросам к параграфам, главам учебных пособий, составленным преподавателем), подготовку к практическим работам с использованием методических рекомендаций преподавателя, оформление практических работ, отчетов и подготовку к их защите, работу над курсовым проектом, решение задач по образцу, ознакомление с нормативными документами, подготовку докладов, ответы на контрольные вопросы, работу с дополнительной литературой, подготовку рефератов.

Содержание рубежного контроля (точек рубежного контроля) разработано на основе вопросов самоконтроля, приведенных по каждой теме.

По итогам изучения МДК проводится дифференцированный зачет, экзамен.

В зачетную книжку выставляется дифференцированная оценка. Зачет выставляется на основании оценок за практические работы и точки рубежного контроля.

Экзамен сдается по билетам либо в тестовом варианте, вопросы к которому приведены в конце УМКД.

В результате освоения МДК Вы должны уметь:

- анализировать документы, регламентирующие работу транспорта в целом и его объектов в частности;
- использовать программное обеспечение для решения транспортных задач;
- применять компьютерные средства.

В результате освоения МДК Вы должны знать:

- оперативное планирование, формы и структуру управления работой на транспорте (по видам);
- основы эксплуатации технических средств транспорта (по видам);
- основы учета, отчета и анализа работы;
- основные требования к работникам по документам, регламентирующим безопасность движения на транспорте;
- состав, функции и возможности использования информационных и телекоммуникационных технологий в профессиональной деятельности.

В результате освоения МДК у Вас должны формироваться общие компетенции (ОК):

Название ОК	Результат, который Вы должны получить после изучения содержания дисциплины/МДК
ОК 1. Понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес	демонстрация интереса к будущей профессии
ОК 2. Организовывать собственную деятельность, выбирать типовые методы и способы выполнения профессиональных задач, оценивать их эффективность и качество.	выбор и применение методов и способов решения профессиональных задач в области организации перевозок и управления на транспорте; оценка эффективности и качества выполнения профессиональных задач
ОК 3. Принимать решения в стандартных и нестандартных ситуациях и нести за них ответственность.	выбор и применение методов и способов решения профессиональных задач в области организации перевозок и управления на транспорте;

	оценка эффективности и качества выполнения профессиональных задач
ОК 4. Осуществлять поиск и использование информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития.	эффективный поиск, ввод и использование необходимой информации для выполнения профессиональных задач; определение видов организации перевозок и управления на транспорте; принятие решений по организации перевозок и управления на транспорте
ОК 5. Использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности.	использование информационно-коммуникационных технологий для решения профессиональных задач
ОК 6. Работать в коллективе и в команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, потребителями.	взаимодействие со студентами и преподавателями в ходе обучения
ОК 7. Брать на себя ответственность за работу членов команды (подчиненных), за результат выполнения заданий.	умение принимать совместные обоснованные решения, в том числе в нестандартных ситуациях
ОК 8. Самостоятельно определять задачи профессионального и личностного развития, заниматься самообразованием, осознанно планировать повышение квалификации.	организация самостоятельных занятий при изучении профессионального модуля; планирование обучающимся повышения квалификационного уровня
ОК 9. Ориентироваться в условиях частой смены технологий в профессиональной деятельности.	применение инновационных технологий в области организации перевозок и управления на транспорте

Содержание МДК направлено на формирование профессиональных компетенций в рамках профессионального модуля ПМ 03. Организация транспортно-логистической деятельности (по видам транспорта). В таблице приведены профессиональные компетенции, на формирование которых направлено содержание МДК 03.01. Транспортно-экспедиционная деятельность.

Название ПК	Основные показатели оценки результата (ПК)
ПК 1.2 Организовывать работу персонала по обеспечению безопасности перевозок и выбору оптимальных решений при работах в условиях нестандартных и аварийных ситуаций	правильность обеспечения организации перевозок и управления на транспорте

ПК 2.2 Обеспечивать безопасность движения и решать профессиональные задачи посредством применения нормативно-правовых документов	владение средствами контроля качества выполнения перевозочных работ; обоснованный выбор способов и методов контроля организации перевозок и управления на транспорте
ПК 3.3 Применять в профессиональной деятельности основные положения, регулирующие взаимоотношения пользователей транспорта и перевозчика	организация рабочего места, удовлетворяющая требованиям охраны труда, охраны окружающей среды, промышленной безопасности

**Внимание!** Если в ходе изучения МДК у Вас возникают трудности, то Вы всегда можете к преподавателю прийти на дополнительные занятия, которые проводятся согласно графику. Время проведения дополнительных занятий Вы сможете узнать у преподавателя, а также познакомившись с графиком их проведения, размещенном на двери кабинета преподавателя.

В случае, если Вы пропустили занятия, Вы также всегда можете прийти на консультацию к преподавателю в часы дополнительных занятий.

## ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ МАРШРУТ ПО ДИСЦИПЛИНЕ/МДК

*Таблица 1*

<b>Формы отчетности, обязательные для сдачи</b>	<b>Количество</b>
лабораторные занятия	не предусмотрено
практические занятия	14
Точки рубежного контроля	15
Итоговая аттестация (при наличии)	дз/э

**Желаем Вам удачи!**

## СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

### РАЗДЕЛ 1. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

#### Тема 1.9. Транспорт как отрасль экономики

**Основные понятия и термины по теме:** объемные и качественные показатели эксплуатационной работы; ресурсы железнодорожного транспорта.

**План изучения темы** (перечень вопросов, обязательных к изучению):

1. Роль и значение железнодорожного транспорта в системе рыночной экономике.
2. Транспортная продукция, ее особенности и измерители.
3. Объемные и качественные показатели эксплуатационной работы.
4. Материально-технические, трудовые и финансовые ресурсы.
5. Рынок труда, направление кадровой политики на транспорте.
6. Доходы от перевозок, пути повышения доходов.
7. Состав и структура эксплуатационных расходов отрасли, их зависимость от размеров движения.
8. Элементы затрат, калькуляция себестоимости.
9. Прибыль организации, распределение и исследование прибыли.

#### **Краткое изложение теоретических вопросов:**

Транспорт является составной частью всех стадий производства продукции предприятий отраслей народного хозяйства. Это крупная многоотраслевая сфера, включающая все виды грузового и пассажирского транспорта: железнодорожного, автомобильного, морского, речного, трубопроводного, воздушного, промышленного и городского.

Транспорт является общим условием производства продукции, так как представляет собой связующее звено между производителями и потребителями товаров, услуг, без которого рыночные отношения невозможны. Транспорт продукцию в виде особой вещи не производит, но в процессе перевозки с грузом происходит особая материальная перемена – перемена его местонахождения. Продукция транспорта – это само перемещение. Таким образом, наряду с основными направлениями материального производства (добывающей и обрабатывающей промышленностью, сельского хозяйства) транспорт также представляет собой отрасль материального производства. Эти четыре отрасли являются фундаментом национального дохода государства.

От слаженной работы транспорта зависит экономическая и технологическая эффективность и функционирование отраслей

промышленности, сельского хозяйства и т.д. транспорт тесно взаимодействует со всеми отраслями общественного производства.

Предприятия транспорта получают от базовых отраслей новые технические средства, которые в свою очередь обеспечивают повышение качества и объемов его работы.

По своему назначению железнодорожный транспорт делится на две группы:

1. внутрипроизводственный;
2. магистральный.

К первому виду относится транспорт, перемещающий средства труда и рабочих внутри предприятия. Его работой является часть технологического процесса предприятия. К нему относятся широко- и узкоколейные железные дороги, автомобили, погрузчики, конвейеры и другие.

Ко второму виду относится транспорт, перемещающий продукцию от производителя к потребителю между предприятиями, регионами, странами.

Перевозки в сфере обращения выполняет в основном транспорт общего пользования - железнодорожный транспорт, морской, речной, автомобильный, воздушный и специализированный (трубопроводный, линии электропередачи).

Все виды транспорта в рыночных условиях взаимодействуют и дополняют друг друга на основе конкуренции в целях наиболее полного, бесперебойного и качественного удовлетворения потребностей общественного производства в грузовых перевозках и населения в передвижениях с наибольшим комфортом и максимумом услуг. Поэтому в условиях рынка для завоевания своего рыночного сегмента к любому виду транспорта предъявляются повышенные требования по уровню качества перевозок:

1. безопасность;
2. сохранность (снижение потерь, порч грузов);
3. скорость и сроки доставки грузов (большой ущерб несет железная дорога за неподачу в срок подвижного состава под погрузку грузов, за просрочку их доставки по вине транспортников);
4. регулярность и своевременность перевозок (ритмичность доставки предприятиям сырья, топлива и т.д.)

Выбор эффективного вида транспорта в условиях конкуренции производится на основе технико-экономических расчетов с учетом конкретных требований рынка на перевозки.

2. Продукция транспорта, ее особенности и измерители  
Продукцией транспорта является процесс перевозки грузов и пассажиров. Данное понятие применяется только тогда, когда перевозка завершена, то есть груз или пассажир доставлен в пункт назначения. Также продукцию транспорта можно измерить в стоимостной форме в виде доходов от грузовых или пассажирских перевозок.

На выполнение транспортной продукции затрачивается определенная работа. Транспортная работа отражает как объемы перевозок грузов и пассажиров, так и расстояния их перевозки. В грузовом движении транспортная

работа – это грузооборот, измеряемый тонно-километрами, а в пассажирском движении – пассажирооборот, измеряемый пассажиро-километрами.

Различают грузооборот нетто и брутто. Грузооборот брутто кроме работы на перемещение грузов учитывает массу тары подвижного состава.

Грузооборот нетто имеет две разновидности:

1. тарифный (исчисляется по кратчайшему расстоянию между пунктами на основании расстояний, указанных в дорожных ведомостях, по которым определяется тарифная плата).

2. эксплуатационный (определяется исходя из фактически пройденного расстояния по маршрутам машиниста).

Как правило эксплуатационный грузооборот больше тарифного, но бывают и исключения, там где в тарифном руководстве в расстояние целиком включены участки крупных железнодорожных узлов, таких как Москва, Санкт-Петербург.

Совокупная работа транспорта в грузовом и пассажирском движении измеряется условно-натуральным показателем – приведенные тонно-километры. На железнодорожном транспорте данный показатель определяется суммированием тонно-километров и пассажиро-километров. На железнодорожном транспорте 1 пассажиро-километр приравнивается к 2 тонно-километрам (при расчете производительности труда. Это, установлено исходя из того, что трудоемкость и себестоимость 1 пасс-км более чем в два раза выше, чем 1 тонно-км).

На размеры грузооборота влияет множество факторов, наиболее важные из них – это:

1. комплексное развитие народного хозяйства в целом (освоение отдаленных районов, связывает в единое государственное целое республики, края, области, районы);

2. (главный) система организации и сбыта, т.е. районные балансы производства и потребления. Прочные связи между производителем и потребителем продукции ведут к снижению объемов перевозки, сокращению транспортных издержек;

3. уровень развития экономических районов (например, Москва и БАМ);

4. развитие производственных сил (люди, средства труда, технологии);

5. концентрация отраслей в крупных городах, промышленных узлах.

Продукция транспорта имеет ряд особенностей, которые необходимо учитывать при выборе оптимальных вариантов развития транспорта:

1. продукция транспорта не имеет физических измерителей.

2. ее нельзя накапливать. Поэтому на транспорте нет проблемы резервов продукции, а есть проблема резервов производственной мощности – пропускной и провозной способности. Пропускная способность определяется в основном мощностью постоянных устройств, а провозная способность, кроме того, - наличием и уровнем использования подвижного состава.

3. не требуется сырьевых ресурсов, так как не имеет новой вещественной формы. Это определяет структуру эксплуатационных расходов транспорта и

себестоимости его продукции (доля заработной платы и амортизации составляет более 70%, а вместе с затратами на топливо и электроэнергию – более 85%).

Перевозки грузов или пассажиров реализуются как производственный процесс, поэтому необходимо качество и эффективность удовлетворения потребностей клиентов в перевозках, в связи с этим особое значение имеют безопасность движения, ускорение оборота вагона, повышение статической нагрузки на вагон и массы поезда. Это главные характеристики интенсивной технологии перевозок. На их улучшение должны работать все структурные подразделения железнодорожного транспорта.

### **Практические занятия - не предусмотрено**

### **Задания для самостоятельного выполнения**

1. Подготовка сообщения на тему «Сравнительная характеристика различных видов транспорта».
2. Подготовка к практическим работам с использованием методических рекомендаций.
2. Проработка конспектов занятий.

### **Форма контроля самостоятельной (внеаудиторной) работы:**

- устный опрос;
- защита реферата и доклада;
- проверка конспекта.

### **Вопросы для самоконтроля по теме:**

Тестовое задание

1. Что такое транспорт?

- а) Самостоятельная отрасль хозяйства, которую следует отнести к производственной сфере;
- б) Средство перемещения;
- в) Машины, которые могут перемещаться везде.

2. Что такое грузооборот?

- а) Оборот груза;
- б) Экономический показатель работы транспорта;
- в) Перемещение груза от одного отправителя к другому;

3) Что такое пассажирооборот?

- а) Оборот пассажиров;
- б) Перемещение пассажиров от одного места назначения к другому;
- в) Показатель отражения объёма перевозок пассажиров.

4) Характеристика воздушного транспорта:

- а) Перемещается по воздуху;
  - б) Относится к автомобилям;
  - в) Относится к трубопроводному;
5. Самый быстрый и скоростной вид транспорта:
- а) Автомобильный;
  - б) Железнодорожный;
  - в) Трубопроводный;
  - г) Воздушный;
6. Между какими видами транспорта возникла конкуренция?
- а) Между воздушным и трубопроводным;
  - б) Между электронным и водным;
  - в) Между автомобильным и железнодорожным;
7. Самый дорогостоящий вид транспорта?
- а) Железнодорожный;
  - б) Трубопроводный;
  - в) Автомобильный;
  - г) Воздушный;
  - д) Электронный;
8. Самый медленный вид транспорта?
- а) Водный;
  - б) Воздушный;
  - в) Трубопроводный;
  - г) Электронный;
9. Характеристика электронного вида транспорта:
- а) Перемещение по воде;
  - б) Передача электроэнергии на дальние расстояния;
  - в) Перемещение по воздуху;
10. Что такое транспортная система России?
- а) Объединение всех видов транспорта России;
  - б) Отдельные виды транспорта;
  - в) Совокупность транспортных средств;
11. Транспорт, по которому перемещается нефть, газ:
- а) Трубопроводный;
  - б) Автомобильный;
  - в) Воздушный;
  - г) Железнодорожный;
12. Транспорт, который может доставлять доставки «от двери к двери»:
- а) Железнодорожный;
  - б) Трубопроводный;
  - в) Автомобильный;
  - г) Воздушный.

Тема 1.10. Инфраструктура – основная экономическая структура рыночной системы хозяйствования

**Основные понятия и термины по теме:** организационно-правовые формы организаций, основные средства, оборотные средства.

**План изучения темы** (перечень вопросов, обязательных к изучению):

1. Классификация организаций по формам собственности и объектам производства.
2. Производственные особенности структуры организации.
3. Инфраструктура организации.
4. Типы производства, их характеристика; понятие производственного и технологического процесса.
5. Особенности производственного процесса на железнодорожном транспорте.
6. Законы и нормативные документы, регламентирующие правовые и организационные основы железнодорожного транспорта.
7. Сущность, назначение и состав основных средств.
8. Классификация и структура основных средств, их оценка, износ и амортизация.
9. Показатели эффективности использования основных средств, фондоотдача, фондоемкость, фондовооруженность.
10. Оборотные средства; понятие, состав, структура, классификация.
11. Показатели использования оборотных средств.
12. Пути повышения эффективности использования основных и оборотных средств.

### **Краткое изложение теоретических вопросов:**

Организационно-правовая форма (ОПФ) – это признаваемая законодательством той или иной страны форма хозяйствующего субъекта, которая фиксирует метод (способ) закрепления и использования имущества хозяйствующим субъектом и вытекающие из этого его правовое положение и цели предпринимательской деятельности. То есть, организационно-правовая форма определяет способ управления имуществом хозяйствующим субъектом и вытекающие из этого его правовое положение и цели предпринимательской деятельности.

Примерами организационно-правовых форм являются – Акционерное общество (АО), Общество с ограниченной ответственностью (ООО), Учреждение.

Таким образом, организационно-правовая форма — это закрепленный законодательством той или иной страны способ владения и пользования имуществом (для некоторых компаний и метод распоряжения), и, исходя из этого, и вытекающие из этого цели создания и ведения предпринимательской деятельности.

В законодательно закреплённую систему организационно-правовых форм входят:

- две формы предпринимательской деятельности (без образования юридического лица);
- 7 разновидностей организаций коммерческого характера;
- 7 видов организаций некоммерческого характера.

Согласно ГК РФ возможны следующие организационно-правовые формы собственности:

- хозяйственные товарищества;
- хозяйственные общества;
- производственные кооперативы;
- унитарные предприятия.

На практике используются такие виды ОПФ коммерческих образований: общества, товарищества, унитарные предприятия, кооперативы.

В некоммерческих образованиях выделяют такие типы: кооператив, общественная организация, различные фонды, товарищества, ассоциации.

Материально-техническая база – это совокупность вещественных элементов, производительных сил, технологических процессов и форм организации производства. Следовательно, материально-техническая база, как научная экономическая категория, является совокупностью вещественных элементов производительных сил; в ее состав непосредственно не включаются работники производства.

Экономическая сущность основных фондов состоит в том, что они как материально-вещественные ценности используются в торгово-технологическом процессе и постепенно (частями) переносят свою стоимость на цену товара через расходы на продажу.

Основные фонды – это средства труда. По натурально-вещественной форме они представляют собой здания, сооружения, машины и оборудование, транспортные средства и т.д.

Основные фонды подразделяют на производственные (занятые в сфере производства) и непроизводственные (жилые здания, санатории и т.д.).

Структура основных фондов, то есть соотношение отдельных элементов, имеет свои особенности в различных отраслях народного хозяйства. В промышленности высокий удельный вес занимают машины и оборудование. Для основных фондов торговли характерна большая доля зданий и сооружений. В то же время состав основных фондов кооперативной и государственной торговли различается. В государственной торговле преобладают арендованные здания, там выше уровень технической оснащённости, но значительно меньше собственных транспортных средств.

Основные фонды учитываются как в натуральном, так и в стоимостном выражении.

Для анализа материально-технической базы (основных фондов) используется система показателей, которая подразделяется на три группы. К

первой группе относятся показатели, которые характеризуют наличие, состав, состояние и движение основных фондов и во многом определяют их использование.

Наличие основных фондов характеризует ряд абсолютных показателей: общая сумма основных фондов по первоначальной (восстановительной) балансовой стоимости на начало и конец года, общая сумма основных фондов по остаточной стоимости на конкретную дату, среднегодовая стоимость основных фондов.

Эффективность деятельности предприятия зависит не только от наличия, но и от состояния материально-технической базы, показателями которой являются коэффициент износа и процент остаточной стоимости основных фондов (коэффициент годности).

Помимо основных фондов каждое предприятие должно иметь оборотные средства, которые включают оборотные фонды и фонды обращения. Оборотные фонды и фонды обращения содержат необходимые для осуществления нормальной производственно-хозяйственной и финансовой деятельности объединения, предприятия запасы предметов труда, незаконченной и готовой продукции, а также денежные средства.

Назначение оборотных средств: обеспечении непрерывности процесса производства и обращения общественного продукта. Оборотные средства находятся в постоянном движении, приобретая форму денег, сырья, материалов, топлива и других предметов труда. В процессе кругооборота они проходят три стадии:

- стадию обращения, которая охватывает период, необходимый для образования производственных запасов (оборотные средства на этой стадии используются в денежной форме для приобретения сырья, материалов и других предметов труда);

- стадию производства, которая начинается с поступления предметов труда в производство и заканчивается поступлением готовой продукции на склад предприятия (оборотные средства выступают на этой стадии в виде предметов труда, незаконченной и готовой продукции);

- стадию обращения, которая начинается с поступления готовой продукции на склад предприятия и заканчивается получением выручки от реализации продукции (оборотные средства на этой стадии выступают в виде готовой продукции и денег).

### **Практические занятия**

- Определение показателей использования основных фондов и оборотных средств.
- Расчет амортизационных средств.

### **Задания для самостоятельного выполнения**

1. Подготовка доклада на тему «Цель и планируемые результаты Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.».

2. Подготовка к практическим работам с использованием методических рекомендаций.

3. Проработка конспектов занятий.

### **Форма контроля самостоятельной (внеаудиторной) работы:**

- выполнение и сдача ПР;
- устный опрос;
- защита реферата и доклада;
- проверка конспекта.

### **Вопросы для самоконтроля по теме:**

1. Что такое инфраструктура железнодорожного транспорта?
2. Что относится к ПФ организации, какова их структура?
3. Какова роль ОФ в организации производственного процесса?
4. В чем сущность и значение понятий «амортизация» и «износ»? Что такое амортизационный фонд и как он образуется?
5. Охарактеризуйте ОС организации: сущность, состав, структуру.
6. Что понимают под оборачиваемостью ОС?
7. Назовите показатели использования ОФ организации.

### **Тема 1.11. Основы организации и нормирования труда. Ресурсы управления**

**Основные понятия и термины по теме:** индивидуальная фотография рабочего дня, материалы хронометража, нормы затрат труда.

### **План изучения темы (перечень вопросов, обязательных к изучению):**

1. Основные задачи и принципы организации труда, ее особенности на железнодорожном транспорте.
2. Основные направления совершенствования организации труда на станции.
3. Значение и задачи бригадной формы организации труда.
4. Структура кадров, движение кадров, списочная численность персонала и показатели ее измерения.
5. Основные аспекты управления человеческими ресурсами.
6. Механизм управления персоналом.
7. Структура управления персоналом на транспорте.
8. Мотивация исполнителей на повышение качества труда.

9. Понятие о рабочем времени.
10. Бюджет рабочего времени.
11. Классификация затрат рабочего времени.
12. Сущность и значение нормирования труда.
13. Основные виды норм затрат труда.
14. Методы нормирования труда: опытно-статистический и аналитический (исследовательский и расчетный).
15. Нормативы затрат труда.

### **Краткое изложение теоретических вопросов:**

Время работы – это период, в течение которого работник выполняет трудовые приемы и действия в течение смены (рабочего дня).

Подготовительно-заключительное время - это время, затрачиваемое работником на подготовку к выполнению работы и на ее завершение.

Оперативное время – это время, в течение которого работником или группой работников непосредственно выполняется производственное задание (включает основное время и вспомогательное время).

Основное время – это время, в течение которого предмет труда претерпевает количественные и качественные изменения, а также изменение положения в пространстве.

Вспомогательное время – это время, затрачиваемое исполнителем на действия, обеспечивающие выполнение основной работы.

Время обслуживания рабочего места – это время на уход за рабочим местом и поддержание оборудования в рабочем состоянии.

Время технического обслуживания – связано с уходом за оборудованием при выполнении конкретного задания на этом оборудовании.

Время организационного обслуживания – это время на поддержание рабочего места в работоспособном состоянии.

Время перерывов в работе – это период, в течение которого работник, находясь на производстве, не работает.

Время регламентированных перерывов – предполагает время на отдых, личные надобности, время неустраняемых перерывов, установленных технологией и организацией производственного процесса.

Время нерегламентированных перерывов – вызываются нарушениями нормального протекания производственного процесса (вследствие плохой организации труда и производства, нарушения технологии, приводящее к авариям и непредусмотренным простоям оборудования) и нарушениями трудовой дисциплины.

Норма затрат труда – это количество труда, которое необходимо затратить на качественное выполнение заданной работы в определенных организационно-технических условиях. Норма затрат труда определяет величину и структуру необходимых затрат труда на выполнение определенной

работы и является эталоном, с которым сравниваются фактические затраты в целях определения их рациональности.

### **Практические занятия**

- Обработка материалов индивидуальной фотографии рабочего дня.
- Обработка материалов хронометража.
- Расчет норм затрат труда.

### **Задания для самостоятельного выполнения**

1. Подготовка к практическим работам с использованием методических рекомендаций.
2. Проработка конспектов занятий.

### **Форма контроля самостоятельной (внеаудиторной) работы:**

- выполнение и сдача ПР;
- устный опрос;
- проверка конспекта.

### **Вопросы для самоконтроля по теме:**

1. Сущность нормирования труда.
2. Методы нормирования труда.
3. Классификация затрат рабочего времени.
4. Способы изучения трудовых процессов и затрат рабочего времени.
5. Нормы труда.
6. Нормообразующие факторы.

## **Тема 1.12. Трудовые ресурсы и оплата труда**

**Основные понятия и термины по теме:** производительность труда, заработная плата, фонд оплаты труда.

### **План изучения темы (перечень вопросов, обязательных к изучению):**

1. Понятие производительности труда.
2. Показатели производительности труда: выработка, трудоемкость.
3. Методы измерения производительности труда: натуральный, денежный(стоимостной) и трудовой.
4. Факторы и резервы роста производительности труда: характеристика и направление реализации.

5. Способы определения производительности труда для различных подразделений железнодорожного транспорта.
6. Сущность, принципы и механизм организации заработной платы в организациях железнодорожного транспорта.
7. Тарифная система оплаты труда: ее сущность, состав и содержание ее элементы.
8. ЕТКС (единый тарифно-квалификационный справочник).
9. Бестарифная система оплаты труда.
10. Формы и системы оплаты труда: сдельная, повременная, их разновидности, преимущества и недостатки, области применения.
11. Права организаций в области оплаты труда.
12. Структура заработной платы, виды и порядок доплат, методика расчета заработной платы работников различных категорий.
13. Система премирования, источники, условия и показатели премирования.
14. Порядок индексации доходов населения в условиях инфляции.
15. Методика определения необходимой численности различных категорий работников и фонда оплаты труда.

### **Краткое изложение теоретических вопросов:**

Оплата труда - система отношений, связанных с обеспечением установления и осуществления работодателем выплат работникам за их труд в соответствии с законами, иными нормативными правовыми актами, коллективными договорами, соглашениями, локальными нормативными актами и трудовыми договорами.

Заработная плата - вознаграждение за труд в зависимости от квалификации работника, сложности, количества, качества и условий выполняемой работы, а также выплаты компенсационного и стимулирующего характера.

В современных условиях хозяйствования заработок работников уже не определяется размером какого-то гарантированного фонда оплаты труда, устанавливаемого вышестоящим органом, а зависит от конечных результатов работы и доходов предприятия. Работник становится реальным совладельцем предприятия.

Заработная плата – это основная часть жизненных средств работников, представляющая собой долю дохода предприятия, зависящую от конечных результатов работы коллектива и распределяемую между ними в соответствии с количеством и качеством затраченного труда, реальным вкладом, а также размером вложенного капитала.

Материальное стимулирование – это сознательно организуемая предприятием система поощрений и взысканий, обеспечивающая зависимость получаемых работником жизненных благ от его личного трудового вклада и капитала.

При организации и регулировании оплаты труда возникает проблема – определение минимума заработной платы, под которой понимают сумму средств, обеспечивающих воспроизводство рабочей силы наиболее низкого качественного уровня, используемый в нормальных условиях труда. В минимальный размер оплаты труда не включаются доплаты и надбавки, премии и другие выплаты. Не допускается устанавливать оплату труда ниже минимального размера. Он выполняет функцию социального стандарта, обязательность которого обеспечивает закон.

### **Практические занятия**

- Расчет производительности труда.
- Расчет заработной платы работников станции.
- Расчет численности различных категорий работников станции.
- Расчет фонда оплаты труда и среднемесячного заработка работников станции.

### **Задания для самостоятельного выполнения**

1. Подготовка сообщения на тему «Планирование производительности труда по факторам».
2. Подготовка к практическим работам с использованием методических рекомендаций.
3. Проработка конспектов занятий.

### **Форма контроля самостоятельной (внеаудиторной) работы:**

- выполнение и сдача ПР;
- устный опрос;
- защита реферата и доклада;
- проверка конспекта.

### **Вопросы для самоконтроля по теме:**

- Понятие оплаты труда;
- Функции оплаты труда;
- Основные принципы оплаты труда;
- Сущность организации оплаты труда на предприятии.

## **Тема 1.13. Маркетинговая деятельность и планирование на железнодорожном транспорте**

**Основные понятия и термины по теме:** реклама, экономическая эффективность, производственно-финансовая деятельность.

## **План изучения темы** (перечень вопросов, обязательных к изучению):

1. Понятие и концепция маркетинга.
2. Концепция совершенствования производства, качества товаров, сбыта, современная концепция социально-ориентированного маркетинга.
3. Принцип и цели маркетинга: ориентация производства на рынок, конкурентоспособность, высокая рентабельность; функции маркетинга и этапы его организации: сбор информации и комплексное исследование рынка, формирование ценовой политики и установление цен на товары (услуги), определение жизненного цикла товаров и формирование цен на различных его стадиях; стимулирование сбыта.
4. Реклама: назначение, классификация, требование к рекламе, ее виды.
5. Понятие конкурентоспособности.
6. Пути повышения качества и конкурентоспособности транспортной продукции.
7. Цели и задачи системы фирменного транспортного обслуживания (СФТО) ОАО «РЖД».
11. Задачи и особенности планирования перевозок грузов железнодорожным транспортом, виды планов перевозки грузов.
12. Методы планирования.
13. Особенности организации и планирования работы на перевозки на станции.
14. Классификация и структура эксплуатационных расходов, порядок их планирования.
15. Понятие себестоимости перевозок, пути ее снижения.
16. Ценовая политика и ценообразование на железнодорожном транспорте.
17. Тарифы на грузовые перевозки, перечень документов, их содержание.
18. Порядок финансирования производственно-хозяйственной деятельности организации.
19. Значение и динамика пассажирских перевозок, порядок их планирования.
20. Повышение качества пассажирских перевозок.
21. Пассажирские тарифы.
22. Особенности организации и планирования работы по обслуживанию пассажиров.
23. Назначение и содержание бизнес-плана.
24. Оценки рынка: анализ конкурентов и рынка сбыта продукции.
25. План маркетинга.
26. Производственная программа, принципы формирования и содержания, производственные мощности, необходимые для реализации производственной программы.
27. Значение и виды учета.

28. Формы учета и отчетности производственной деятельности железнодорожной станции.

29. Учетная и отчетная документация.

30. Ревизия и инвентаризация.

31. Цели, виды и методы экономического анализа.

### **Краткое изложение теоретических вопросов:**

Современная концепция маркетинга представляет собой систему принципов и методов комплексного изучения рынка и запросов потребителей, планирования соответствующих ассортимента и объемов выпускаемых продуктов, формирования ценовой политики, распределения продуктов между выбранными рынками и стимулирование сбыта с тем, чтобы достигнутое при этом разнообразие благ приводило к удовлетворению интересов как производителей, так и потребителей.

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

К пользователям железнодорожного транспорта относятся грузоотправители и грузополучатели, посреднические организации по транспортно-экспедиционному обслуживанию и компании-операторы, собственники подвижного состава, пользующиеся инфраструктурой магистрального транспорта ОАО «РЖД».

Основными принципами маркетинга по формированию спроса на грузовые перевозки являются:

- тщательное изучение транспортного и товарного рынков и требований (запросов) клиентуры и объему перевозок, безопасности и качеству транспортного обслуживания;

- ориентация транспортного производства на максимальное удовлетворение интересов клиентуры и эффективное использование подвижного состава;

- применение методов транспортной логистики для обеспечения оптимальности сферы материального обращения;

- обеспечение инновационности транспортного производства на основе достижений НТП, создание условий для максимального приспособления производства к требованиям рынка, к структуре спроса на перевозки, исходя не из сиюминутной выгоды, а из долгосрочной перспективы;

- научно обоснованное планирование и прогнозирование деятельности транспортного предприятия с ориентацией на положительный конечный результат, в том числе на повышение его конкурентоспособности;

- объективное и своевременное информирование потенциальных пользователей о транспортных возможностях и воздействия на них с помощью гибкой тарифной политики, референций, рекламы и других средств стимулирования спроса на перевозки с целью привлечения их к услугам конкретного транспортного предприятия.

На основе этих принципов осуществляется процесс формирования и планирование конкретных объемов грузовых перевозок. На железнодорожном транспорте эту работу выполняют специалисты главного и дорожного центров Системы фирменного и транспортного обслуживания (СФТО) ОАО «РЖД». Для этого осуществляют следующие мероприятия:

- маркетинговое обследование экономики районов тяготения железных дорог с помощью опросных анкет, наблюдений и изучения статистических и прогнозных материалов градообразующих отраслей, предприятий, компаний и фирм;

- анализ результатов обследования, заявок, контрактов и договоров на перевозки, сегментирование транспортного рынка, выбор целевых сегментов и определение емкости транспортного рынка;

- планирование и прогнозирование перевозок грузов на определенные сроки по выбранным сегментам с учетом провозной и пропускной способности железных дорог;

- разработка мероприятий по повышению качества транспортного обслуживания и внедрению новых видов транспортных услуг, стимулированию сбыта транспортной продукции и развитию рекламы на транспорте;

- использование информационных технологий для мониторинга текущего выполнения планов-прогнозов по перевозкам и своевременное реагирование на динамику конъюнктуры транспортного рынка с целью обеспечения безубыточности и финансово-экономической стабильности работы транспортных предприятий.

Таким образом, прогнозирование спроса на грузовые перевозки — это многоступенчатый процесс определения реальных потребностей грузоотправителей в перевозке грузов. Его конечным результатом является разработка планов перевозок грузов, которые различаются по срокам (времени) действия, номенклатуре планируемых грузов и количеству рассчитываемых показателей.

### **Практические занятия**

- Составление рекламы на новый вид продукции и услуг.
- Планирование объемных и качественных показателей работы станции.
- Расчет эксплуатационных расходов и себестоимости продукции станции.

- Расчет экономической эффективности от внедрения новой техники, прогрессивных технологий, выпуска новых видов продукции, услуг.
- Анализ результатов производственно-финансовой деятельности станции.

### **Задания для самостоятельного выполнения**

1. Подготовка доклада на тему «Транспортно-экономические балансы и их роль в планировании».
2. Подготовка к практическим работам с использованием методических рекомендаций.
3. Проработка конспектов занятий.

### **Форма контроля самостоятельной (внеаудиторной) работы:**

- выполнение и сдача ПР;
- устный опрос;
- защита реферата и доклада;
- проверка конспекта.

### **Вопросы для самоконтроля по теме:**

1. Система планирования, организации, управления деятельностью предприятия по производству и реализации товаров, а также оказанию услуг на основании комплексного изучения рынка и запросов потребителей, планирования соответствующего ассортимента и объема выпускаемых товаров и услуг является:

- А) ребрендингом
- Б) менеджментом
- В) маркетингом
- Г) ценообразованием.

2. Концепция маркетинга в управлении компанией – это:

- А) концепция выявления наиболее оптимальных сфер инвестиций и расходов;
- Б) концепция ориентирования на выявление и максимальное удовлетворение запросов и потребностей покупателя определенного целевого рынка;
- В) концепция повышения качественных показателей изготавливаемой продукции;
- Г) собственное позиционирование по отношению к конкурентной конъюнктуре.

3. Перечислите условия наиболее эффективного функционирования производственно-сбытовой системы маркетинга в компании:

- А) рынок покупателя
- Б) низкие издержки
- В) товар производится и реализуется под определенный сегмент рынка
- Г) увязка основных задач производства с определенными, конкретными потребностями покупателей
- Д) рынок продавца.

4. Основными принципами маркетинговой деятельности являются:

- А) программно-целевой подход
- Б) инновация и концентрация усилий
- В) системность
- Г) адаптивность и воздействие непосредственно на потребителя
- Д) ориентация на потребителя.

5. К общим функциям маркетинга следует отнести:

- А) анализ
- Б) координирование
- В) организацию
- Г) планирование
- Д) учет и контроль.

6. К специфическим функциям маркетинга следует отнести:

- А) анализ
- Б) сбытовую
- В) товарно-производственную.

7. При проведении маркетинговых исследований в анкетах закрытые вопросы строятся в форме вопросов:

- А) альтернативных
- Б) с выбором ответа
- В) построенных методом шкалирования
- Г) построенных без подсказки.

8. Перечислите фазы жизненного цикла товара в порядке следования:

- А) зрелость
- Б) внедрение
- В) насыщение и спад
- Г) рост и развитие.

9. К элементам ценовой конкуренции можно отнести:

- А) использование конкурирующими фирмами политики цен как основного рычага в конкурентной борьбе
- Б) публичное извещение о снижении цен на собственную продукцию;
- В) снижение цен скрытое
- Г) конкуренция качества услуг и товаров.

10. Расположите этапы процесса разработки нового товара в порядке следования:

- А) разработка торговой марки и упаковки товара
- Б) изготовление образца нового товара и проведение лабораторных и рыночных испытаний

- В) поиск идеи нового товара
- Г) масштабное, серийное производство и подготовка рынка.

11. Особенность транспортного маркетинга вызывают:

- А) специфичность транспортной услуги
- Б) отличия тарифной политики от порядка формирования цен в других отраслях экономики
- В) новшества в транспортной сфере
- Г) большая разветвленность и протяженность дорог в стране

#### Тема 1.14. Инвестиционная политика предприятия

**Основные понятия и термины по теме:** инновации, инвестиции.

**План изучения темы** (перечень вопросов, обязательных к изучению):

1. Инновации; понятия и классификация.
2. Инвестиции, их типы, основные сферы.
3. Принципы инвестирования.
4. Методы расчета эффективности инвестиций.

**Краткое изложение теоретических вопросов:**

Инновация — это система технических, технологических и организационных новшеств, доведенная до стадии практического использования и обеспечивающая коммерческую эффективность в условиях рыночной экономики.

Инновациям присущи такие признаки, как научная новизна, практическая реализуемость и коммерческая эффективность. Только наличие одновременно всех признаков у объекта изучения позволяет относить его к этой экономической категории.

С целью обоснования приоритетов и оптимизации процесса управления инновациями, обоснованного вложения инвестиций в инновационные процессы используется классификатор инноваций, инновационных процессов и нововведений, в котором выделяют два уровня:

- 1) группировка по базовым признакам (степень новизны, инновационный потенциал и т.п.);
- 2) группировка технологических понятий и нормализованных параметров по базовым признакам.

Инновации дифференцируются по степени новизны (абсолютная, относительная, условная, частная) и инновационному потенциалу (радикальный, комбинированный, модифицированный).

Нововведения типизируются по степени сложности инновационного продукта (простой, сложный, модифицированный и т.п.), сферам разработки (производственная, социальная, финансовая и т.п.), уровням иерархии

управления общественным производством (федеральный, региональный, отраслевой, внутрифирменный).

Инновации различаются по областям применения и этапам:

- технические — появляются обычно в производстве продуктов с новыми или улучшенными свойствами;
- технологические — возникают при применении улучшенных, более совершенных способов изготовления продукции;
- организационно-управленческие — связаны прежде всего с процессами оптимальной организации производства, транспорта, сбыта и снабжения;
- информационные — решают задачи организации рациональных информационных потоков в сфере научно-технической и инновационной деятельности, повышения достоверности и оперативности получения информации;
- социальные — направлены на улучшение условий труда, решение проблем здравоохранения, образования, культуры.

Исходя из того, что целью инновационного процесса является обеспечение устойчивого экономического развития ОАО «РЖД» и формирование желаемых конкурентных преимуществ, следует отразить в классификации направления инновационного процесса таким образом, чтобы отчетливо прорисовывалась взаимосвязь между инновационным процессом и процессом формирования и сохранения конкурентных преимуществ. Источники конкурентных преимуществ для железнодорожного холдинга можно разбить на две основных группы:

- качество транспортного обслуживания клиентов;
- качество внутренних бизнес-процессов.

В соответствии с выделенными источниками можно сгруппировать инновации по следующим двум направлениям:

- инновации, направленные на улучшение качества перевозок;
- инновации, позволяющие более эффективно использовать имеющиеся ресурсы структурных подразделений, повышающие качество и общую эффективность работы холдинга за счет технических и технологических новшеств.

Инновации, влияющие на качество транспортной продукции, необходимы для повышения способности выдерживать конкуренцию услуг-заменителей, поэтому инновации данной группы направлены на улучшение фактических характеристик качества конкретной перевозки по отношению к тем же характеристикам аналогичных перевозок, выполняемых конкурентами. К ним относятся следующие параметры перевозок: транспортная обеспеченность, согласованность, доступность, регулярность, сохранность грузов, экологичность, безопасность и комплексность, т.е. сочетание перевозочного процесса с дополнительными услугами.

Инвестиции (от лат. invest — вкладывать) представляют собой все виды имущественных и интеллектуальных ценностей, имеющих денежную оценку и

вкладываемых инвестором в объекты предпринимательской деятельности с целью получения какого-либо полезного результата.

К инвестициям относят: движимое и недвижимое имущество; денежные средства, целевые банковские вклады; ценные бумаги; интеллектуальные ценности; право пользования землей, ее недрами и другими природными ресурсами.

Инвестиции в основной капитал (основные средства), в том числе затраты на новое строительство, расширение, реконструкцию и техническое перевооружение действующих предприятий, приобретение машин, оборудования, инструмента, инвентаря, проектно-исследовательские работы и другие затраты принято называть капитальными вложениями.

Инвестиционная деятельность регламентируется действующим законодательством. Так, инвестиционная деятельность, осуществляемая в форме капитальных вложений, регламентируется соответствующим Федеральным законом от 02.01.2000 г. № 22-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений». Закон определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории РФ, а также устанавливает гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, независимо от форм собственности.

Инвестиции могут классифицироваться по следующим признакам: форме и виду вложений, отраслевому признаку, уровню инвестора, источнику финансирования, системному признаку, сфере вложений, воспроизводственной и технологической структуре, виду объекта инвестирования.

Эффективность инвестиций определяется сопоставлением результата, полученного в ходе реализации инвестиционного проекта, и инвестиционных затрат, его обусловивших. Результатом применительно к интересам инвестора являются: прирост национального дохода, снижения текущих расходов по производству продукции или оказанию услуг, рост дохода или прибыли предприятия, снижение энергоемкости и ресурсоемкости продукции и т.п.

Инвестиционные затраты включают в себя инвестиции на осуществление технико-экономических исследований инвестиционных возможностей, разработку ТЭО, бизнес-плана реализации инвестиционного проекта; затраты на выполнение научно-исследовательских работ, разработку проектно-сметной документации, выполнение проектно-исследовательских работ; приобретение подвижного состава и оборудования; затраты на строительные-монтажные работы и т.п.

**Практические занятия – не предусмотрено**

**Задания для самостоятельного выполнения**

1. Подготовка доклада на тему «Учет инфляции при оценке эффективности инвестиционных проектов».
2. Проработка конспектов занятий.

**Форма контроля самостоятельной (внеаудиторной) работы:**

- устный опрос;
- защита реферата и доклада;
- проверка конспекта.

**Вопросы для самоконтроля по теме:**

1. Охарактеризуйте понятие инвестиций.
2. Как соотносятся понятия «инвестиции» и «капитал»?
3. По каким классификационным признакам различаются виды инвестиций?
4. Что является объектом инвестиционной деятельности?
5. Кто может выступать в качестве субъекта инвестиционной деятельности?
6. Что собой представляют инвестиционные ресурсы организации?
7. Какие категории, возможные виды ресурсов, используемые в инвестиционной деятельности, существуют?
8. Назовите понятие «инвестиционный цикл». Какие стадии включает инвестиционный цикл?
9. Что собой представляет инвестиционный механизм?
10. Перечислите структурные составляющие инвестиционного механизма и охарактеризуйте их.
11. Расскажите о взаимосвязи интересов субъектов инвестиционной деятельности.
12. В чем выражается многомерность инвестиционного процесса?
13. За счет каких мер возможно повышение эффективности инвестиционной деятельности?

**Тема 1.15. Внешнеэкономическая деятельность организации**

**Основные понятия и термины по теме:** внешнеэкономические связи, экспорт, импорт.

**План изучения темы (перечень вопросов, обязательных к изучению):**

1. Значение внешнеэкономических связей, формы внешнеэкономической деятельности организации.
2. Понятия: «экспорт», «импорт».
3. В чем заключается выгода международной торговли.

4. Формы экспорта капитала.
5. Принципы государственного регулирования внешнеэкономических связей.
6. Совместные предприятия, свободные экономические зоны.

### **Краткое изложение теоретических вопросов:**

Транспортное обслуживание внешнеэкономических связей формируется на основе интересов заказчика транспортной перевозки и других видов услуг, входящих в систему доставки груза от склада производителя до склада потребителя. Можно выделить следующие элементы транспортного обслуживания:

- подготовка грузов к перевозке, включая упаковку, затаривание, складские работы, оформление сопроводительной документации, получение экспортных лицензий, карантинных, ветеринарно-санитарных свидетельств, сертификатов качества и др.
- доставка грузов к магистральным видам транспорта;
- заключение договора перевозки с первым перевозчиком;
- погрузочно-разгрузочные и складские работы в пункте отправления продукции;
- перемещение товара первым перевозчиком;
- таможенные и санитарно-ветеринарные операции на пограничных станциях;
- складские и перегрузочные операции при передаче товара второму перевозчику;
- заключение договора перевозки и перемещение груза вторым перевозчиком;
- перегрузочные, складские операции и перемещение груза последующими перевозками;
- сдача груза получателю;
- розыск груза;
- ведение претензий, исков и арбитражных дел;
- страхование груза;
- транспортно-экспедиторское обслуживание и др.

Транспортное обслуживание осуществляется под контролем продавца и покупателя товара. Оно фиксируется в международных договорах купли-продажи товара виде базиса поставки и транспортных условий.

В транспортном обеспечении можно выделить технические, технологические, экономические и организационные аспекты. Под техническими аспектами понимается подбор вида перевозки, вида транспорта и типа подвижного состава, наиболее соответствующих перевозимой партии груза. При этом должны быть учтены и экономические факторы, обеспечивающие дешевизну перевозки, сохранность продукции, стоимость подготовки товара к перевозке. Правильное решение технологических аспектов

транспортного обеспечения позволяет повысить эффективность международных перевозок за счет применения прогрессивных транспортно-технологических систем, включающих в себя контейнерные, пакетные, паромные и другие способы перемещения грузов укрупненными местами.

Экономические аспекты включают планирование и учет транспортной продукции, систему ценообразования и оценки экономической эффективности транспортного обслуживания внешнеэкономических связей.

Под организационными аспектами понимаются, в первую очередь, рациональная структура управления внешнеторговыми перевозками и регулирование производственных процессов, включая коммерческо-правовое регулирование взаимоотношений участников транспортного процесса.

### **Практические занятия – не предусмотрено**

### **Задания для самостоятельного выполнения**

1. Подготовка доклада на тему «Железнодорожный транспорт в системе обеспечения евроазиатских экономических связей».
2. Проработка конспектов занятий.

### **Форма контроля самостоятельной (внеаудиторной) работы:**

- устный опрос;
- защита реферата и доклада;
- проверка конспекта.

### **Вопросы для самоконтроля по теме:**

Оцените утверждения (верно – неверно)

1. Управление ВЭД предприятия – воздействие на процессы подготовки и реализации внешнеэкономических операций, ориентированное на получение прибыли, повышение рентабельности посредством участия в МРТ.

2. Координация (регулирование) ВЭД предприятия – систематическое наблюдение (мониторинг) за деятельностью специалистов, сопоставление плановых и реальных результатов ВЭД.

3. В международной практике наиболее распространенной формой внутрифирменного планирования является составление бизнес-планов, имеющих в отличие от программ высокий уровень конкретной проработки.

4. Департамент по ВЭД входит в состав крупных объединений с масштабными внешнеэкономическими операциями (как правило, с правами юридического лица и существует в форме Торговых домов).

5. Факторами, влияющими на выбор способа выхода на внешний рынок, являются:

- А) внутренние факторы;

- Б) внешние факторы;  
 В) факторы, характеризующие степень привлекательности данного способа выхода на внешний рынок;  
 Г) факторы, характеризующие совершение сделок на внешних рынках.  
 6. Способами выхода товаропроизводителя на внешние рынки являются:  
 А) экспорт;  
 Б) совместное предпринимательство;  
 В) прямое инвестирование.

## КОНТРОЛЬ И ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

### Текущий контроль

Перечень точек рубежного контроля	Охват тем <i>(указать номера тем, подлежащих контролю)</i>	Форма контроля
3/15-21          4/22-28	Тема 1.10. Инфраструктура – основная экономическая структура рыночной системы хозяйствования	ПЗ № 6. Определение показателей использования основных фондов и оборотных средств ПЗ № 7. Расчет амортизационных средств
10/03-09          11/10-16	Тема 1.11. Основы организации и нормирования труда. Ресурсы управления	ПЗ № 8. Обработка материалов индивидуальной фотографии рабочего дня. ПЗ № 9. Обработка материалов хронометража. ПЗ № 10. Расчет норм затрат труда.
16/15-21          17/22-28	Тема 1.12. Трудовые ресурсы и оплата труда	ПЗ № 11. Расчет производительности труда ПЗ № 12. Расчет заработной платы работников станции

21/19-25	Тема 1.4. Анализ производственно-финансовой деятельности предприятия	<p>ПЗ №13. Расчет численности различных категорий работников станции.</p> <p>ПЗ №14. Расчет фонда оплаты труда и среднемесячного заработка работников станции</p>
22/26-01	Тема 1.13. Маркетинговая деятельность и планирование на железнодорожном транспорте	<p>ПЗ № 15. Составление рекламы на новый вид продукции и услуг.</p> <p>ПЗ № 16. Планирование объемных и качественных показателей работы станции.</p> <p>ПЗ №17. Расчет эксплуатационных расходов и себестоимости продукции станции.</p> <p>ПЗ №18. Расчет экономической эффективности от внедрения новой техники, прогрессивных технологий, выпуска новых видов продукции, услуг.</p> <p>ПЗ №19. Анализ результатов производственно-финансовой деятельности станции.</p>

## **Промежуточный контроль по МДК**

Защита курсовой работы.  
Тематика курсовой работы:

1. Разработка плановых заданий для железнодорожной станции (сортировочной).
2. Разработка плановых заданий для железнодорожной станции (грузовой).
3. Разработка плановых заданий для железнодорожной станции (пассажирской).

## ГЛОССАРИЙ

### А

**АМОРТИЗАЦИОННЫЕ ОТЧИСЛЕНИЯ** – денежное выражение части стоимости основных фондов, переносимой на изготовленный продукт.

### Б

**БИЗНЕС-ПЛАН** - это документ, отражающий в концентрированной форме ключевые показатели, обосновывающие целесообразность некоторого проекта, четко и наглядно раскрывающий суть предполагаемого нового направления деятельности предприятия.

### Д

**ДОХОДЫ ДОРОГИ ОТ ПЕРЕВОЗОК** – это денежные суммы, получаемые за выполнение перевозки и связанные с ними услуги в границах конкретной дороги.

### З

**ЗАВИСЯЩИЕ РАСХОДЫ** – расходы, которые изменяются прямо пропорционально изменению объема перевозок. К ним относятся расходы на топливо и электроэнергию для тяги поездов, на ремонт и амортизацию локомотивов и вагонов и др.

### И

**ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ** - технико-экономические возможности промышленного предприятия проектировать и производить новую конкурентоспособную продукцию, отвечающую требованиям рынка.

### К

**КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ** делятся на три группы: использование грузоподъемности вагонов и силы тяги локомотивов; времени оборота и скорости движения подвижного состава; производительности подвижного состава.

**КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ** – затраты, направляемые на создание новых, расширение, реконструкцию и техническое перевооружение действующих основных фондов производственного и непроизводственного назначения.

**КОЛИЧЕСТВО ОБОРОТОВ ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ** – отношение суммы всей выручки от реализации продукции к среднегодовой сумме оборотных средств.

**КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРОДУКЦИИ** - совокупность технико-экономических показателей, которая оценивается интегральным показателем относительной конкурентоспособности товара.

89 - экономические условия реализации товаров, при которых возникает соперничество за рынки сбыта товаров с целью получения прибыли или других выгод.

**КОСВЕННЫЕ РАСХОДЫ** – это расходы, связанные с производством нескольких видов продукции.

### М

**МАРКЕТИНГ** - система управления той сферой деятельности фирмы (предприятия), которая обеспечивает продвижение товара на рынок для удовлетворения спроса.

## **Н**

**НОРМИРОВАНИЕ ТРУДА** – это установление меры затрат труда на изготовление единицы продукции или выработки продукции в единицу времени, выполнение заданного объема работ или обслуживание средств производства в определенных организационно-технических условиях.

## **О**

**ОБЪЕМНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ** делятся на три группы: показатели, отражающие выполненные циклы работы; пробеги подвижного состава; затраты времени вагонами и локомотивами.

К показателям первой группы относятся: число погруженных вагонов, количество принятых вагонов от соседних дорог и отделений и сдачи их на другие дороги.

К показателям второй группы относятся пробеги вагонов и локомотивов.

К показателям третьей группы относятся вагоно-часы и вагоно-локомотивы.

**ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА** – система мероприятий, обеспечивающая рациональное использование рабочей силы.

**ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ** – это совокупность средств производства, служащих дольше одного производственного цикла (года), стоимостью не ниже 100 МРОТ, постепенно переносящих свою стоимость на создаваемей продукт путем ее включения в себестоимость продукции.

**ОБОРОТНЫЕ СРЕДСТВА** – совокупность оборотных фондов и фондов обращения в денежном выражении.

**ОБОРОТНЫЕ ФОНДЫ** – это стоимость производственных запасов (материалы, топливо, сырье, малоценный инвентарь и оборудование), находящихся в эксплуатации, а также не завершенное производство и расходы будущих расчетных периодов.

**ОСНОВНЫЕ РАСХОДЫ** – расходы, тесно связанные с производственным процессом, например содержание локомотивных бригад, текущий ремонт локомотивов и т.д. Основные расходы в свою очередь делятся на основные, свойственные только отдельным хозяйствам – текущее содержание пути, ремонт вагонов, локомотивов и т.д., и общие для всех отраслей хозяйства. К основным общим для всех отраслей хозяйства относятся расходы на дополнительную заработную плату производственного персонала (оплата отпусков, выплаты за время выполнения государственных и общественных обязанностей, прохождение военных сборов и др.), отчисления на социальные нужды, расходы на технику безопасности, командировки и т.д.

**ОБЩЕХОЗЯЙСТВЕННЫЕ РАСХОДЫ** – это расходы, связанные с управлением предприятием и обслуживанием производственного процесса. Они подразделяются на общехозяйственные без учета расходов на содержание аппарата управления и расходы по содержанию аппарата управления. В эту

группу включают расходы по заработной плате цехового персонала, содержанию зданий, сооружений и инвентаря общественного назначения, подготовке кадров и т. д.

## **П**

**ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА** – это количество продукции, производимой работником в сфере материального производства за единицу рабочего времени (час, смену, месяц, год), или количеством времени, которое затрачено на производство единицы продукции.

**ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ОДНОГО ОБОРОТА ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ** – деление среднего остатка оборотных средств на однодневную выручку от реализации продукции.

**ПРЯМЫЕ РАСХОДЫ** – это расходы, которые связаны с выработкой одного вида продукции и могут быть прямо из учетных документов отнесены на себестоимость определенного вида перевозок.

## **С**

**СДЕЛЬНАЯ ОПЛАТА ТРУДА** – оплата труда, при которой заработок рабочего определяется по установленной расценке за единицу работы (продукции) и фактическому объему выполненной работы установленного качества.

## **Т**

**ТАРИФНАЯ СИСТЕМА ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ** – это совокупность нормативов, позволяющих дифференцировать оплату по труду в зависимости от его количества, качества и условий.

**ТАРИФНАЯ СТАВКА** – это размер оплаты труда за единицу рабочего времени (час, смену, месяц).

**ТАРИФНЫЙ РАЗРЯД** – показатель квалификации рабочего. Каждому разряду соответствует определенный тарифный коэффициент, который показывает, во сколько раз уровень оплаты работ (рабочего), отнесенных к данному разряду, выше уровня оплаты работ (рабочего) I разряда.

## **У**

**УСЛОВНО-ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ** – это расходы, которые не изменяются или меняются мало в зависимости от изменения объема перевозок. К этим расходам относят в основном расходы по текущему содержанию, ремонту, амортизации постоянных устройств железных дорог – тяговых подстанций, устройств сигнализации и связи и др.

## **Ф**

**ФОНДООТДАЧА** – объем продукции в стоимостном, натуральном или условно-натуральном выражении (приведенные тонно-километры, доходы, прибыль) с 1 руб. основных производственных фондов;

**ФОНДОЕМКОСТЬ** – стоимость основных производственных фондов, приходящаяся на 1000 приведенных т • км;

**ФОНДОВООРУЖЕННОСТЬ** – стоимость основных производственных фондов в расчете на 1 чел. эксплуатационного штата;

**ФОНДООСНАЩЕННОСТЬ** – стоимость основных производственных фондов, приходящихся на 1 км эксплуатационной длины.

**ФОНДЫ ОБРАЩЕНИЯ** – готовая продукция на стадии реализации, средства в расчетах, а также денежные средства на расчетном счете и в кассе предприятия.

**Э**

**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ** – текущие затраты железных дорог, необходимые для обеспечения производственного процесса в данном периоде.

В зависимости от отношения к производственному процессу расходы подразделяются на основные и общехозяйственные.

## **ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ/МДК**

### **Основные источники**

1. Драчева Е.Л. Менеджмент: учеб. для студ. сред. проф. учеб. Заведений / Е.Л. Драчева, Л.И. Юликов. – 8-е изд., стер. - М.: Издательский центр «Академия», 2007. – 288 с. (актуализировано 30.08.2017 г.).

2. Драчева Е.Л. Менеджмент. Практикум: учеб. для студ. сред. проф. учеб. Заведений / Е.Л. Драчева, Л.И. Юликов. - М.: Издательский центр «Академия», 2010. – 304 с. (актуализировано 30.08.2017 г.).

3. Основы экономики: учеб. пособие для студ. сред. проф. учеб. заведений / [Н.Н. Кожевников и др.]; под ред. Н.Н. Кожевникова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательский центр «Академия», 2007. – 288 с. (актуализировано 30.08.2017 г.).

4. Румынина В.В. Правовое обеспечение профессиональной деятельности: учеб. для студ. сред. проф. учеб. Заведений / В.В. Румынина. - 3-е изд., стер. - М.: Издательский центр «Академия», 2007. – 192 с. (актуализировано 30.08.2017 г.).

### **Дополнительные источники**

5. «Экономика железнодорожного транспорта» (журнал).

6. «Вопросы экономики» (журнал).

7. Все об электроснабжении и электротехнике - <http://www.pue8.ru/11>.

8. Железнодорожный транспорт: журнал- <http://www.zdt-magazine.ru/>

9. Техническая библиотека – <http://www.specnigi.ru>.