Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна»
(СПбГУПТД)

УТВЕРЖДАЮ
Директор ВШТЭ

Подлинник электронного документа, подписанного ЭЦП, хранится в системе электронного документооборота
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна»
Сертификат ··· 00 b5 91 75 15 26 87 e7 e7 21 c3 80 73 a8 42 2c ca
Владелец ··· Луканин Павел Владимирович, первый проректор, первый зам. руководителя
Действителен ··· с 18 декабря 2025 по 13.03.2027

Рабочая программа дисциплины

Б1.В.12 Транспортно-экспедиторское обслуживание

Учебный план: ФГОС3++m230401-1_27-12.plx

Кафедра: 28 Маркетинга и логистики

Направление подготовки: (специальность) 23.04.01 Технология транспортных процессов

Профиль подготовки: (специализация) Организация перевозок и управление транспортом

Уровень образования: магистратура

Форма обучения: очная

План учебного процесса

Семестр (курс для ЗАО)		Контактная работа обучающихся		Сам. работа	Контроль, час.	Трудоёмкость, ЗЕТ	Форма промежуточной аттестации
		Лекции	Практ. занятия				
4	УП	16	16	39,75	0,25	2	Зачет
	РПД	16	16	39,75	0,25	2	
Итого	УП	16	16	39,75	0,25	2	
	РПД	16	16	39,75	0,25	2	

Санкт-Петербург
2026

Рабочая программа дисциплины составлена в соответствии с федеральным государственным образовательным стандартом высшего образования по направлению подготовки 23.04.01 Технология транспортных процессов, утверждённым приказом Минобрнауки России от 07.08.2020 г. № 908

Составитель (и):

Кандидат экономических наук, заведующий кафедрой — Назарова Анна Николаевна

От кафедры составителя: — Назарова А.Н.
Заведующий кафедрой маркетинга и логистики

От выпускающей кафедры: — Назарова А.Н.
Заведующий кафедрой

Методический отдел: — Фахретдинова А. Р.

1 ВВЕДЕНИЕ К РАБОЧЕЙ ПРОГРАММЕ ДИСЦИПЛИНЫ

1.1 Цель дисциплины: сформировать у магистрантов комплекс профессиональных компетенций для проектирования, организации и контроля транспортно□экспедиторского обслуживания в цепях поставок, обеспечить владение методами оперативного и стратегического управления качеством и эффективностью экспедиционных услуг с учётом нормативно□правовой базы, мультимодальных схем и требований клиентов, а также развить навыки анализа отклонений, разработки корректирующих мероприятий и обоснования выбора моделей экспедиционного сервиса (3PL/4PL, инсорсинг/аутсорсинг) для достижения сквозной эффективности логистических систем.

1.2 Задачи дисциплины:

-сформировать системное понимание роли и функций транспортно□экспедиторского обслуживания в цепи поставок, включая специфику взаимодействия участников, нормативно□правовые основы и договорные механизмы ответственности экспедитора;

-освоить методики расчёта, мониторинга и анализа ключевых операционных и стратегических показателей эффективности экспедиционной деятельности (сроки, стоимость, надёжность, TCO, риски) применительно к различным видам транспорта и мультимодальным схемам;

-развить умения по выявлению причин отклонений фактических показателей от плановых, формированию управленческих решений и разработке корректирующих и предупреждающих мероприятий для повышения качества и устойчивости экспедиционного сервиса;

-обеспечить владение инструментами стратегического моделирования и сравнительной оценки экспедиционных схем, включая выбор оптимальной модели обслуживания (3PL, 4PL, инсорсинг/аутсорсинг) с учётом целевых параметров сервиса и ограничений цепи поставок;

-выработать навыки подготовки аналитических отчётов, претензионных материалов и согласования параметров перевозки между клиентом, перевозчиком и смежными участниками для обеспечения целевых показателей качества транспортно□экспедиторского обслуживания.

1.3 Требования к предварительной подготовке обучающегося:

Предварительная подготовка предполагает создание основы для формирования компетенций, указанных в п. 2, при изучении дисциплин:

2 КОМПЕТЕНЦИИ ОБУЧАЮЩЕГОСЯ, ФОРМИРУЕМЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

ПК-1: Способен контролировать ключевые операционные показатели эффективности логистической деятельности по перевозке груза в цепи поставок
Знать: - специфику ключевых операционных показателей эффективности транспортно экспедиторской деятельности (сроки исполнения заявок, процент срывов, уровень претензий, стоимость экспедирования на единицу груза); - нормативно правовую базу и договорные условия, регулирующие ответственность экспедитора и порядок контроля показателей качества услуг; -методики расчёта и сопоставления показателей эффективности при работе с разными видами транспорта и мультимодальными схемами.
Уметь: - анализировать отклонения фактических показателей от плановых по экспедиторским операциям и выявлять причины нарушений (задержки, повреждения, ошибки документооборота); - формировать управленческие решения по корректировке экспедиционных процессов с учётом требований клиентов и ограничений цепи поставок; - готовить аналитические отчёты и претензионные материалы по результатам контроля качества транспортно экспедиторского обслуживания.
Владеть: - методами оперативного контроля и мониторинга показателей работы экспедиторской цепочки (статус груза, сроки, отклонения, уведомления); - инструментами согласования параметров перевозки между клиентом, перевозчиком и смежными участниками для обеспечения целевых показателей; - подходами к разработке корректирующих и предупреждающих мероприятий по снижению рисков и повышению эффективности экспедиторских услуг.

ПК-2: Способен осуществлять разработку стратегии в области логистической деятельности по перевозке грузов в цепи поставок
Знать: - стратегические модели транспортно экспедиторского обслуживания (3PL, 4PL, инсорсинг/аутсорсинг) и критерии выбора оптимальной модели под цели цепи поставок; - нормативно правовые и договорные механизмы, определяющие стратегические риски и ответственность экспедитора (включая Инкотермс, транспортные конвенции, таможенные регламенты); - методики оценки и интеграции показателей качества и стоимости экспедиционных услуг в долгосрочную логистическую стратегию компании.
Уметь: - проводить стратегический анализ рынка транспортно экспедиционных услуг и формировать целевые параметры сервиса (сроки, надёжность, стоимость) с учётом требований клиентов и возможностей операторов; - разрабатывать стратегические сценарии развития экспедиционной деятельности (расширение географии, внедрение цифровых сервисов, диверсификация услуг) и обосновывать их экономическую и операционную целесообразность; - выстраивать систему согласования стратегических целей экспедитора с планами перевозчиков, терминалов и клиентов для обеспечения сквозной эффективности цепи поставок.
Владеть: - инструментами стратегического моделирования и сравнительной оценки экспедиционных схем (в т. ч. методами расчёта TCO, анализа рисков и устойчивости маршрутов); - методиками формирования и контроля ключевых показателей эффективности (KPI) для экспедиционной деятельности в рамках общей стратегии логистического сервиса; - подходами к мониторингу и корректировке реализации стратегии транспортно экспедиционного обслуживания на основе данных о качестве услуг, рыночных изменениях и обратной связи клиентов.

3 СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

Наименование и содержание разделов, тем и учебных занятий	Семестр (курс для ЗАО)	Контактная работа		СР (часы)	Форма текущего контроля
		Лек. (часы)	Пр. (часы)		
Раздел 1. Основы транспортно-экспедиторского обслуживания	4				ДС
Тема 1. Понятие и функции экспедитора в цепи поставок. Сущность транспортно-экспедиторского обслуживания, роль экспедитора как интегратора логистических процессов. Основные функции: организация перевозки, оформление документов, взаимодействие с перевозчиками и клиентами, контроль движения груза.		2	2	7	
Тема 2. Нормативно-правовая база экспедирования. Ключевые нормативные акты (ГК РФ, транспортные уставы и кодексы, федеральные законы). Инкотермс: основные термины и их применение в договорах. Ответственность экспедитора и клиента, порядок разрешения споров.		3	3	8	
Тема 3. Модели организации экспедиционного сервиса. Сравнение инсорсинга и аутсорсинга. Характеристики моделей 3PL и 4PL: когда какую выбирать, критерии оценки эффективности.		3	3	8	
Раздел 2. Практические аспекты и управление эффективностью					К
Тема 4. Мультимодальные и интермодальные перевозки. Особенности организации смешанных перевозок. Проблемы стыковки разных видов транспорта, способы минимизации рисков. Расчёт параметров схемы (сроки, стоимость, надёжность).		3	3	7	

Тема 5. Ключевые показатели эффективности (KPI) в экспедировании. Операционные показатели: сроки исполнения заявок, процент срывов, уровень претензий, стоимость на единицу груза. Методики расчёта и сопоставления показателей для разных видов транспорта. Анализ отклонений фактических показателей от плановых и выявление причин.		3	3	5	
Тема 6. Управление рисками и претензионная работа. Идентификация рисков в экспедировании (задержки, повреждение груза, ошибки в документообороте). Методы снижения рисков (страхование, альтернативные маршруты, контроль на этапах). Порядок подготовки претензионных материалов при возникновении споров.		2	2	4,75	
Итого в семестре (на курсе для ЗАО)		16	16	39,75	
Консультации и промежуточная аттестация (Зачет)		0,25			
Всего контактная работа и СР по дисциплине		32,25		39,75	

4 КУРСОВОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Курсовое проектирование учебным планом не предусмотрено

5 БАЛЛЬНО-РЕЙТИНГОВАЯ СИСТЕМА ОЦЕНИВАНИЯ

Использование балльно-рейтинговой системы не предусмотрено.

6. ОПИСАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ, КРИТЕРИЕВ, СИСТЕМЫ И СРЕДСТВ ОЦЕНИВАНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ ОБУЧЕНИЯ

6.1 Показатели оценивания

Код компетенции	Показатели оценивания результатов обучения
ПК-1	корректность расчёта операционных KPI транспортно□экспедиторской деятельности, обоснованность выявления причин отклонений фактических показателей от плановых, полнота формирования управленческих решений по корректировке экспедиционных процессов с учётом ограничений цепи поставок, качество подготовки аналитических и претензионных материалов, владение инструментами оперативного контроля показателей работы экспедиторской цепочки;
ПК-2	точность стратегического анализа рынка транспортно□экспедиционных услуг, обоснованность выбора модели экспедиционного сервиса (3PL, 4PL, инсорсинг/аутсорсинг) под цели цепи поставок, корректность применения методик оценки TCO и анализа рисков, качество разработки стратегических сценариев развития экспедиционной деятельности, эффективность согласования стратегических целей экспедитора с планами участников цепи поставок.

6.2 Система и критерии оценивания

Шкала оценивания	Критерии оценивания сформированности компетенций	
	Устное собеседование	Письменная работа
Зачтено	обучающийся демонстрирует системное понимание роли экспедитора в цепи поставок, корректно раскрывает содержание ключевых терминов и нормативных положений (в т. ч. Инкотермс, базовые положения	

	транспортных конвенций); аргументированно обосновывает выбор экспедиционной модели (3PL/4PL, инсорсинг/аутсорсинг) применительно к заданной ситуации, приводит релевантные примеры; показывает умение выявлять «узкие места» в экспедиционных схемах, формулировать меры по снижению рисков и повышению эффективности, опираясь на показатели KPI и TCO; логично выстраивает ответ, свободно оперирует профессиональной терминологией, поддерживает диалог с преподавателем, корректно реагирует на уточняющие вопросы; допускает не более 1–2 незначительных неточностей, не искажающих общую суть ответа.	
Не зачтено	содержание ответа свидетельствует о фрагментарных знаниях: обучающийся не раскрывает ключевые понятия, допускает грубые ошибки в трактовке норм и терминов; отсутствует аргументация при выборе решений, выводы носят формальный характер или не соответствуют условиям задачи; обучающийся не способен ответить на наводящие вопросы, демонстрирует непонимание базовых принципов транспортно□экспедиторского обслуживания; в ответе преобладают общие фразы без привязки к профессиональному контексту, отсутствует связь с показателями эффективности и рисками.	

6.3 Типовые контрольные задания и/или иные материалы, используемые для оценки результатов обучения

6.3.1 Типовые контрольные вопросы

№ п/п	Формулировки вопросов
Семестр 4	
1	Раскройте сущность транспортно□экспедиторского обслуживания и поясните роль экспедитора как интегратора логистических процессов в цепи поставок.
2	Перечислите и кратко охарактеризуйте основные функции экспедитора (организация перевозки, оформление документов, взаимодействие с участниками цепи, контроль груза).
3	Опишите место и значение экспедитора в структуре цепи поставок: в чём проявляется его координирующая и сервисная роль.
4	Назовите ключевые нормативные акты, регулирующие транспортно□экспедиционную деятельность в РФ, и укажите сферу применения каждого (ГК РФ, транспортные уставы/кодексы, профильные федеральные законы).
5	Объясните назначение и практическую пользу правил Инкотермс в договорах транспортно□экспедиционного обслуживания.
6	Приведите 2–3 примера терминов Инкотермс, актуальных для экспедирования, и поясните, как распределение обязанностей и рисков влияет на выбор схемы перевозки.
7	Раскройте виды и основания ответственности экспедитора перед клиентом и третьими лицами; укажите, какие обстоятельства могут служить основанием для освобождения от ответственности.
8	Опишите порядок разрешения споров в транспортно□экспедиционной деятельности: досудебный и судебный этапы, роль претензионной работы.
9	Сравните модели инсорсинга и аутсорсинга транспортно□экспедиционных функций: преимущества, недостатки, критерии выбора в зависимости от стратегии компании.
10	Дайте характеристику модели 3PL: какие функции берёт на себя 3PL□провайдер, в каких случаях целесообразно её применять.

11	Дайте характеристику модели 4PL: чем она отличается от 3PL, какие компетенции требуются от 4PL□оператора, приведите пример сценария использования.
12	Перечислите критерии оценки эффективности модели экспедиционного сервиса (сроки, стоимость, надёжность, гибкость, прозрачность) и поясните их значимость.
13	Раскройте понятие мультимодальной перевозки: что входит в её организацию, какие участники задействованы, какие документы сопровождают перевозку.
14	Объясните разницу между мультимодальной и интермодальной перевозкой; приведите примеры ситуаций, когда предпочтительна каждая из них.
15	Опишите типичные «узкие места» при стыковке разных видов транспорта (перевалка, таможенные процедуры, документооборот) и предложите 2–3 способа минимизации рисков.
16	Изложите методику расчёта параметров мультимодальной схемы: сроки (транзит, перевалка, таможня), стоимость (тарифы, сборы, хранение), надёжность (вероятность задержек).
17	Перечислите ключевые операционные KPI в транспортно□экспедиционном обслуживании (сроки исполнения заявок, процент срывов, уровень претензий, стоимость на единицу груза) и поясните, что отражает каждый показатель.
18	Опишите методику расчёта и сопоставления KPI для разных видов транспорта: какие факторы необходимо учитывать при сравнении (тип груза, расстояние, сезонность, инфраструктура).
19	Объясните, как проводится анализ отклонений фактических показателей от плановых: этапы выявления причин, источники данных, инструменты диагностики.
20	Приведите пример типовой причины отклонения KPI (задержка, повреждение, ошибка в документах) и опишите алгоритм действий экспедитора для устранения последствий.
21	Перечислите основные категории рисков в транспортно□экспедиционной деятельности (задержки, повреждение груза, ошибки в документообороте, форс□мажор) и дайте краткую характеристику каждой.
22	Раскройте методы снижения рисков в экспедировании: страхование, планирование альтернативных маршрутов, контроль на этапах, резервирование мощностей; приведите пример применения одного из методов.
23	Опишите порядок подготовки претензионных материалов при возникновении спора: какие документы требуются, как формулируются требования, на какие нормы следует ссылаться.
24	Приведите пример структуры претензии по факту задержки доставки груза: обязательные реквизиты, описание фактов, расчёт суммы убытков, ссылки на договор и нормативные акты.
25	Поясните, как результаты претензионной работы и анализ рисков используются для корректировки будущих экспедиционных схем и улучшения показателей качества обслуживания.

6.3.2 Типовые тестовые задания

не предусмотрены

6.3.3 Типовые практико-ориентированные задания (задачи, кейсы)

Задача 1 (Тема 1). Роль экспедитора в цепи поставок

Клиент поручил экспедитору организовать доставку партии бытовой техники (50 паллет, 20 т) из Новосибирска в Москву. В заявке указаны жёсткие сроки (не более 5 суток), требование температурного режима +5…+25 °C, необходимость оформления экспортной декларации и отслеживания статуса груза в режиме реального времени.

Сформулируйте перечень ключевых функций экспедитора, которые необходимо реализовать для выполнения заявки, и укажите, какие элементы транспортно□складской системы (ТСС) будут задействованы.

Правильный ответ:

Функции экспедитора: организация перевозки (подбор перевозчика и ТС с поддержанием температурного режима), оформление документов (экспортная декларация, транспортная накладная, сертификаты), взаимодействие с перевозчиком и складом, контроль движения груза (трекинг, уведомления клиенту), координация приёмки в Москве.

Элементы ТСС: зона приёмки/отгрузки склада отправителя, транспорт (рефрижераторный автопоезд), склад временного хранения (при необходимости), зона комплектации и выдачи на складе получателя, ИТ□системы мониторинга.

Задача 2 (Тема 2). Нормативно□правовая база

Экспедитор заключил договор с клиентом на доставку груза из Санкт□Петербурга в Хельсинки. В договоре указан термин Инкотермс 2020 DAP. Клиент утверждает, что экспедитор должен оплатить таможенную очистку в Финляндии.

Определите, правомерны ли требования клиента, ссылаясь на содержание термина DAP и нормативные акты.

Правильный ответ:

Требования клиента неправомерны. По термину DAP (Delivered At Place) продавец (грузоотправитель) обязан доставить товар в указанное место назначения, но таможенная очистка для ввоза лежит на покупателе (получателе). Это следует из правил Инкотермс 2020. Ответственность экспедитора определяется договором: если в нём не прописана обязанность по таможенной очистке, экспедитор не обязан её выполнять.

Задача 3 (Тема 3). Модели экспедиционного сервиса

Крупная торговая сеть планирует выйти на новые региональные рынки и увеличить объёмы доставок в 3 раза. У неё есть собственный автопарк и склад, но нет компетенций по мультимодальным перевозкам и международным контрактам. Предложите оптимальную модель экспедиционного сервиса (инсорсинг/аутсорсинг, 3PL/4PL) и обоснуйте выбор 3–4 критериями.

Правильный ответ:

Оптимальна модель 3PL□аутсорсинга. Обоснование:

Недостаток компетенций по мультимодальности и международным перевозкам.

Необходимость масштабирования без капитальных вложений в новый парк и обучение.

Важность интеграции с существующей ИТ□системой сети для сквозного контроля.

Критерии выбора: стоимость и прозрачность тарифов, география покрытия, наличие сертифицированных складов и опыта работы с аналогичной номенклатурой.

Задача 4 (Тема 4). Мультимодальные перевозки

Рассчитайте ориентировочное транзитное время доставки контейнера из Владивостока в Екатеринбург при схеме: морской фрахт (Владивосток — Санкт□Петербург, 12 суток), перевалка в порту (2 суток), ж/д перевозка (Санкт□Петербург — Екатеринбург, 7 суток). Учтите возможные задержки: шторм (до +3 суток), таможенный досмотр (до +2 суток). Укажите итоговый диапазон сроков и предложите 1–2 способа минимизации рисков.

Правильный ответ:

Базовое время: 12 + 2 + 7 = 21 сутки. С учётом рисков: 21 + 3 + 2 = 26 суток. Итоговый диапазон: 21–26 суток.

Способы минимизации рисков:

Резервирование альтернативных маршрутов (например, прямой ж/д из Владивостока).

Страхование груза и включение в договор штрафных санкций за нарушение сроков.

Задача 5 (Тема 4). Оптимизация стыковки видов транспорта

На мультимодальном терминале при перевалке контейнеров с судна на ж/д платформу возникает задержка из□за нехватки кранов и несогласованных графиков подачи вагонов. Определите «узкое место» и предложите 3 инструмента синхронизации транспортных и складских процессов.

Правильный ответ:

«Узкое место»: низкая пропускная способность зоны перевалки (нехватка кранов) и несогласованность графиков подачи вагонов.

Инструменты синхронизации:

Система управления двором (YMS) для планирования подачи вагонов и распределения задач технике.

Буферные зоны для временного хранения контейнеров и сглаживания пиковых нагрузок.

Согласование графиков с перевозчиками и внедрение SLA по времени обработки вагонов.

Задача 6 (Тема 5). Расчёт KPI

За месяц терминал обработал 5 000 тонн груза. Плановый показатель — 5 500 тонн. При этом зафиксировано 15 случаев повреждения груза и 8 срывов сроков доставки. Рассчитайте процент выполнения плана по переработке груза, процент повреждений и процент срывов. Сделайте вывод о проблемных зонах.

Правильный ответ:

Процент выполнения плана: (5 000 / 5 500) × 100 % = 90,9 %.

Процент повреждений: (15 / 5 000) × 100 % = 0,3 % (на тонну).

Процент срывов: (8 / общее количество отправок). Если было 200 отправок, то (8 / 200) × 100 % = 4 %.

Вывод: основная проблема — недовыполнение плана по объёму (90,9 %), что может быть связано с низкой пропускной способностью или недозагрузкой. Уровень повреждений низкий, но требует контроля. Срывы сроков (4 %) — зона риска, нужна диагностика причин (задержки транспорта, ошибки планирования).

Задача 7 (Тема 5). Анализ отклонений

Фактическое время обработки грузовой партии на терминале составило 4,5 часа при нормативе 3 часа. Перечислите 3–5 возможных причин отклонения и предложите по одной корректирующей мере для каждой.

Правильный ответ:

Возможные причины и меры:

Нехватка техники/персонала в смену: ввести сменный график и резервный фонд техники.

Ошибки в документах: внедрить электронный документооборот и предварительную проверку.

Несогласованность с транспортом: синхронизировать графики подачи ТС и работы склада (YMS).

Перегрузка зоны приёмки: зонировать потоки и выделить приоритетные партии.

Технические сбои оборудования: регламентное ТО и запасные единицы техники.

Задача 8 (Тема 6). Управление рисками

При перевозке хрупкой электроники из Китая в Россию произошёл бой 10 % груза из□за сильной тряски в контейнере. Клиент предъявил претензию на сумму 1,2 млн руб. Опишите порядок действий экспедитора по претензионной работе и предложите 2 меры по снижению подобных рисков в будущем.

Правильный ответ:
Порядок действий:

Зафиксировать факт повреждения (акт, фото/видео, подписи сторон).
Проверить условия договора и страхования (покрывает ли риск боя).
Подготовить ответ на претензию: обоснование причин, расчёт суммы, предложение компенсации или замены.
Направить документы клиенту и страховщику, вести переговоры.
Меры по снижению рисков:
Использование дополнительной упаковки и креплений в контейнере.
Выбор перевозчика с опытом перевозки хрупких грузов и контролем режима перевозки.
Задача 9 (Тема 6). Оценка эффективности по ТСО
Сравните две схемы доставки груза (10 т, 2 000 км):

Схема А: автоперевозка «от двери до двери», тариф 120 руб./км, страховка 1 % от стоимости груза (стоимость груза 5 млн руб.), риск задержки — 2 дня (стоимость простоя 10 000 руб./день).
Схема Б: ж/д + авто, тариф ж/д 80 руб./км (1 800 км) + авто 150 руб./км (200 км), страховка 0,8 %, риск задержки — 1 день.
Рассчитайте ТСО (Total Cost of Ownership) для каждой схемы и выберите более выгодную.
Правильный ответ:
Схема А:

Перевозка: 120 × 2 000 = 240 000 руб.
Страховка: 5 000 000 × 0,01 = 50 000 руб.
Риск задержки: 2 × 10 000 = 20 000 руб.
Итого ТСО А = 310 000 руб.
Схема Б:

Ж/д: 80 × 1 800 = 144 000 руб.
Авто: 150 × 200 = 30 000 руб.
Страховка: 5 000 000 × 0,008 = 40 000 руб.
Риск задержки: 1 × 10 000 = 10 000 руб.
Итого ТСО Б = 224 000 руб.
Более выгодна схема Б (экономия 86 000 руб.).
Задача 10 (Тема 6). Адаптация стратегии
Из□за изменения таможенных правил срок оформления грузов на границе увеличился с 1 до 3 дней. Экспедитор обслуживает регулярные поставки скоропортящихся товаров. Предложите 3 адаптационных меры для сохранения целевых показателей сервиса (сроки, сохранность, стоимость).

Правильный ответ:

Пересмотр маршрутов: выбор альтернативных пунктов пропуска или переход на авиаперевозки для критических партий.
Предварительное таможенное декларирование и работа с аккредитованными таможенными представителями для ускорения оформления.
Оптимизация запасов и корректировка графиков поставок: увеличение страхового запаса на складе и смещение сроков отгрузки с учётом новых сроков оформления.

6.4 Методические материалы, определяющие процедуры оценивания результатов обучения
6.4.1 Условия допуска обучающегося к промежуточной аттестации и порядок ликвидации академической задолженности

Проведение промежуточной аттестации регламентировано локальным нормативным актом СПбГУПТД «Положение о проведении текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся»

6.4.2 Форма проведения промежуточной аттестации по дисциплине

Устная	+	Письменная		Компьютерное тестирование		Иная	

6.4.3 Особенности проведения промежуточной аттестации по дисциплине

на подготовку к ответиу студенту дается 30 минут

7. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ

7.1 Учебная литература

Автор	Заглавие	Издательство	Год издания	Ссылка
7.1.1 Основная учебная литература				

Подсорин, В. А., Карпычева, М. В., Яшина, А. С.	Транспортная логистика	Москва: Российский университет транспорта (МИИТ)	2020	https://www.iprbookshop.ru/115902.html
Ю. А. Славина, С. А. Гусев	Основы предпринимательской деятельности в автотранспортной отрасли : учебное пособие	Саратов : Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина, ЭБС АСВ	2023	https://www.iprbookshop.ru/books/138059/details
В. В. Шамова, А. Ю. Кудряшов, Н. В. Загинайлова, Е. В. Кусова	Геоинформационные системы : учебное пособие	Новосибирск : Сибирский государственный университет водного транспорта	2023	https://www.iprbookshop.ru/books/148808/details
Д. Г. Неволин	Информационные технологии в сфере перевозок, технической эксплуатации и сервиса автомобилей : учебное пособие	Екатеринбург : Уральский государственный университет путей сообщения	2023	https://www.iprbookshop.ru/books/149702/details
А. В. Пузаков	Телематика на автомобильном транспорте : учебное пособие	Москва, Вологда : Инфра-Инженерия	2024	https://www.iprbookshop.ru/books/143629/details
И. Н. Дубина, Г. К. Кишибекова	Основы управления рисками : учебное пособие	Москва : Ай Пи Ар Медиа	2026	https://www.iprbookshop.ru/books/154216/details
С. А. Гусев, О. Б. Мизякина, И. Ю. Куверин, Д. Г. Блинов	Транспортное экспедирование и цифровая логистика: технологии, право, управление : учебное пособие	— Саратов : Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина, ЭБС АСВ	2026	https://www.iprbookshop.ru/books/161451/details
7.1.2 Дополнительная учебная литература				
Т.Р. Терешкина [и др.]	Логистика и управление цепями поставок [Текст] : монография	М-во образования и науки РФ, СПбГТУРП. - СПб. : СПбГТУРП	2011	http://nizrp.narod.ru/metod/kafmarkilog/2018_01_14_4.pdf
Пашков, Н. Н.	Транспортная логистика (линейное программирование)	Москва: Прометей	2020	https://www.iprbookshop.ru/125637.html
Маслихова, Е. А., Данилова, С. В.	Транспортная логистика	Тюмень: Тюменский индустриальный университет	2019	https://www.iprbookshop.ru/101433.html
Эмиров Н. Д., Эмирова А. Е.	Транспортная логистика	Санкт-Петербург: СПбГУПТД	2018	http://publish.sutd.ru/tp_ext_inf_publish.php?id=2018422
Агешкина, Н. А.	Организация перевозок грузов на особых условиях (автомобильный транспорт)	Саратов: Ай Пи Эр Медиа	2019	https://www.iprbookshop.ru/80596.html

7.2 Перечень профессиональных баз данных и информационно-справочных систем

Перечень

«ГосЛог». Государственная цифровая платформа. Для тем, связанных с нормативным регулированием и проверкой контрагентов: здесь ведётся реестр уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности. Студенты смогут на практике изучать требования к экспедиторам и учиться проверять партнёров.

ATI.SU, Roolz, Pooling. Цифровые площадки-агрегаторы. Подойдут для тем по поиску грузов и транспорта, организации мультимодальных перевозок, проведению тендеров. Позволяют отрабатывать навыки подбора перевозчиков и оценки предложений.

1С:TMS Логистика, AXELOT TMS. Системы управления транспортом (TMS). Используются при изучении вопросов планирования маршрутов, оптимизации перевозок, управления транспортным парком и интеграции с другими звеньями логистической цепи.

1С:WMS Логистика, Solvo.WMS. Системы управления складом (WMS). Актуальны для тем, посвящённых складской логистике: приёмка, размещение, комплектация заказов, оптимизация использования площадей.

Системы электронного документооборота (ЭДО): СБИС, Диадок. Важны в контексте перехода на электронные перевозочные документы (ЭПД) — тема, которая прямо следует из актуальных трендов регулирования (в том числе в рамках «ГосЛога»). Помогают отрабатывать навыки работы с электронными транспортными накладными (ЭТрН).

Справочно-правовые системы (СПС): «КонсультантПлюс», «Гарант». Необходимы для работы с нормативной базой: транспортные уставы, правила перевозок, таможенное законодательство, профильные профессиональные стандарты.

Отраслевые базы и классификаторы. Например, базы кодов ТН ВЭД (для таможенного оформления), классификаторы видов грузов, типов тары и упаковки. Полезны при изучении вопросов классификации грузов, расчёта тарифов, оформления сопроводительной документации.

Информационные системы интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Для тем, связанных с мониторингом транспорта, использованием телематики, анализом больших данных в логистике.

7.3 Перечень лицензионного и свободно распространяемого программного обеспечения

MicrosoftWindows 8

MicrosoftOfficeProfessional 2013

1С

7.4 Описание материально-технической базы, необходимой для осуществления образовательного процесса по дисциплине

Аудитория	Оснащение
В*-112	Мультимедийное оборудование, компьютерная техника с возможностью подключения к сети "Интернет" и обеспечением доступа в электронную информационно-образовательную среду.
Компьютерный класс	Мультимедийное оборудование, компьютерная техника с возможностью подключения к сети «Интернет» и обеспечением доступа в электронную информационно-образовательную среду