

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
"Дальневосточный государственный университет путей сообщения"
(ДВГУПС)

УТВЕРЖДАЮ

Зав.кафедрой
(к302) Менеджмент



Третьяк С.Н., канд.
экон. наук, доцент

01.01.1754

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

дисциплины Управление цепями поставок

38.03.02 Менеджмент

Составитель(и): к.э.н., Зав.каф., Третьяк С.Н.

Обсуждена на заседании кафедры: (к302) Менеджмент

Протокол от 01.01.0001г. №

Обсуждена на заседании методической комиссии учебно-структурного подразделения: Протокол от 01.01.1754 г. №

г. Хабаровск
2022 г.

Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году

Председатель МК РНС

__ _____ 2023 г.

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для
исполнения в 2023-2024 учебном году на заседании кафедры
(к302) Менеджмент

Протокол от _____ 2023 г. № ____
Зав. кафедрой Третьяк С.Н., канд. экон. наук, доцент

Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году

Председатель МК РНС

__ _____ 2024 г.

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для
исполнения в 2024-2025 учебном году на заседании кафедры
(к302) Менеджмент

Протокол от _____ 2024 г. № ____
Зав. кафедрой Третьяк С.Н., канд. экон. наук, доцент

Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году

Председатель МК РНС

__ _____ 2025 г.

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для
исполнения в 2025-2026 учебном году на заседании кафедры
(к302) Менеджмент

Протокол от _____ 2025 г. № ____
Зав. кафедрой Третьяк С.Н., канд. экон. наук, доцент

Визирование РПД для исполнения в очередном учебном году

Председатель МК РНС

__ _____ 2026 г.

Рабочая программа пересмотрена, обсуждена и одобрена для
исполнения в 2026-2027 учебном году на заседании кафедры
(к302) Менеджмент

Протокол от _____ 2026 г. № ____
Зав. кафедрой Третьяк С.Н., канд. экон. наук, доцент

Рабочая программа дисциплины Управление цепями поставок

разработана в соответствии с ФГОС, утвержденным приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 01.01.0001 №

Квалификация **Бакалавр**

Форма обучения **заочная**

ОБЪЕМ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ) В ЗАЧЕТНЫХ ЕДИНИЦАХ С УКАЗАНИЕМ КОЛИЧЕСТВА АКАДЕМИЧЕСКИХ ЧАСОВ, ВЫДЕЛЕННЫХ НА КОНТАКТНУЮ РАБОТУ ОБУЧАЮЩИХСЯ С ПРЕПОДАВАТЕЛЕМ (ПО ВИДАМ УЧЕБНЫХ ЗАНЯТИЙ) И НА САМОСТОЯТЕЛЬНУЮ РАБОТУ ОБУЧАЮЩИХСЯ

Общая трудоемкость **4 ЗЕТ**

Часов по учебному плану	144	Виды контроля на курсах:
в том числе:		экзамены (курс) 4
контактная работа	8	контрольных работ 4 курс (1)
самостоятельная работа	127	
часов на контроль	9	

Распределение часов дисциплины по семестрам (курсам)

Курс	4		Итого	
	УП	РП		
Лекции	4	4	4	4
Практические	4	4	4	4
Итого ауд.	8	8	8	8
Контактная работа	8	8	8	8
Сам. работа	127	127	127	127
Часы на контроль	9	9	9	9
Итого	144	144	144	144

1. АННОТАЦИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

1.1	Управление цепями поставок как целостная концепция ведения бизнеса, объединяющая в себе передовые организационные принципы и возможности современных информационных технологий. Влияние управления цепями поставок на эффективность бизнеса промышленных, логистических и торговых компаний. Значение цепи поставок как ключевого фактора повышения доходности и конкурентоспособности бизнеса. Пути развития управления цепями поставок. Инвестиции в цепи поставок. Практическое и теоретическое значение достижения трех основных эффектов управления цепями поставок: увеличение дохода от продаж продукции за счет повышения уровня сервиса, точности поставок и прогнозирования спроса; сокращение затрат за счет снижения уровня запасов, сокращения накладных и транзакционных издержек в закупках, складировании и сбыте, а также улучшения использования производственных и логистических мощностей; повышение устойчивости бизнеса.
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2. МЕСТО ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ) В СТРУКТУРЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Код дисциплины:	Б1.В.13
2.1	Требования к предварительной подготовке обучающегося:
2.1.1	Теория менеджмента: теория организации
2.1.2	Экономика
2.1.3	Теория менеджмента: история управленческой мысли
2.2	Дисциплины и практики, для которых освоение данной дисциплины (модуля) необходимо как предшествующее:
2.2.1	Аналитика и стратегическое управление в цифровой среде
2.2.2	Производственная преддипломная практика

3. ПЕРЕЧЕНЬ ПЛАНИРУЕМЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ОБУЧЕНИЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ), СООТНЕСЕННЫХ С ПЛАНИРУЕМЫМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ ОСВОЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

ПК-1: Обладает знанием современной системы управления качеством и обеспечения конкурентоспособности организации
Знать:
Современные СМК
Уметь:
Создавать конкурентные преимущества
Владеть:
навыками обеспечения конкурентоспособности организации
ПК-3: Способен организовывать логистические процессы в организации и выполнение типовых задач организации сетей поставок
Знать:
Логистические процессы
Уметь:
Выполнять типовые задачи организации сетей поставок
Владеть:
Навыками организации логистических процессов в организации

4. СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ), СТРУКТУРИРОВАННОЕ ПО ТЕМАМ (РАЗДЕЛАМ) С УКАЗАНИЕМ ОТВЕДЕННОГО НА НИХ КОЛИЧЕСТВА АКАДЕМИЧЕСКИХ ЧАСОВ И ВИДОВ УЧЕБНЫХ ЗАНЯТИЙ

Код занятия	Наименование разделов и тем /вид занятия/	Семестр / Курс	Часов	Компетенции	Литература	Инте ракт.	Примечание
	Раздел 1. Лекции						
1.1	Управленческие и поведенческие компоненты интегрированной логистики /Лек/	4	1	ПК-1 ПК-3	Л1.1 Л1.2Л2.1Л3.1	0	
1.2	Логистика, как основа процесса управления цепями поставок /Лек/	4	1	ПК-1 ПК-3	Л1.1 Л1.2Л2.1Л3.1	0	
1.3	Ресурсы и результаты логистики. /Лек/	4	1	ПК-1 ПК-3	Л1.2Л2.1Л3.1	0	
1.4	Основные категории интегрированной логистики /Лек/	4	1	ПК-1 ПК-3	Л1.1 Л1.2Л2.1Л3.1	0	

	Раздел 2. Практические занятия						
2.1	Анализ рынка сбыта и проектирование цепей поставок /Пр/	4	4			0	
	Раздел 3. САС						
3.1	Ключевые бизнес процессы в управлении цепями поставок /Ср/	4	96		Э1 Э2	0	
3.2	Управленческие и поведенческие компоненты интегрированной логистики /Ср/	4	31		Э1 Э2	0	
	Раздел 4. Промежуточная аттестация						
4.1	/Экзамен/	4	9			0	

5. ОЦЕНОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ

Размещены в приложении

6. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

6.1. Рекомендуемая литература

6.1.1. Перечень основной литературы, необходимой для освоения дисциплины (модуля)

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л1.1	Попова И.	Стратегическое управление цепями поставок на основе контроллинга с использованием сбалансированной системы показателей: Риск: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция 2010, N 4	, 2010,
Л1.2	Муртазина Э. М., Фахрутдинова Э. З.	Логистика и управление цепями поставок	Казань: Издательство КНИТУ, 2013, http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=259062

6.1.2. Перечень дополнительной литературы, необходимой для освоения дисциплины (модуля)

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л2.1	Некрасов А.Г., Миротин Л.В., Некрасова М.А.	Комплексное управление цепями поставок на транспорте: Интегрированная логистика 2008, N 6	, 2008,

6.1.3. Перечень учебно-методического обеспечения для самостоятельной работы обучающихся по дисциплине (модулю)

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство, год
Л3.1	Куклев Д.Н.	Повышение эффективности перевозок и транспортная логистика: сб. науч. трудов	Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2012,

6.2. Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", необходимых для освоения дисциплины (модуля)

Э1	Академия логистики профессиональный чат school.academylogistic.ru	school.academylogistic.ru
Э2	Логистика. Портал «Знания»	znaniya.org/c/logistika-0816ff

6.3 Перечень информационных технологий, используемых при осуществлении образовательного процесса по дисциплине (модулю), включая перечень программного обеспечения и информационных справочных систем (при необходимости)

6.3.1 Перечень программного обеспечения

ABBYY FineReader 11 Corporate Edition - Программа для распознавания текста, договор СЛ-46

Office Pro Plus 2007 - Пакет офисных программ, лиц.45525415

Windows XP - Операционная система, лиц. 46107380

Антивирус Kaspersky Endpoint Security для бизнеса – Расширенный Russian Edition - Антивирусная защита, контракт 469 ДВГУПС

6.3.2 Перечень информационных справочных систем

7. ОПИСАНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ)

Аудитория	Назначение	Оснащение
2600	Учебная аудитория для проведения	комплект учебной мебели: столы, стулья, доска

Аудитория	Назначение	Оснащение
	практических занятий, групповых и индивидуальных консультаций, текущего контроля и промежуточной аттестации	
2604	Учебная аудитория для проведения занятий лекционного типа	комплект учебной мебели: столы, стулья, доска

8. МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

В ходе изучения дисциплины используются традиционные (лекции, семинары) и интерактивные методы обучения (групповые дискуссии, кейс-метод, тренинговые индивидуальные и групповые упражнения). Разнообразить и сделать более содержательными практические занятия могут не только обсуждение вопросов, выносимых на занятие, но и использование таких активных методов обучения как деловые игры, практические задания и упражнения, освоение методик организации и проведения исследований, а также самостоятельная работа. Это поможет выявить прочность усвоенных знаний и умение использовать их в практических ситуациях

Тематика заданий для работы в группах

1. Управление добавленной ценностью в цепи поставок.
2. Интеграция основных бизнес-процессов в соответствии с концепцией управления цепями поставок.
3. Основные этапы преобразования логистического посредника в цепи поставок в компанию 4 PL.
4. Стратегические преимущества при внедрении концепции «Supply Chain Management».
5. «Push» и «Pull» процессы в цепях поставок.
6. Сущность и преимущества интегрированного планирования в цепи поставок.
7. Определение фокусной компании в цепи поставок

Индивидуальные задания

Задание 1. Выбор схемы транспортировки нефтепродуктов

Фирма N, занимающаяся организацией и осуществлением экспедирования и перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов, заключила контракт на доставку 21 000 т нефтепродуктов от Ачинского нефтеперерабатывающего завода (Красноярский край) на новую нефтебазу, построенную на территории Монголии в г. Тэс-Сомон.

Сеть железных и автомобильных дорог в регионе, схема расположения транспортных предприятий, перевалочных нефтебаз и нефтебаз получателя представлена на рисунке 1. Числами на схеме указаны расстояния между объектами, выраженные в километрах.

Транспортировка осуществляется в два этапа.

Первый этап: железнодорожным транспортом от Ачинска до нефтебаз Минусинска или Абазы. Стоимость доставки нефтепродуктов по железной дороге от Ачинского нефтеперерабатывающего завода до этих нефтебаз является одинаковой, на расчеты влияния не оказывает и не учитывается.

Второй этап: автомобильным транспортом до Тэс-Сомона

Для обеспечения этих поставок фирма N заключает контракты с автотранспортными предприятиями на перевозку и с нефтебазами на перевалку и хранение нефтепродуктов.

В регионе имеются два транспортных предприятия, отвечающие требованиям, предъявляемым к международным автомобильным перевозчикам: первое — в г. Аскиз, второе — в г. Минусинске.

В регионе имеются также две нефтебазы: в г. Абаза и в г. Минусинске, которые являются ближайшими к конечному месту доставки и способны переваливать и хранить необходимый объем нефтепродуктов.

Принять во внимание, что в регионе установлен регулярно действующий маршрут (базовый вариант): нефтепродукты по железной дороге доставляются в нефтебазу Абазы. Далее, на участке Абаза—Улан-Гом перевозка осуществляется силами аскизского АТП. На участке Улан-Гом — Тэс-Сомон работает внутренний транспорт Монголии. Стоимость продвижения 21 000 т нефтепродуктов до Тэс-Сомона по базовому варианту составляет 1 321,460 долл. США.

Выбрать оптимальную схему транспортировки нефтепродуктов, используя в качестве критерия минимум полных затрат.

Предварительно предложить в качестве оптимального отдельный вариант.

Возможные варианты схем транспортировки приведены в табл. 1.

Методические указания к выполнению задания №1

Выбор схемы транспортировки нефтепродуктов основан на проведении расчетов по разным вариантам. Критерий выбора, как уже отмечалось, - минимум полных затрат. Расчеты проводят в несколько этапов.

1. Пользуясь данными табл. 2, а также значениями расстояний, указанными на рис. 1, рассчитать стоимость (Стр) транспортировки нефтепродуктов по каждому из вариантов.

Таблица 2 - Тарифы за транспортировку нефтепродуктов (Ттр)

Перевозчик ед. изм. Размер тарифа

Аскизское АТП долл./ткм 0,06

Минусинское АТП долл./ткм 0,064

Различие в тарифах за перевозку грузов у российских перевозчиков объясняется масштабом деятельности предприятий.

Аскизское АТП – крупное автохозяйство, входившее ранее в структуру «Совтрансавто», имеет большое количество автотранспорта. Минусинское АТП располагает меньшим количеством подвижного состава, соответственно, тарифы этого предприятия несколько выше. Внутренний тариф на перевозки в Монголии (0,09 долл./ткм) существенно выше тарифов российских автотранспортных предприятий, занятых в международных перевозках, в силу отсутствия большегрузного подвижного состава, высокой стоимости топлива, а также ряда других факторов. Результаты расчета внести в табл. 4.

2. Рассчитать стоимость подачи транспортных средств под погрузку (С подачи)

Тариф за подачу транспорта к месту погрузки: $T_{\text{подачи}} = 0,2$. В связи с тем, что местоположение транспортных предприятий и нефтебаз в первом и втором вариантах не совпадают, то возникают расходы, связанные с подачей автомобилей под погрузку.

Стоимость подач определяется по формуле (1): (1)

Здесь L - расстояние между транспортным предприятием и нефтебазой, км;

N – Количество рейсов, необходимых для выполнения заданного объема перевозок. Рассчитывается по формуле (2): $N = Q / q$ (2)

где Q - общий объем перевозок, равный, по договору, 21000 т;

q – грузоподъемность автомобиля принимается из расчета средней грузоподъемности автопоезда 15 т.

Результаты расчета внести в таблицу 3.

3. Пользуясь данными табл. 3, рассчитать стоимость перевалки нефтепродуктов на нефтебазах.

Таблица 3 - Тарифная стоимость перевалки нефтепродуктов

Нефтебаза Ед. изм. Размер тарифа

Абазинская нефтебаза долл./т 7

Минусинская нефтебаза долл./т 10

Результаты расчета внести в табл. 4

4. Рассчитать полные затраты по трем вариантам схем транспортировки в форме табл. 4.

Таблица 4 - Расчет полных затрат по схемам транспортировки нефтепродуктов

№

п/п Наименование показателя Вариант 1 Вариант 2 Вариант 3

1 Стоимость транспортировки нефтепродуктов

2 Стоимость подачи транспортных средств под погрузку

3 Стоимость перевалки

Нефтепродуктов на нефтебазах

Итого затрат

5. Выбрать для реализации вариант схемы нефтепродуктов, отвечающий критерию минимума полных затрат.

6. Сопоставить размер затрат по оптимальному варианту с базовым вариантом транспортировки нефтепродуктов, сформулировать вывод.

После решения задачи необходимо определить преимущества и недостатки представленных вариантов товародвижения. Определить в чем заключается преимущество наилучшего варианта.

Дополнительное задание: изучить карту региона и предложить возможные варианты транспортировки (по маршрутам, использованием различных перевозчиков).

Таблица 1 Варианты схем транспортировки нефтепродуктов

Показатель

Вариант 1

Вариант 2

Вариант 3

перевалка через нефтебазу Абазы через нефтебазу Минусинска через нефтебазу Минусинска

перевозчик Аскизское АТП Аскизское АТП Минусинское АТП

маршрут Абаза - Улан-Гом - Тэс-Сомон Минусинск - Кы-зыл - Тэс-Сомон Минусинск - Кы-зыл - Тэс-Сомон

Рисунок 1. Исходные данные для определения расстояний на маршрутах.

Задание 2. Рационализация товародвижения спиртных напитков

Фирма «К» осуществляет закупки дорогостоящих спиртных напитков в Молдове и последующую доставку их в Москву.

Первоначальная схема товародвижения напитков приведена на рис. 2. Более десяти заводов, находящихся в разных районах

Молдовы, автотранспортом доставляют напитки в ящиках, по 12 бутылок в каждом, на железнодорожную станцию

Кишинев. Промежуточное хранение товара (накопление до набора вагонной партии осуществляется в пристанционном

складе. Затем происходит загрузка вагонов, прием товара проводниками, оформление таможенных документов, передача

вагонов железной дороге. Ж/д тариф: Кишинев-Москва – 16,8 долл./т; Автотариф по Москве: 5 долл./т

Условные обозначения

поток грузов под таможенным контролем;

поток внутренних грузов.

Рис. 1. Первоначальная схема товародвижения спиртных напитков

В дальнейшем вагоны направляются в Россию и поступают на один из таможенных складов Москвы. Здесь происходит выгрузка, таможенный досмотр и выдача товара собственнику, т.е. погрузка товара в автомо-били и доставка на склад собственника.

Описанная схема транспортировки и хранения груза признана руково-дством фирмы нерациональной.

Организацией отгрузки продукции из Молдовы занимается кишиневский представитель фирмы, однако никаких складских мощностей фирмы здесь нет. Большое количество поставщиков не позволяет представите-лю осуществить действительный контроль ассортимента в сформиро-ванных вагонных партиях.

Отсутствие накопительного склада фирмы в Кишиневе не позволяет своевременно осуществлять проверку количества бутылок в отдельных ящиках. В результате, недовложения (недостача в среднем в составляет 0,5% от размера партии) обнаруживаются в Москве, когда предъявить претензию сложно.

Технологические процессы отгрузки у разных поставщиков различны: часть поставляют ящики с вином в пакетированном виде на поддонах, однако основная масса продукции поступает на склады железной дороги в отдельных ящиках и загружается в вагоны вручную. В результате по всей дальнейшей цепи возникают потери, связанные с необходимостью ручной перевалки грузов, которых фирма также могла бы избежать, создав в Кишиневе собственный склад и организовав там пакетирование грузов. Созданный в столице страны поставщика склад фирмы позволил бы осуществлять полный контроль количества и качества продукции, формировать ассортимент. Здесь можно было бы пакетировать груз в стандартные грузовые единицы, а также сосредоточить оборотную стеклянную тару и другие расходные материалы и организовать доставку их обратными рейсами на заводы-поставщики. Нерациональность применяемой схемы заключается также и в том, что по территории России, вплоть до Москвы, груз перевозится по железной дороге под таможенными пломбами по высоким тарифам. Затраты на перевозку можно существенно уменьшить, если окончательный таможенный контроль осуществлять сразу, как только груз попадает на территорию России, например, на таможенном складе в Брянске. Перенос таможенных операций в Брянск позволит фирме К ликвидировать автотранспортные перевозки по Москве по маршруту: таможенный склад – склад фирмы, так как последний имеет подъездной железнодорожный путь, что позволяет подавать вагоны из Брянска непосредственно к складу фирмы.

Перед службой логистики фирмы поставлена задача разработки логи-стической системы, позволяющей ликвидировать перечисленные выше недостатки (рис. 1). Ж/д тариф: Кишинев-Брянск – 5,3 долл./т; Ж/д та-риф: Брянск-Москва – 3,2 долл./т

Рис. 2. Предлагаемая схема товародвижения спиртных напитков.

Методические указания к выполнению задания 2

Рационализацию товародвижения спиртных напитков представить в виде решения предлагаемых ниже четырех задач (задачи 1 – 4).

1. Проанализировать действующую схему товародвижения и крат-ко, по пунктам, сформулировать основные причины ее неэффе-ктивности.
2. Предложить проект новой схемы товародвижения, включающей склад фирмы в Кишиневе; рекомендовать основные функции скла-да.
3. На основании данных, приведенных в табл. 5, определить эконо-мический эффект от изменения схемы товародвижения.
4. Рассчитать срок окупаемости капиталовложений, необходимых для реализации предлагаемой схемы товародвижения.

Порядок проведения расчетов экономической эффективности и срока окупаемости проекта.

Принять во внимание, что 1 т брутто-груза включает 800 бутылок товарной продукции. Закупочная цена 1 бутылки – 1,6 долл. Годовой экономический эффект (Эфг) от внедрения оптимизированной схемы товародвижения спиртных напитков:

(1)

Здесь Δi – отдельная статья годовой экономии от внедрения предлагаемой схемы товародвижения;

Zg – годовой размер дополнительных затрат (эксплуатационных, управленческих и др.), необходимых для реализации предлагаемой схемы товародвижения.

6. Определить срок окупаемости (Т) капитальных вложений, необходимых для реализации предлагаемой схемы товародвижения:

(2)

Здесь К – размер необходимых капитальных вложений.

Таблица 1 - Исходные данные для выполнения задания

№ п/п Показатель Единица изменения Показатели

1 Количество закупаемой в рес-публике продукции тонн в год 32000

2 Тариф за транспортировку по железной дороге 1 тонны импортного груза (под таможенными пломбами) от границы со страной поставщика до Москвы долларов

за тонну 16,8

3 Тариф за транспортировку по железной дороге 1 тонны импортного груза (под таможенными пломбами) от границы со страной поставщика до таможенного склада в Брянске долларов

за тонну 5,3

4 Тариф за транспортировку по железной дороге 1 тонны внутреннего груза России от таможенного склада в Брянске до склада фирмы К в Москве долларов

за тонну 3,2

5 Тариф за ручные погрузочно-разгрузочные работы в Московском таможенном терминале долларов

за тонну 10

6 Тариф за механизированные погрузочно-разгрузочные работы в Брянском таможенном терминале долларов

за тонну 4

7 Тариф за автомобильные перевозки грузов фирмы по Москве долларов

за тонну 5

8 Уровень потерь от недовложений (по первой схеме товародвижения) в % от стоимости партии 0,5

9 Годовой размер затрат дополнительных затрат (эксплуатационных, управленческих и др.), необходимых для реализации предлагаемой схемы товародвижения долларов в год 222 400

10 Размер капитальных вложений, необходимых для реализации предлагаемой схемы товародвижения (стоимость склада в Кишиневе) долларов 300 000

Решение задания рекомендуется оформить в виде таблицы.

Таблица - Расчет экономической эффективности предлагаемой схемы товародвижения спиртных напитков, долл.

Годовая экономия от организации приемки продукции от заводов на складе фирмы, организованном в Кишиневе

Годовая экономия, получаемая от разницы железнодорожных тарифов за перевозку импортного и внутреннего грузов

Годовая экономия, получаемая от разницы стоимости погрузочно-разгрузочных работ по двум схемам товародвижения.

Годовая экономия, получаемая от ликвидации автомобильных перевозок по Москве (от таможенного склада до склада фирмы)

Годовой экономический эффект от внедрения предлагаемой схемы товародвижения спиртных напитков

Срок окупаемости капитальных вложений, необходимых для реализации предлагаемой схемы товародвижения, лет