

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ

ФГБОУ ВПО «УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЛЕСОТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра экономики транспорта и логистики

Одобрена:

кафедрой экономики транспорта
и логистики

Протокол от 25.01.2012 г. № 6

Зав кафедрой Р.Н. Ковалев

Методической комиссией
факультета экономики и управления

Протокол от 14.05 2012 г. № 34

Председатель Д.Ю. Захаров

Утверждаю

и Декан факультета экономики и
управления

Часовских Виктор Петрович



" 16 " 05 2012 г.

ПРОГРАММА УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

БЗ.В.8. – ЭКОНОМИКА ОТРАСЛИ (ТРАНСПОРТ)

Направление 080100.62 "Экономика"

Количество зачетных единиц (Трудоёмкость, час) – 4 (144)

Разработчик программы: Д.В. Демидов

Екатеринбург 2012 г.

Содержание

1. Пояснительная записка.....	3
1.1. Введение.....	3
1.1.1. Актуальность и область применения дисциплины.....	3
1.1.2. Роль и место дисциплины в структуре подготовки выпускников.....	3
1.1.3. Особенности изучения дисциплины.....	3
1.1.4. Структура дисциплины.....	4
1.2. Цель и задачи преподавания учебной дисциплины.....	4
1.3. Место дисциплины в учебном процессе.....	5
1.4. Требования к знаниям, умениям и навыкам, которые должны иметь обучающиеся до начала (вход) и после окончания (выход) изучения учебной дисциплины.....	6
2. Перечень и содержание разделов (тематический план) учебной дисциплины.....	7
3. Примерный перечень лабораторных работ, практических, семинарских и других видов учебных занятий.....	12
4. Перечень самостоятельной работы студентов.....	12
5. Контроль результативности учебного процесса по дисциплине.....	14
6. Требования к ресурсам.....	17
7. Учебно-методическое обеспечение дисциплины.....	18
7.1. Учебная литература.....	18
7.2. Методическая литература.....	19
8. Приложения.....	19
9. Лист изменений.....	31

1. Пояснительная записка

1.1. Введение

Учебная программа составлена на основе:

1. Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования (ГОС ВПО) направления подготовки дипломированного специалиста 060800 - «Экономика и управление на предприятии» (Утвержден Минобразованием Российской Федерации 17.03.2000 г., номер государственной регистрации 238 эк/сп).

2. Учебного плана подготовки дипломированного специалиста (экономиста-менеджера) направления подготовки дипломированного специалиста 080502 «Экономика и управление на предприятии транспорта».

3. Стандарта УГЛТУ СТП 1.2.1.3-00-04 «Система менеджмента качества. Программа учебной дисциплины. Требования к содержанию и оформлению».

1.1.1. Актуальность и область применения дисциплины

Курс «Экономика отрасли» является одним из специальных учебных курсов для подготовки специалистов с высшим образованием в области автомобильного транспорта. Целевая направленность преподавания дисциплины определена ориентацией в подготовке экономистов на работу в предприятиях автомобильного транспорта. По этой причине экономика отрасли рассматривается как экономика автомобильного транспорта (АТ).

В условиях рыночной экономики первоочередной задачей транспортного предприятия является выживание. Начинает работать механизм естественного отбора, который в экономике обеспечивает более эффективное распределение и использование ресурсов и является движущей силой развития.

Выживание предприятия определяется степенью его приспособленности к окружающей среде, которая и определяет эффективность деятельности предприятия в этой среде. Переход от централизованного планирования к рыночной экономике привел к коренным изменениям окружающей среды и требует адекватных изменений деятельности предприятий.

Таким образом, в настоящее время перед автомобильным транспортом и отдельными АТП стоит ряд задач:

- ✓ структурные изменения отрасли автомобильного транспорта;
- ✓ внедрение новых видов транспортного обслуживания, новых типов предприятий, расширение посреднической деятельности на рынке автотранспортных услуг, разделение труда и узкая специализация предприятий отрасли;
- ✓ анализ рынка автотранспортных услуг и его сегментация;
- ✓ анализ автотранспортных услуг, новый подход к автотранспортным услугам с точки зрения потребностей и интересов клиентуры;
- ✓ структурные преобразования АТП: организация коммерческой службы, маркетинговая направленность деятельности АТП.

1.1.2. Роль и место дисциплины в структуре подготовки выпускников

При изучении курса значительное место отводится прикладным аспектам принятия фирмой отрасли (транспорта) экономических решений для разных типов рыночных структур, разбору практических ситуаций, анализу законодательных актов в области развития возможностей и необходимости государственного регулирования отраслевой структуры отрасли (транспорта), что, несомненно, позволит студентам применять полученные знания в своей практической деятельности.

1.1.3. Особенности изучения дисциплины

По мере освоения лекционного курса предусмотрено проведение практических занятий, что позволяет углубить и закрепить конкретные теоретические знания, полученные на лекциях. Для изучения и полного освоения материала по дисциплине должна быть использована нормативно-правовая, учебная, справочная и другая литература, рекомендуемая настоящей программой, а также профильные периодические издания.

1.1.4. Структура дисциплины

Очная форма обучения предусматривает изучение дисциплины на 3 курсе.

Вид учебной работы	Всего часов	Семестры
Общая трудоемкость дисциплины	190	7
Аудиторные занятия	54	
Лекции	18	
Практические занятия	18	
Лабораторные занятия	18	
Самостоятельная работа	90	
Вид итогового контроля (зачет, экзамен)	экзамен	

Заочная форма обучения (5 лет 10 мес.) предусматривает изучение дисциплины на 5 курсе.

Вид учебной работы	Всего часов	Семестры
Общая трудоемкость дисциплины	190	9
Аудиторные занятия	14	
Лекции	8	
Практические занятия	6	
Самостоятельная работа	176	
Вид итогового контроля (зачет, экзамен)	Курсовой проект, экзамен	

Заочная форма обучения (3,5 года) предусматривает изучение дисциплины на 2 курсе.

Вид учебной работы	Всего часов	Семестры
Общая трудоемкость дисциплины	190	3
Аудиторные занятия	14	
Лекции	6	
Практические занятия	8	
Самостоятельная работа	176	
Вид итогового контроля (зачет, экзамен)	Курсовой проект, экзамен	

1.2. Цель и задачи преподавания учебной дисциплины

Основной **целью** изучения дисциплины является формирование у студентов навыков экономического мышления, основывающихся на системном знании основных экономических категорий (в их конкретных проявлениях применительно к автомобильному транспорту) и существующих между ними причинно-следственных связей, а также научных подходах к обеспечению рационального, в интересах общества, использования ограниченных материальных, трудовых и финансовых ресурсов.

Задачи изучения дисциплины - содействовать формированию у студентов способности к объективной оценке экономического состояния предприятий и территории, функционирующих в условиях рынка, умению самостоятельно вырабатывать экономически обоснованные решения, понимать и на этой основе прогнозировать последствия хозяйственных и финансовых решений, принимаемых как на уровне предприятий, так и органов государственного управления.

1.3. Место дисциплины в учебном процессе

Курс «Экономика отрасли» как учебная дисциплина в системе подготовки экономистов опирается на знания, полученные студентами в курсах экономической теории, микроэкономики, макроэкономики, экономики предприятий, теоретический анализ экономических систем и математики.

№ п/п	Обеспечивающие	Сопутствующие	Обеспечиваемые
1	ОПД.Ф.01. Экономическая теория		ДС.02.2. Стратегия управления транспортным предприятием
2			ДС.02.1. Рынок транспортных услуг
3			ДС.02.4. Регулирование транспортной деятельности

ПРОТОКОЛ

согласования междисциплинарных входов и выходов

Обеспечивающая дисциплина – **ОПД Ф.01. Экономическая теория**

Курсы – 1,2 Семестры – 2,3 Трудоёмкость – 230 часов

Гуманитарный факультет

Кафедра экономической теории

Заведующий кафедрой – профессор В.М. Пищулов

Преподаватель дисциплины –

Заведующий кафедрой, на которой читается обеспечивающая дисциплина

_____ (подпись)

Обеспечиваемая дисциплина – **ДС.02.2. Стратегия управления транспортным предприятием**

Курс – 4 Семестр – 7 Трудоёмкость – 158 часов

Факультет экономики и управления

Кафедра экономики и управления на предприятии транспорта

Заведующий кафедрой – профессор Р.Н.Ковалев

Преподаватель дисциплины – профессор А.Ф. Красноперов

Заведующий кафедрой, на которой читается обеспечиваемая дисциплина

_____ (подпись)

Обеспечиваемая дисциплина – **ДС.02.1. Рынок транспортных услуг**

Курс – 4 Семестры – 7, 8 Трудоёмкость – 236 часов

Факультет экономики и управления

Кафедра экономики и управления на предприятии транспорта

Заведующий кафедрой – профессор Р.Н.Ковалев

Преподаватель дисциплины – профессор В.Е. Андреев

Заведующий кафедрой, на которой читается обеспечиваемая дисциплина

_____ (подпись)

Обеспечиваемая дисциплина – ДС.02.4. Регулирование транспортной деятельности

Курс – 5 Семестры – 9 Трудоёмкость – 212 часов

Факультет экономики и управления

Кафедра экономики и управления на предприятии транспорта

Заведующий кафедрой – профессор Р.Н.Ковалев

Преподаватель дисциплины – доцент Д.В. Демидов

Заведующий кафедрой, на которой читается обеспечиваемая дисциплина

_____ (подпись)

1. В результате изучения обеспечиваемой дисциплины обучающийся должен: *иметь представление* о микроэкономическом окружении деятельности фирмы; *знать* математический аппарат и экономико-математические методы; *уметь* проводить математический анализ.

2. Прочие согласуемые положения – нет.

1.4. Требования к знаниям, умениям и навыкам, которые должны иметь обучающиеся до начала (вход) и после окончания (выход) изучения учебной дисциплины

При изучении курса от студентов требуются знания по основам рыночной экономики, основам коммерческой деятельности, свободное владение математическим аппаратом.

До начала изучения дисциплины студент должен:

- *знать* основы предпринимательской деятельности и микроэкономики;
- *иметь навыки* уверенного пользователя математическим аппаратом;
- *иметь представление* о микроэкономическом окружении деятельности фирмы.

После окончания изучения дисциплины студент должен:

- *знать*:

- ✓ сущность основных экономических категорий, понятий и экономических отношений отраслевых рынков (транспорте);
- ✓ сущность отраслевых проблем автотранспортного производства;
- ✓ вопросы обеспечения эффективности транспортного обслуживания предприятий и населения;
- ✓ инструментарий экономического анализа исследования рыночных структур;
- ✓ закономерности функционирования отраслей, рынков и фирм;
- ✓ отечественный и зарубежный опыт в области изучения рыночных структур;
- ✓ прикладные знания в сфере развития возможностей и необходимости государственного регулирования отраслевой структуры;

- *владеть* терминологией и лексикой данной дисциплины;

1 - *уметь*: самостоятельно использовать полученные знания в процессе последующего обучения в соответствии с учебными планами подготовки специалистов и практической деятельности;

2 - *иметь навыки* самостоятельного овладения новыми знаниями по теории отрасли (транспорта) и практикой ее развития;

- *иметь представление*: о структуре национальной экономики и составляющих ее комплексах; о разновидностях организаций (фирм) их преимуществах, недостатках, а также процессах концентрации и кооперации в экономике России; о комплексном характере деятельности и связях во внутриорганизационной структуре; о возможностях адаптации фирмы к изменяющимся условиям.

2. Перечень и содержание разделов (тематический план) учебной дисциплины

Требованиями ГОС предусмотрен следующий перечень и содержание разделов учебной дисциплины:

- ✓ понятие отрасли; отрасль и рынок; структура отрасли; экономические границы отрасли и факторы, их определяющие;
- ✓ место отрасли в народном хозяйстве;
- ✓ источники и причины рыночной власти, измерение рыночной власти;
- ✓ экономика размещения предприятий, причины размещения, размер предприятия и факторы, его определяющие;
- ✓ концентрация производства в отрасли: причины, показатели; концентрация и олигополия; концентрация и монополия;
- ✓ интеграция (горизонтальная и вертикальная), диверсификация; слияния и поглощения (горизонтальные и вертикальные);
- ✓ продуктовая дифференциация;
- ✓ неценовая конкуренция, структура рынка и разнообразие продукта;
- ✓ олигополистическое ценообразование; олигополистическая взаимосвязь и координация, ценовая дискриминация;
- ✓ отрасль и эффективность функционирования экономики;
- ✓ перспективы технического, экономического и социального развития отрасли.

Курс разработан с позиций системного подхода к изложению материала на основе теоретических и прикладных аспектов выбора методов обоснования стратегии и тактики поведения субъектов отраслевых рынков (транспорта) в условиях конкуренции и государственного регулирования.

№ раздела	Содержание	Количество часов						Рекомендуемая литература /примечание/
		Аудиторная			Самостоятельная			
		Очное	Заочное	Заочное (3,5 года)	Очное	Заочное	Заочное (3,5 года)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Введение в экономику отрасли (транспорта). Рыночная система хозяйствования и структура общественного производства. Формирование предмета экономики отрасли. Место экономики отрасли в системе экономических дисциплин. Методы исследования. Подходы к анализу рынков и поведения фирм в мировой экономической литературе. Основные представители, идеи, школы. Функциональные условия отрасли. Основная парадигма «структура-поведение-результат». Парадигмы поведения фирмы на рынке, показатели функционирования отрасли (рынка), факторы отраслевой политики государства. Необходимость государственного регулирования. Институциональный подход с точки зрения трансакционных издержек. Основы теории контракта. Трансакционные издержки и издержки по управлению. Понятие стратегического поведения фирмы. Теория состязательных (квазиконкурентных) рынков. Теория цены как основа микроэкономического исследования поведения фирмы и функционирования рынка. Роль экономической теории отраслевых рынков для выработки стратегии и тактики поведения фирм в различных рыночных структурах, регулирования отраслевого поведения фирм, выработки оптимальной промышленной и отраслевой политики.	4	-	-	0,60	4	4	[4 - 7]
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Раздел 1. Транспорт как отрасль материального производства и транспортные системы								
1.1	Транспорт, его место в структуре общественного производства. Понятие о производстве. Производительные силы и производственные отношения. Средства производства и предметы потребления. Роль и значение транспорта как составляющей производственных систем. Основные требования, предъявляемые к транспорту. Системный подход к экономике производственной деятельности и удовлетворению потребностей человека, понятие о системном подходе и анализе, принципы и методология системного подхода. Модели и моделирование. Системы, модели систем. Формирование производственных систем и пространственное размещение систем обращения. Основные элементы производства и системы, стимулирующие его прогресс.	2	2	2	0,30	2,30	2,30	[9, 29]
1.2	Транспорт как неотъемлемая подсистема экономики. Специфические особенности транспорта как отрасли материального производства. Роль и значение транспорта в развитии народного хозяйства страны. Продукция транспорта. Понятия о транспорте. Транспортная система: основные положения. Транспортные издержки народного хозяйства. Роль преодоления географического пространства в экономическом развитии территорий. Время как характеристика производственных и экономических процессов. Влияние состояния и развития путей сообщения отдельных видов транспорта на параметры пространственного размещения производственных систем.	2	-	-	0,30	4	4	[9, 29]
1.3	Транспортный процесс – производственная система транспорта. Пространственный, временной и экономической факторы перемещения предмета перевозки в сочетании с техни-	4	-	-	0,60	4	4	[9, 29]

	ческим содержанием, организационным, коммерческим и правовым аспектами транспортного процесса. Основные понятия и положения о транспортном процессе и его место в транспортной системе. Технология, организация и управление транспортным процессом. Целевое назначение транспортного цикла и формирующих его операций. Основные элементы, формирующие систему транспортного процесса и взаимосвязи между ними. Участники транспортного процесса, их функции, роль и обязанности. Двойственный характер транспортного цикла. Фазы или операции транспортного процесса. Качество транспортного процесса и его характеристики. Показатели работы транспорта: объем перевозок, грузооборот (пассажиरोоборот), скорость доставки предметов перевозки, себестоимость, производительность труда и временные затраты на обеспечение доставки грузов и пассажиров.							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.4	Производственные транспортные системы и их характеристики. Технологический, внешний промышленный и магистральный виды транспорта как компоненты структуры общей модели транспортной системы, связывающей сферы материального производства и обращения в единую экономическую систему. Функциональное назначение промышленного и магистрального транспорта. Роль технологического транспорта в реализации производственных процессов. Характер технологических перемещений продукта труда в горнодобывающей, металлургической, угледобывающей, нефтедобывающей, лесодобывающей, химической промышленности, в машиностроении, строительстве и сельскохозяйственном производстве. Участие промышленного транспорта в реализации производственных процессов. Промышленно-транспортные и производственные комплексы и транспортные связи между предприятиями, связанными единым технологическим процессом производства конечного объекта потребления. Транспортные связи транспортных систем промышленных предприятий с магистральными видами транспорта. Виды транспорта, формирующие системы технологического, промышленного, магистрального транспорта и транспорта сферы потребления, проблемы их взаимодействия и системное управление транспортом.	4	-	-	0,60	4	4	[9, 29]
1.5	Организация, функционирование и управление транспортом. Особенности транспортного обслуживания отдельных отраслей народного хозяйства. Транспорт как подсистема народно-хозяйственного комплекса, обеспечивающая пространственно-экономические связи в регионе, между регионами, в государстве и в обществе экономически связанных государств. Условия функционирования и развития транспорта. Потребность в технических средствах, упаковочных материалах и таре, топливно-энергетических ресурсах, кадровом обеспечении, строительстве и развитии путей сообщения, складских комплексах, системах связи, запасных частях, обслуживании. Система технического обслуживания автотранспортных средств. Продукцентная связь: производитель – потребитель – производитель. Обслуживающая и ремонтная деятельность. Влияние транспорта на окружающую среду. Дорожная опасность транспорта. Обеспечение транспортной безопасности.	2	-	-	0,30	4	4	[9, 29]
1.6	Система автомобильного транспорта, ее особенности и место в Единой транспортной системе и проблемы развития. Объем и дальность перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом и перспективы их развития. Роль автомобильного транспорта в формировании единой транспортной системы и функционирование систем перевозок с другими видами транспорта.	4	2	2	0,60	4,30	4,30	[9, 29]

	<p>Характеристика подсистем: «Транспортные средства – условия эксплуатации – продолжительность эксплуатации», «Организационно-технические условия перевозок», «Водитель – Автомобиль – Дорога - Среда».</p> <p>Сферы рационального применения автомобильного транспорта при различных видах перевозок грузов и пассажиров. Перевозочная деятельность как целевая функция автотранспортного производства, проблемы перевозочной деятельности (ведомственная разобщенность, горюче-смазочная, структура подвижного состава, механизация и автоматизация, окружающая среда, безопасность движения) и пути их решения.</p> <p>Основные направления научно-технического прогресса на автомобильном транспорте и пути его ускорения с учетом социально-экономических отношений.</p>							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Раздел 2. Экономика отраслевых рынков (транспорта)								
2.1	Структура отраслевых рынков. Определение рынков в теории и на практике. Установление границ рынка. Рынки и отрасли. Факторы, определяющие структуру рынка. Классификация рыночных структур. Сравнительный анализ основных типов рынков.	1	-	-	0,15	2	2	[4 - 7]
2.2	Концентрация производства и размеры предприятий на транспорте. Сущность и формы концентрации производства. Концентрация производства: проблемы измерения. Показатели концентрации и рыночной власти фирмы. Теории концентрации. Экономическая эффективность концентрации производства. Планирование концентрации производства и определение оптимальных размеров предприятий. Тенденции измерения уровня концентрации на отдельных рынках.	2	2	-	0,30	2,30	2	[4 - 7]
2.3	Специализация и кооперирование на транспорте. Специализация, ее направления, формы и показатели. Сущность кооперирования, его формы и основные показатели. Экономическая эффективность специализации и кооперирования на транспорте и методика ее определения	1	-	-	0,15	2	2	[4 - 7]
2.4	Барьеры входа-выхода и структуры рынка. Определение барьера. Виды барьеров. Концепции Бэйна, Стиглера, Демзеца. Потенциальная конкуренция: стратегические и нестратегические барьеры. Абсолютное преимущество в издержках производства, эффект масштаба. Дифференциация продукта и качество товара, реклама и репутация фирмы. Роль незагруженных мощностей. Теоретические модели и эмпирические исследования. Теории лимитирующего ценообразования.	2	2	2	0,30	2,30	2,30	[4 - 7]
2.5	Фирма и рынок. Фирма как главного экономического агента. Методы анализа фирмы. Фирма и рынок. Виды фирм. Цели фирм. Стратегия фирм. Поведение доминирующей фирмы на рынке.	1	-	-	0,15	2	2	[4 - 7]
2.6	Совершенная конкуренция и монополия. Сравнительный анализ поведения фирмы в краткосрочном и долгосрочном периодах. Потери от монополии: альтернативные варианты подсчетов.	1	-	-	0,15	2	2	[4 - 7]
2.7	Особенности функционирования отраслей естественной монополии. Определение естественной монополии в теории и на практике. Соотношение предельных и средних издержек и прибыльность функционирования фирмы. Ценообразование Рамсея. Проблемы регулирования естественной монополии. Эффект Аверча-Джонсона.	1	-	-	0,15	2	2	[4 - 7]
2.8	Функционирование монополистической конкуренции. Дифференциация продукции:	2	-	-	0,30	3	3	[4 - 7]

	ценовая и неценовая конкуренция. Развитие моделей монополистической конкуренции Чемберлина. Горизонтальная и вертикальная дифференциация товара. Модели пространственной дифференциации. Модели Хотеллинга и Салопа. Модель Ланкастера. Вертикальная дифференциация пространства товара. Модель Саттона.							
2.9	Стратегическое взаимодействие и проблемы ценообразования. Развитие классических моделей рынка в условиях олигополии. Выбор стратегической переменной и роль предполагаемых вариаций. Конкуренция в условиях ограничения мощности. Сговор и картели. Проблемы стабильности картелей. Ценовое лидерство и причины появления доминирующей фирмы на рынке. Модели рынка с доминирующей фирмой. Картель как форма доминирования на рынке. Принятие стратегических решений.	2	-	-	0,30	3	3	[4 - 7]
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.10	Структура рынка и реклама Расходы на рекламу в моделях Дорфмана-Стайнера. Реклама и рыночная структура. Реклама и входные барьеры. Реклама и поведение потребителя.	1	-	-	0,15	2	2	[4 - 7]
2.11	Оценка общественного благосостояния в условиях несовершенноконкурентного рынка. Эффективность рынков несовершенной конкуренции. Теории и методы оценки потерь общественного благосостояния в условиях монополии и олигополии. Эмпирические исследования и проблемы оценки социальной эффективности в практике функционирования отраслевых рынков.	2	-	-	0,30	2	2	[4 - 7]
2.12	Ценовая дискриминация Ценообразование в условиях различных типов ценовой дискриминации в теории и на практике. Типы ценовой дискриминации. Последствия ценовой дискриминации для общественного благосостояния. Стратегическое поведение фирмы в условиях эффективного осуществления ценовой дискриминации. Методы осуществления ценовой дискриминации: связанные продажи и двухчастный тариф.	2	-	-	0,30	3	3	[4 - 7]
2.13	Вертикальная интеграция и диверсификация. Сущность вертикальной интеграции. Теории вертикальной интеграции. Формы и степень вертикальной интеграции. Монополистические мотивы и проблемы стратегического взаимодействия на рынках монополии. Диверсификация: проблемы измерения, теории диверсификации и образование конгломератов.	2	-	-	0,30	3	3	[4 - 7]
2.14	Информация и проблемы функционирования рынков. Несовершенство информации. Асимметричная информация. Модель Акерлофа. Асимметричная информация и выбор качества в краткосрочном периоде. Проблема сигнализации и повторных покупок. Модель Милгрорма-Робертса. Модель Даймонда («ловушка для туристов»).	2	-	-	0,30	2	2	[4 - 7]
2.15	Функционирование рынков и государственное регулирование. Практика функционирования отраслей и рынков. Эмпирический анализ. Поведение фирм и эффективность отрасли. Государственная политика и функционирование отраслей. Развитие отраслевых рынков в США и Западной Европе. Проблемы формирования рынка в России.	2	-	-	0,30	2	2	[4 - 7]
	Всего	46	8	6	6,9	61,2	60,9	

3. Примерный перечень лабораторных работ, практических, семинарских и других видов учебных занятий

№ п/п	№ раздела	Наименование лабораторных (практических, семинарских) и других видов учебных занятий	Количество часов			Рекомендуемая литература / примечание/
			Очное	Заочное	Заочное (3,5 года)	
1	2.2	Решение задач по теме «Определение оптимальных размеров предприятия»	4	-	2	[5]
2	2.9	Решение задач по теме «Оценка уровня концентрации отраслевого рынка»	2	2	2	[5]
3	2.1	Решение задач по теме «Определение типа отраслевого рынка (на основе показателей рыночной концентрации)»	4	2	2	[5]
4	2.4	Решение задач по теме «Продуктовая дифференциация»	4	-	-	[5]
5	2.9, 2.10	Решение задач по теме «Оценка эффективности освоения новых сегментов рынка»	4	-	-	[5]
6	2.13	Решение задач по теме «Выбор оптимальной формы объединения предприятий»	4	-	-	[5]
7	2.12	Решение задач по теме «Расчет верхней и нижней границ тарифа на транспортно-экспедиционные услуги»	2	2	2	[5]
		Итого	24	6	8	

4. Перечень самостоятельной работы студентов

Очная форма обучения

№ п/п	Наименование затрат самостоятельной работы	Количество часов	Расчет	Примечание (расшировка расчета)
1	Текущая проработка теоретического материала (лекций)	6,9	$0,15 \cdot 46$	15% от объема лекций
2	Подготовка к практическим занятиям	4,8	$0,2 \cdot 24$	20% от объема практических занятий
3	Подготовка к экзамену	10		
4	Выполнение курсового проекта	70		
5	Другие виды работ	28,3		2 часа в неделю
	Общий объем часов самостоятельной работы	120		

Заочная форма обучения (5 лет 10 мес.)

№ п/п	Наименование затрат самостоятельной работы	Количество часов	Расчет	Примечание (расшировка расчета)
1	Текущая проработка теоретического материала (лекций)	1,2	$0,15 \cdot 8$	15% от объема лекций
2	Самостоятельное изучение тем лекций	60		
3	Подготовка к практическим занятиям	1,2	$0,2 \cdot 6$	20% от объема практических занятий
4	Выполнение курсового проекта	70		
5	Подготовка к экзамену	10		10 часов
6	Другие виды работ	33,6		
	Общий объем часов самостоятельной работы	176		

Заочная форма обучения (3,5 года)

№ п/п	Наименование затрат самостоятельной работы	Количество часов	Расчет	Примечание (расшировка расчета)
1	Текущая проработка теоретического материала (лекций)	0,9	$0,15 \cdot 6$	15% от объема лекций
2	Самостоятельное изучение тем лекций	60		
3	Выполнение курсового проекта	70		
4	Подготовка к практическим занятиям	1,6	$0,2 \cdot 8$	20% от объема практических занятий
5	Подготовка к экзамену	10		
6	Другие виды работ	33,5		

	Общий объем часов самостоятельной работы	176		
--	--	-----	--	--

5. Контроль результативности учебного процесса по дисциплине

По мере освоения лекционного курса в 6 семестре предусмотрено проведение практических занятий по тематике дисциплины, что позволяет углубить и закрепить конкретные теоретические знания, полученные на лекциях.

Также в 6 семестре предусмотрено выполнение курсового проекта, целью которого является формирование у студентов навыков самостоятельной работы, умения делать обоснованные выводы, повышение теоретической и профессиональной подготовки, лучшее освоение и закрепление учебного материала.

Курсовой проект на тему «**Технико-экономическое проектирование городской автобусной маршрутной системы**» состоит из следующих разделов:

- ✓ обследование пассажиропотоков на городских маршрутах;
- ✓ составление паспорта автобусного маршрута;
- ✓ выбор оптимальной автобусной маршрутной системы в городе;
- ✓ выбор типов и расчет числа автобусов на маршрутах;
- ✓ управление качеством городских автобусных перевозок;
- ✓ определение оптимального значения вместимости пассажирского транспортного средства.

Цель работы по разделу	Исходные данные	Содержание работы по разделу
1	2	3
1. Обследование пассажиропотоков на городских маршрутах		
Приобретение практических навыков подготовки и проведения обследования пассажиропотоков на городском маршруте и обработки материалов обследования	<ol style="list-style-type: none"> 1. Схема городского маршрута. 2. Количество вошедших и вышедших пассажиров на остановочных пунктах маршрута за рейс и за сутки. 3. Расстояние между остановочными пунктами. 4. Марка и номинальная вместимость автобуса. 5. Число рейсов за сутки. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ознакомиться с методами обследования пассажиропотоков. 2. Составить форму табличного обследования для заданного маршрута. 3. Выполнить обследование пассажиропотоков между остановочными пунктами маршрута. 4. Построить картограмму пассажиропотоков на маршруте. 5. Определить объем перевозок и колебания пассажиропотоков по направлениям и участкам маршрута. 6. Рассчитать характеристики пассажиропотока на маршруте и показатели использования подвижного состава. 7. Определить предполагаемый объем выручки за один рейс, приняв стоимость поездки одного пассажира согласно действующим тарифам.
2. Составление паспорта автобусного маршрута		
Ознакомиться с порядком открытия, закрытия и корректировки маршрутов и составлением паспорта автобусного маршрута	<ol style="list-style-type: none"> 1. Результаты замера протяженности маршрута и обследования параметров автомобильной дороги (маршрут задается преподавателем). 2. Протоколы хронометражных замеров времени хода автобуса на маршруте. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Изучить инструкцию по заполнению паспорта автобусного маршрута. 2. По результатам хронометражных наблюдений составить акт обследования дорожных условий и замера протяженности маршрута. 3. Указать путь следования автобуса по маршруту. 4. Определить протяженность перегонов на маршруте и время рейса с учетом продолжительности остановок. 5. Рассчитать скорость движения автобуса на перегонах и на маршруте. 6. Составить схему маршрута с указанием на ней его особенностей. 7. Определить оптимальное количество остановок на маршруте.
1	2	3
3. Выбор оптимальной автобусной маршрутной системы в городе		
Научиться производить сравнительный анализ различных вариантов маршрутных систем города	<ol style="list-style-type: none"> 1. Схема транспортной сети с указанными длинами звеньев сети. 2. Матрица корреспонденций между пунктами транспортной сети. 3. Маршруты, подлежащие обязательному включению в маршрутную сеть. 4. Время пересадки пассажиров в пунктах. 5. Количество автобусов, работающих на каждом из маршрутов. 6. Скорости движения: эксплуатационная и сообщения. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Разработать исходную схему маршрутной сети, на основе которой сформировать два варианта маршрутных систем. 2. Выполнить сравнение вариантов маршрутных схем по суммарным затратам времени на передвижение. 3. Сделать вывод о наиболее эффективном варианте маршрутной системы.
4. Выбор типов и расчет числа автобусов на маршрутах		
Приобрести практические навыки в выборе типов автобуса по вместимости и	<ol style="list-style-type: none"> 1. Длина маршрута. 2. Маршрутный интервал движения автобусов в часы пик, в межпиковый период, в период дежурного движения. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Рассчитать время оборотного рейса и вместимость автобуса при заданном интервале движения. 2. Выбрать тип автобуса для работы на маршруте. 3. Рассчитать маршрутный интервал, соответствующий выбранной вместимости автобусов, и требу-

<p>расчете их количества для работы на маршрутах.</p>	<p>3. Эксплуатационная скорость движения автобуса для 1 и 2 подгрупп. 4. Пассажиропоток на маршруте по часам суток.</p>	<p>емое количество подвижного состава. 4. Для заданного пассажиропотока на маршруте выполнить распределение автобусов по часам суток и построить диаграмму потребности автобусов по часам суток. 5. Разработать рекомендации по организации эффективного использования подвижного состава в часы пик и другие периоды суток.</p>
<p>5. Управление качеством городских автобусных перевозок</p>		
<p>Закрепить теоретические знания по оценке уровня транспортного обслуживания населения. Ознакомиться с функционированием системы централизованного диспетчерского управления движением автобусов</p>	<p>1. Численность населения города. 2. Площадь селитебной территории города. 3. Протяженность маршрутной сети. 4. Средняя длина перегона на маршрутной сети. 5. Средняя дальность поездки пассажира. 6. Средние скорости движения автобусов на маршрутах. 7. Количество автобусов на маршрутах в час «пик». 8. Фактический коэффициент наполнения автобусов в час «пик». 9. Общее количество рейсов, предусмотренных расписанием. 10. Количество выполненных регулярных рейсов. 11. Динамический показатель уровня ДТП в текущем году.</p>	<p>1. Определить расчетным путем интегральный показатель качества транспортного обслуживания пассажиров. 2. Дать оценку уровню транспортного обслуживания пассажиров отдельно по показателям качества и в целом для маршрутной сети. 3. Ознакомиться с порядком диспетчерского управления движением автобусов на маршруте. 4. Составить алгоритм расчета показателей качества транспортного обслуживания пассажиров на маршруте.</p>
1	2	3
<p>6. Определение оптимального значения вместимости пассажирского транспортного средства</p>		
<p>Закрепить теоретические знания по определению пассажироместимости автомобильного транспортного средства для работы на регулярном маршруте</p>	<p>1. Пассажиропоток на маршруте по часам суток. 2. Затраты на 1 км пробега автобуса. 3. Затраты на 1 час работы автобуса. 4. Модель, марка и вместимость автобусов. 5. Стоимость потерь пассажира за 1 час ожидания транспорта. 6. Коэффициент неравномерности пассажиропотока по участкам маршрута за оборот пассажирского транспортного средства. 7. Длина оборота автобуса на маршруте. 8. Техническая скорость. 9. Суммарное время простоя на остановочных пунктах.</p>	<p>1. Используя программу Excel пакета MS Office, построить графики зависимости затрат на 1 км пробега и 1 час работы автобуса от вместимости транспортного средства. 2. Построив линию тренда, получить аналитический вид зависимостей затрат на 1 км пробега и 1 час работы автобуса от вместимости транспортного средства. 3. Определить расчетным путем оптимальное значение вместимости пассажирского автомобильного транспортного средства по часам суток.</p>

Курсовой проект должен быть подписан студентом на последней странице. Курсовой проект выполняется последовательно по мере изучения соответствующих тем дисциплины.

Курсовой проект оформляется в виде пояснительной записки и сдается преподавателю на проверку. Преподаватель, если это необходимо, возвращает курсовой проект студенту на доработку и устранение недостатков.

Защита курсового проекта заключается в том, что студент дает пояснения по существу сделанных изменений и отвечает на вопросы преподавателя.

При оценке курсового проекта учитывается своевременность сдачи работы, правильность и аккуратность выполнения расчетов и результаты защиты.

Студенты, не сдавшие курсовой проект или получившие на защите неудовлетворительные оценки, к экзамену не допускаются.

Экзамен проводится с применением технологии тестового контроля знаний. Тестовые билеты включают 20 вопросов. Продолжительность экзамена 20 минут (минута времени на каждый вопрос). Оценка «пять» ставится при правильных 90% и более ответах (18 - 20 ответов); оценка «четыре» - при правильных 80% и более, до 90% ответах (16, 17 ответов); оценка «три» - при правильных 70% и более, до 80% ответах (14, 15 ответов). Решение экзаменационного билета осуществляется выбором соответствующих букв верных утверждений для вопросов

6. Требования к ресурсам

Лекционные занятия целесообразно проводить с учетом новейших достижений научно-технического прогресса в этой области знаний в специализированной аудитории, оснащенной современным оборудованием и необходимыми техническими средствами обучения (проектор, видеоаппаратура, интерактивная доска). При проведении занятий используются видеофильмы по актуальным вопросам дисциплины.

Для изучения и полного освоения программного материала по дисциплине должна быть использована учебная, справочная и другая литература, рекомендуемая настоящей программой, а также профильные периодические издания.

7. Учебно-методическое обеспечение дисциплины

7.1. Учебная литература:

нормативная литература

1. О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках (Закон Российской Федерации №948-1 от 22.03.91 г., с изм. и дополн.).
2. О защите конкуренции (Федеральный закон №135-ФЗ от 26.07.06 г., с изм. и дополн.).
3. Порядок проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке (Приказ Федеральной антимонопольной службы №108 от 25.04.06 г.).

основная

4. Басовский Л.Е. Экономика отрасли: Учеб. пособие. – М.: ИНФРА-М, 2009.
5. Джуха В.М., Курицын А.В., Штапова И.С. Экономика отраслевых рынков. – Ростов-н/Д: Феникс, 2010.
6. Поздняков В.Я., Казаков С.В. Экономика отрасли: Учеб. пособие. — М.: ИНФРА-М, 2008.
7. Станковская И.К., Стрелец И.А. Экономическая теория: учебник (Полный курс МВА). – М.: Эксмо, 2008.

дополнительная

8. Авдашева С.Б., Розанова Н.М. Теория организации отраслевых рынков: Учебник. - М.: ИЧП «Изд-во Магистр», 1998.
9. Анискин Л.Г. Виды транспорта и их взаимодействие: конспект лекций. – Челябинск: Изд-во ЧГТУ, 1998.
10. Байе М.Р. Управленческая экономика и стратегия бизнеса. М., 1998.
11. ДиЛоренцо Т. Миф о естественной монополии (Thomas DiLorenzo The Myth of Natural Monopoly) // The Review of Austrian Economics Vol. 9, No. 2 (1996).
12. Кабраль Луис М.Б. Организация отраслевых рынков: вводный курс. – Мн: Новое знание, 2003.
13. Кирцнер И.М. Конкуренция и предпринимательство. М.: 2001.
14. Коуз Р. Экономика организации отрасли: программа исследований / Фирма, рынок и право. М.: 1993.
15. Лейбенштайн Х. Аллокативная эффективность в сравнении с «Х-неэффективностью» / Теория фирмы. СПб., 1995.
16. Тироль Ж. Рынки и рыночная власть: теория организации промышленности / Пер. с англ. СПб.: Экономическая школа, 1996.
17. Уильямсон О. Экономические институты капитализма. СПб., 1996.
18. Хей Д., Моррис Д. Теория организации промышленности. СПб., 1999.
19. Чемберлин Э. Теория монополистической конкуренции. М., 1996.
20. Шерер Ф.М., Росе Д. Структура отраслевых рынков. М., 1997.
21. Boadway R., Bruce N. Welfare Economics. – Oxford, 1984.
22. Carlton D.W., Perloff J.M. Modern Industrial Organisation. Scott, Foresman / Little, Brown higher education, 1990.
23. Grossman S., Hart O. The Costs and Benefits of Ownership: A Theory of Lateral and Vertical Integration // Journal of Political Economy. – 1986.
24. Handbook of Industrial Organisation. R. Schmalensee and R.D. Willing (eds.) Vol. 1, North-Holland, 1989.
25. Jacobson D., Andreosso O., Callaghan B. Industrial Economics and organization, 1996.
26. Martin S. Advanced Industrial Economics. – Blackwell, 1993.
27. Schmalensee R. Industrial organization // New Pulgrave dictionary of economics. London, 1998.

28. Shy Oz Industrial Organisation. Theory and Applications. – The MIT Press Cambridge, 1997.

7.2. Методическая литература

29. Ковалев Р.Н., Демидов Д.В., Боярский С.Н. Логистическое управление транспортными системами: Учебное пособие. - Екатеринбург: УГЛТУ, 2008.

Для преподавания дисциплины и проведения практических работ используются кафедральные разработки в печатном и электронном виде.

8. Приложение. Тестовые экзаменационные вопросы по курсу «Экономика отрасли»

Раздел 1. Транспорт как отрасль материального производства и транспортные системы

- 1) В качестве условия выбора подвижного состава для перевозки груза в первую очередь рассматривается:
 - a) **соответствие типа кузова виду перевозимого груза и способу выполнения погрузочно-разгрузочных работ;**
 - b) соответствие грузоместимости транспортного средства количеству перевозимого груза;
 - c) соответствие себестоимости перевозок производительности автомобиля.
- 2) Выберите неверное утверждение. Выбор способа транспортного обеспечения наиболее часто производят по следующим критериям:
 - a) **организационно-правовая форма деятельности перевозчика;**
 - b) минимальное время доставки;
 - c) минимум потерь груза при перевозке;
 - d) минимум риска несвоевременной доставки.
- 3) Выберите неверное утверждение. Для перевозчика оценка эффективности доставки товара может быть оценена следующими показателями:
 - a) величина дохода (выручка от оказания транспортных услуг);
 - b) затраты на оказание транспортных услуг;
 - c) прибыль от перевозок;
 - d) **затраты на доставку в расчете на единицу массы товара.**
 - e) рентабельность перевозок (прибыль от перевозок на рубль затрат).
- 4) Выберите неверное утверждение. Для потребителя транспортной услуги оценка эффективности доставки товара может быть оценена следующими показателями:
 - a) объем реализации доставленного товара в денежном выражении и в натуральном измерении;
 - b) затраты на доставку;
 - c) доля затрат на доставку товара в объеме продаж;
 - d) **рентабельность перевозок (прибыль от перевозок на рубль затрат).**
- 5) Выберите неверное утверждение. Доставка грузов по технологии “точно вовремя” (Just in time):
 - a) **целесообразна для внедрения практически во всех случаях обеспечения потребности в различных изделиях, материалах, сырье;**
 - b) не требует затрат на содержание складского хозяйства или значительно сокращает потребность в них;
 - c) увеличивает нагрузку на управленческий аппарат по планированию, контролю и диспетчеризации поставок;
 - d) ведет к значительным финансовым потерям участников доставки грузов в случае непредвиденных сбоев в нарушении графика перевозок.
- 6) Выберите неверное утверждение. Качество логистического сервиса, в том числе по доставке товара, рекомендуется оценивать:
 - a) доступностью транспортных услуг;
 - b) функциональностью транспортных услуг;
 - c) надежностью транспортных услуг;
 - d) **экономичностью транспортных услуг.**
- 7) Выберите неверное утверждение. Надежность транспортировки товара определяется:
 - a) надежностью транспортных средств;
 - b) надежностью водителей;
 - c) организацией доставки и выбранной транспортно-технологической схемой;
 - d) дорожно-климатическими и погодными условиями выполнения доставки;
 - e) **надежностью системы финансовых взаиморасчетов и кредитования участников доставки товара.**

- 8) Выберите неверное утверждение. Нарращивание бортов автомобиля обеспечивает:
- a) полное использование грузоподъемности автомобиля;
 - b) полное использование объема кузова автомобиля;**
 - c) увеличение количества перевозимого груза, если его плотность менее удельной объемной грузоподъемности автомобиля.
- 9) Выберите неверное утверждение. При оценке затрат на доставку необходимо:
- a) **учитывать затраты только на транспортировку, исключив из рассмотрения затраты на подготовку товара к перевозке, погрузку, разгрузку и другие операции;**
 - b) исходить из концепции полной стоимости (Total Cost Concept);
 - c) организовать пооперационный контроль стоимости (метод ABC – Activity Based Costing);
 - d) обеспечить учет затрат по всем операциям доставки.
- 10) Выберите неверное утверждение. При унимодальных перевозках упрощается их организация за счет:
- a) ненужности согласований условий перевозки между несколькими участниками;
 - b) уменьшения количества оформляемых документов;
 - c) исключения расчетов с другими видами транспорта;
 - d) использования видов транспорта, имеющих низкую себестоимость перевозок.**
- 11) Выберите неверное утверждение. Рациональная схема поставки товара:
- a) может выбираться на основании сборника базисных условий поставки Incoterms-2000;
 - b) реализуется, если доставку товара из региона организует региональный поставщик своим или заказанным им транспортом у региональных транспортно-экспедиторских компаний;
 - c) обосновывается на основе сравнения технико-экономических показателей;
 - d) реализуется, если доставку товара из региона в любом случае организует получатель своим транспортом.**
 - e) реализуется, если доставку товара из региона организует получатель своим транспортом.
- 12) Выберите неверное утверждение. Роль транспорта в логистической цепи поставок товаров определяется тем, что:
- a) затраты на транспортировку сырья, материалов, готовой продукции являются преобладающими в структуре логистических издержек;
 - b) транспорт оказывает значительное влияние на затраты в сфере основной деятельности компаний - заказчиков транспортных услуг;
 - c) значительное количество компаний - производителей товаров являются владельцами транспортных средств и заинтересованы в их эффективном использовании.**
- 13) Выберите неверное утверждение. Связь понятий эффективности, качества и надежности доставки определяется следующим образом:
- a) качество является компонентом системы оценки эффективности;
 - b) надежность является компонентом системы оценки качества;
 - c) эффективность является компонентом системы оценки надежности.**
- 14) Выберите неверное утверждение. Условиями создания собственного автопарка являются:
- a) наличие свободных финансовых средств;
 - b) более низкий уровень затрат (постоянных и переменных) при том же качестве транспортного обеспечения, чем тариф стороннего перевозчика;
 - c) более высокое качество доставки при затратах, близких к тарифам стороннего перевозчика;
 - d) низкое качество доставки при затратах, близких к тарифам стороннего перевозчика;**
 - e) значительные устойчивые объемы перевозок.
- 15) Выберите неверное утверждение. Эффективность транспортного процесса оценивается:
- a) натуральными показателями;
 - b) показателями дисконтирования.**
 - c) экономическими показателями;
 - d) показателями внетранспортного эффекта
- 16) Для мелкопартионных перевозок предпочтительнее использовать:
- a) железнодорожный транспорт;
 - b) автомобильный транспорт;**
 - c) речной транспорт.
- 17) Для обозначения грузовой единицы не используют термин:
- a) “единица транспортируемого груза” (ЕТГ);
 - b) “единица груза” (от “unit cargo”);
 - c) “единица перевозки” (от “unit road”);**
 - d) “грузовая единица” (от “unit load”);
 - e) “единица транспортировки” (от “transport unit”)
- 18) Для перевозки малоценных массовых грузов предпочтительнее использовать:
- a) железнодорожный транспорт;
 - b) автомобильный транспорт;
 - c) речной транспорт.**

- 19) Для перевозок грузов несколькими видами транспорта не используют термин:
- a) мультимодальная перевозка;
 - b) интермодальная перевозка;
 - c) смешанная перевозка;
 - d) комбинированная перевозка;
 - e) **унимодальная перевозка.**
- 20) Затраты на использование автотранспорта в расчете на тонну грузоподъемности:
- a) **уменьшаются при увеличении грузоподъемности транспортных средств;**
 - b) увеличиваются при увеличении грузоподъемности транспортных средств;
 - c) не изменяются при увеличении грузоподъемности транспортных средств.
- 21) К особенностям автомобильного транспорта не относятся:
- a) **низкие энергоемкость и стоимость перевозок;**
 - b) большие маневренность и подвижность;
 - c) возможность доставки грузов малыми партиями;
 - d) высокая скорость доставки грузов.
- 22) К особенностям автомобильного транспорта не относятся:
- a) **высокие провозная и пропускная способности;**
 - b) возможность перевозки без перегрузки и промежуточного складирования;
 - c) значительная экологическая нагрузка на окружающую среду;
 - d) сравнительно высокая себестоимость.
- 23) К особенностям водного транспорта относятся:
- a) высокая себестоимость перевозок;
 - b) небольшая провозная способность;
 - c) **сравнительно малый расход топлива и затраты энергии.**
- 24) К особенностям водного транспорта относятся:
- a) высокая себестоимость перевозок;
 - b) небольшая провозная способность;
 - c) **ограничение возможности перевозок периодом навигации.**
- 25) К особенностям водного транспорта относятся:
- низкие затраты на пути сообщения;**
 - высокая себестоимость перевозок;
 - небольшая провозная способность.
- 26) К особенностям воздушного транспорта не относится:
- низкие энергоемкость и стоимость перевозок;**
 - высокая скорость доставки грузов;
 - минимальное время нахождения груза в пути;
 - высокая себестоимость перевозок;
 - небольшая провозная способность.
- 27) К особенностям железнодорожного транспорта относятся:
- a) большие маневренность и подвижность;
 - b) высокая скорость доставки грузов;
 - c) возможность доставки грузов малыми партиями;
 - d) **низкие затраты на пути сообщения.**
- 28) К особенностям железнодорожного транспорта относятся:
- a) большие маневренность и подвижность;
 - b) высокая скорость доставки грузов;
 - c) возможность доставки грузов малыми партиями;
 - d) **высокие провозная и пропускная способности.**
- 29) К особенностям железнодорожного транспорта относятся:
- a) **регулярность перевозок и устойчивые транспортные связи между регионами;**
 - b) большие маневренность и подвижность;
 - c) высокая скорость доставки грузов;
 - d) возможность доставки грузов малыми партиями.
- 30) Коммерческая скорость груза - это:
- скорость без учета простоев, связанных с регулированием движения и простоев в пунктах погрузки и разгрузки;
 - скорость доставки груза, учитывающая все затраты времени в пути, включая время хранения в местах перевалки (на промежуточных складах);**
 - скорость доставки груза, определяемая заказчиком транспорта при заключении коммерческого договора на перевозку (контракта).

- 31) Конкуренцию друг другу при перевозке грузов практически не составляют:
- a) автомобильный и железнодорожный транспорт;
 - b) водный и железнодорожный транспорт;
 - c) **воздушный и железнодорожный транспорт;**
 - d) автомобильный и воздушный транспорт.
- 32) Конкуренцию друг другу при перевозке грузов практически не составляют:
- a) автомобильный и железнодорожный транспорт;
 - b) водный и железнодорожный транспорт;
 - c) автомобильный и воздушный транспорт;
 - d) **водный и автомобильный транспорт.**
- 33) Конкуренцию различных видов транспорта между собой можно охарактеризовать:
- a) как острую, поскольку предложение на рынке транспортных услуг постоянно превышает спрос;
 - b) **как относительно слабую, в связи с тем, что у каждого вида транспорта имеются свои рациональные сферы использования;**
 - c) как подверженную сезонным колебаниям в зависимости от активности потребительского спроса.
- 34) Конкуренция между воздушным и автомобильным транспортом обычно проявляется:
- a) **при перевозках срочных, скоропортящихся и ценных грузов;**
 - b) при ограничении экологической нагрузки на окружающую среду;
 - c) при перевозке массовых и малоценных грузов;
 - d) на расстояниях перевозки до 1000 - 1500 км.
- 35) Конкуренция между железнодорожным и автомобильным транспортом обычно проявляется:
- a) при перевозках скоропортящихся и ценных грузов;
 - b) при ограничении экологической нагрузки на окружающую среду;
 - c) при перевозке массовых и малоценных грузов;
 - d) **на расстояниях перевозки до 1000 - 1500 км.**
- 36) Конкуренция между железнодорожным и речным транспортом обычно проявляется:
- a) при перевозках скоропортящихся и ценных грузов;
 - b) при ограничении экологической нагрузки на окружающую среду;
 - c) **при перевозке массовых и малоценных грузов;**
 - d) на расстояниях перевозки до 1000 - 1500 км.
- 37) Критерию готовности к перевозке в произвольный момент времени в наибольшей степени отвечает:
- автомобильный транспорт;**
 - железнодорожный транспорт;
 - водный транспорт;
 - воздушный транспорт.
- 38) Критерию максимума провозной способности транспорта в наибольшей степени отвечает:
- автомобильный транспорт;
 - железнодорожный транспорт;**
 - водный транспорт;
 - воздушный транспорт.
- 39) Критерию максимума провозной способности транспорта в наименьшей степени отвечает из представленных видов транспорта (при высокой скорости доставки груза):
- a) **автомобильный транспорт;**
 - b) железнодорожный транспорт;
 - c) водный транспорт.
- 40) Критерию максимума провозной способности транспорта в наименьшей степени отвечает из представленных видов транспорта (при высокой скорости доставки груза):
- железнодорожный транспорт;
 - водный транспорт;
 - воздушный транспорт.**
- 41) Критерию минимума времени нахождения товара в пути в наибольшей степени отвечает:
- a) автомобильный транспорт;
 - b) железнодорожный транспорт;
 - c) водный транспорт;
 - d) **воздушный транспорт.**
- 42) Критерию минимума времени товара в пути в наименьшей степени отвечает при высокой регулярности перевозок:
- a) автомобильный транспорт;
 - b) **железнодорожный транспорт;**
 - c) водный транспорт;
 - d) воздушный транспорт.

- 43) Критерию минимума затрат на перевозку в наибольшей степени отвечает:
- автомобильный транспорт;
 - железнодорожный транспорт;
 - водный транспорт;**
 - воздушный транспорт.
- 44) Критериям “Готовность в произвольный момент времени” и “Минимум риска несвоевременной доставки в наименьшей степени отвечает:
- автомобильный транспорт;
 - железнодорожный транспорт;
 - водный транспорт;**
 - воздушный транспорт.
- 45) Критериям “Максимум провозной способности транспорта” и “Минимум затрат на перевозку” в наименьшей степени отвечает при высокой готовности к перевозке в произвольный момент времени:
- автомобильный транспорт;**
 - железнодорожный транспорт;
 - водный транспорт;
 - воздушный транспорт.
- 46) На массовых и регулярных перевозках на дальние расстояния предпочтительнее использовать:
- а) железнодорожный транспорт;**
 - автомобильный транспорт;
 - авиационный транспорт.
- 47) Надежность транспортного обслуживания во многом определяется:
- информационной базой заказчика на момент, предшествующий заключению договора доставки;
 - б) информационным обеспечением процесса доставки;**
 - возможностью получения опережающей информации о сроках исполнения заказа.
- 48) Общий объем перерабатываемого груза на складе равен 200т в час, коэффициент неравномерности поступления груза – 2,0, а производительность весов равна 100 т в час. Какое количество весов необходимо иметь на складе?
- 2
 - 3
 - 4**
 - 5.
- 49) Операции контейнеризации и пакетирования:
- а) усложняют технологию доставки товара при повышении её эффективности;**
 - упрощают технологию доставки товара и не требуют дополнительного оборудования и дополнительных операций с товаром у грузоотправителя и грузополучателя;
 - не влияют на сложность технологии доставки товара.
- 50) Определить наиболее экономически эффективный вариант капитальных вложений. Имеется четыре варианта капитальных вложений: 1-й – 5100 тыс. д.е.; 2-й – 6300 тыс. д.е.; 3-й – 5700 тыс. д.е.; 4-й – 7500 тыс. д.е. Годовые (эксплуатационные) затраты: $C_1=4500$ тыс. д.е.; $C_2=3900$ тыс. д.е.; $C_3=4200$ тыс. д.е.; $C_4=3300$ тыс. д.е. сравнение вариантов производить по годовым приведенным затратам.
- 1
 - 2
 - 3
 - 4.**
- 51) Оценка качества доставки товара всегда:
- дается независимой организацией, не принимающей во внимание точки зрения ни перевозчика, ни потребителя транспортных услуг;
 - б) дается с точки зрения потребителя транспортных услуг;**
 - дается перевозчиком или логистической компанией.
- 52) Перевозка тонны груза на большегрузном транспортном средстве стоит:
- дороже, чем на автомобиле меньшей грузоподъемности;
 - б) дешевле, чем на автомобиле меньшей грузоподъемности;**
 - примерно столько же, как и на автомобиле меньшей грузоподъемности.
- 53) Под мультимодальными перевозками обычно понимают:
- а) доставку груза несколькими видами транспорта;**
 - доставку груза одним видом транспорта;
 - доставку груза с применением комплексных технологий перевалки и складской переработки;
 - доставку груза любым видом транспорта с обязательным участием автомобильного.
- 54) Под унимодальными перевозками обычно понимают:
- несколькими видами транспорта груза, сформированного в грузовые единицы, - «ониты»;
 - б) доставку груза одним видом транспорта;**
 - доставку груза с применением унифицированных технологий перевалки и складской переработки.

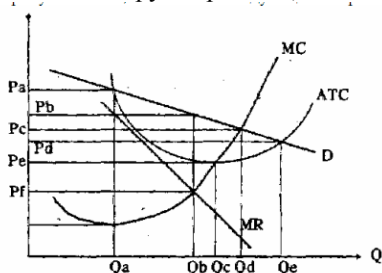
- 55) Понятие эффективности доставки товара:
- является субъективным и зависит от того, с чьей точки зрения оценивается доставка: с точки зрения перевозчика или заказчика транспорта;**
 - оценивается объективными показателями и не зависит от того, с чьей точки зрения оценивается доставка;
 - не может быть связано с категориями субъективности и объективности оценки.
- 56) Преимуществом мультимодальных перевозок является:
- удешевление доставки;**
 - отсутствие перегрузочных операций;
 - простота в организации;
 - высокая скорость доставки.
- 57) Преимуществом унимодальных перевозок не является:
- удешевление доставки;**
 - отсутствие перегрузочных операций;
 - простота в организации;
 - высокая скорость доставки.
- 58) Привлекательность мультимодальных перевозок обеспечивается за счет:
- ненужности согласований условий перевозки между несколькими участниками;
 - уменьшения количества оформляемых документов;
 - исключения расчетов с другими видами транспорта;
 - использования видов транспорта, имеющих низкую себестоимость перевозок.**
- 59) Процесс доставки товара потребителям значительно упрощается при:
- увеличении номенклатуры грузов;
 - увеличении количества доставляемого товара;**
 - расширении географии распределения товара;
 - росте количества потребителей.
- 60) Процесс доставки товара потребителям значительно упрощается при:
- увеличении номенклатуры грузов;
 - расширении географии распределения товара;
 - росте количества потребителей;
 - повышении частоты доставок.**
- 61) Упрощая задачу выбора способа транспортного обеспечения, обычно многообразие возможных критериев оценивают с точки зрения:
- количества груза, которое может быть доставлено;
 - суммарных затрат на доставку;**
 - общего времени нахождения груза в пути.

Раздел 2. Экономика отраслевых рынков

- 62) Близкие товары, на производство которых используются однородные ресурсы и схожие технологии, называются:
- взаимодополняющие;
 - идентичные;
 - однородные;
 - субституты.**
- 63) Близкие товары, на производство которых используются однородные ресурсы и схожие технологии, называются:
- взаимодополняющие;
 - заменители;**
 - идентичные;
 - однородные.
- 64) В краткосрочном периоде конкурентная фирма, максимизирующая прибыль, не будет продолжать производство, если:
- средние постоянные издержки выше цены продукта;
 - цена продукта ниже минимума средних переменных издержек.**
 - цена продукта ниже предельных издержек;
 - общий доход не покрывает общих издержек фирмы.
- 65) В отличие от монополии при монополистической конкуренции фирма:
- не может получать краткосрочную экономическую прибыль;
 - не нуждается в рекламе;
 - имеет две линии спроса.**

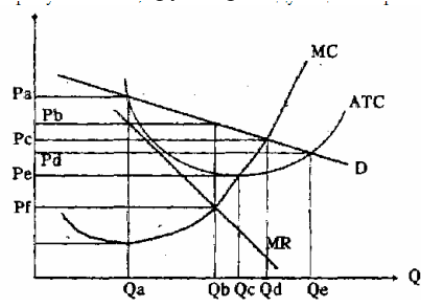
- 66) В точке минимальных средних издержек предельные издержки должны быть:
- больше, чем средние издержки;
 - меньше, чем средние издержки;
 - равны средним издержкам;**
 - минимальными.
- 67) В точке минимума предельных издержек средние издержки должны быть:
- возрастающими;
 - убывающими;**
 - постоянными;
 - минимальными.
- 68) Все перечисленные условия благоприятны для сговора между фирмами, кроме одного:
- малое количество фирм на рынке,
 - фирмы имеют идентичные издержки производства,
 - спрос на продукцию устойчив,
 - продукция обладает высокой степенью дифференцированности.**
- 69) Выберите неверное утверждение. Для потребителей монополистическая конкуренция выгодна тем, что:
- дифференциация продуктов способствует лучшей реализации вкусов потребителей;
 - использование ресурсов наиболее эффективно;**
 - ожесточенная ценовая война между фирмами на руку потребителям.
- 70) Выберите неверное утверждение. Если предельные издержки превышают средние издержки при объеме производства, максимизирующем прибыль, тогда фирма:
- выбирает объем производства, соответствующий точке, расположенной правее минимума кривой средних издержек.
 - выбирает объем производства, соответствующий точке, расположенной левее минимума кривой средних издержек;**
 - не прекратит производство;
 - получает положительную прибыль.
- 71) Выберите неверное утверждение. Если предельные издержки превышают средние издержки при объеме производства, максимизирующем прибыль, тогда фирма:
- выбирает объем производства, соответствующий точке, расположенной правее минимума кривой средних издержек.
 - не прекратит производство;
 - получает положительную прибыль;
 - прекратит производство.**
- 72) Выберите неверное утверждение. Увеличение концентрации производства способствует:
- лучшему использованию основных и оборотных фондов, рабочей силы.
 - оптимальному сочетанию крупных, средних и малых предприятий;**
 - развитию монополизма.
- 73) Государство ввело налог, в результате которого экономическая прибыль, получаемая монополией, свелась к нулю. Это вынудит монополию:
- снизить производство,
 - увеличить производство,
 - снизить цену на свою продукцию,
 - повысить цену на свою продукцию,**
 - ничего не предпринимать.
- 74) Готовность покупать дополнительные единицы производимого товара только по более низкой цене лучше всего объясняет:
- эффект замещения.
 - принцип убывающей предельной полезности.**
 - эффект дохода.
 - закон предложения.
- 75) Для гарантированного получения чистой прибыли фирмы должны:
- бороться против монополий;
 - дифференцировать свою продукцию;**
 - вступить в сговор с другими фирмами;
 - нет никаких гарантий,
- 76) Для какой из форм специализации характерен выпуск автомобилей:
- предметной;**
 - подетальной;
 - технологической?

- 77) Дуополия – это ситуация, когда:
- двум фирмам противостоит один покупатель;
 - в отрасли функционируют две фирмы;**
 - одному покупателю противостоит один продавец;
 - одному продавцу противостоят два покупателя.
- 78) Если $P < AC$, фирма должна:
- продолжать производство, пока $P > AFC$;
 - производить продукт в объеме, когда $P = MC$ и $P > AVC$;
 - сократить накладные расходы;
 - остановить производство.**
- 79) Если американские корпорации ориентируются на максимизацию прибыли, то японские – на максимизацию объема продаж. Это ведет к:
- повышению цен на товары японских фирм,
 - частому разорению японских фирм,
 - снижению цен на товары японских фирм.**
- 80) Если монополист максимизирует прибыль, его экономическая прибыль при $E > 1$:
- отрицательна;
 - положительна;**
 - нулевая.
- 81) Если монополист максимизирует прибыль, его экономическая прибыль при $E < 1$:
- отрицательна;**
 - положительна;
 - нулевая.
- 82) Если монополист максимизирует прибыль, его экономическая прибыль при $E = 1$:
- отрицательна;
 - положительна;
 - нулевая.**
- 83) Если предельные издержки монополиста положительны, он будет производить там, где:
- эластичность спроса меньше единицы;
 - эластичность спроса больше единицы;**
 - эластичность спроса равна единице;
 - эластичность спроса равна нулю.
- 84) Если число фирм в отрасли стремится к бесконечности, индекс Херфиндаля-Хиршмана:
- отрицателен;
 - стремится к бесконечности;
 - стремится к единице;
 - стремится к нулю.**
- 85) Если число фирм в отрасли стремится к единице, индекс Херфиндаля-Хиршмана:
- отрицателен;
 - стремится к бесконечности;**
 - стремится к единице;
 - стремится к нулю.
- 86) Изучение отраслевых рынков с позиций определенного товара и определение границ рынка данного товара было предложено:
- Кейнсом;
 - Кузнецовым;
 - Марксом;
 - Робинсоном.**
- 87) Фирма максимизирует прибыль, если цена товара составит:



- P_a ;
- P_b ;**
- P_c ;
- P_d ;
- P_e .

88) Фирма максимизирует прибыль. Равновесный объем выпуска продукции при этом равен:



- a) Q_a ;
- b) Q_b ;**
- c) Q_c ;
- d) Q_d ;
- e) Q_e .

89) К нестратегическим барьерам входа на рынок относится интеграция:

- a) вертикальная;**
- b) горизонтальная;
- c) прямая;
- d) условная.

90) К ценовым барьерам относится:

- a) вертикальная интеграция;
- b) дифференциация продукции;
- c) дополнительное инвестирование;
- d) применение запретительных цен.**

91) Какая отрасль более концентрирована?

- a) в отрасли действуют три фирмы, контролирующие 10%, 40% и 50% производства;**
- b) в отрасли действуют три фирмы, контролирующие 20%, 25% и 55% производства;
- c) в отрасли действуют три фирмы, контролирующие 30%, 35% и 35% производства.

92) Какая отрасль менее концентрирована?

- a) в отрасли действуют три фирмы, контролирующие 10%, 40% и 50% производства;
- b) в отрасли действуют три фирмы, контролирующие 20%, 25% и 55% производства;
- c) в отрасли действуют три фирмы, контролирующие 30%, 35% и 35% производства.**

93) Какой из барьеров входа на рынок является стратегическим:

- a) дифференциация продукта;
- b) иностранная конкуренция;
- c) применение запретительных цен;**
- d) эластичность и темпы роста спроса.

94) Общей характеристикой рыночных структур олигополии и монополистической конкуренции является:

- a) барьеры входа новых фирм на рынок трудно преодолимы;**
- b) действует значительное количество продавцов и покупателей товара;
- c) фирмы обладают значительной монополистической властью;
- d) эластичность спроса на продукцию фирм выше, чем в условиях чистой монополии.

95) Олигополистическая структура рынка наиболее характерна для:

- a) автомобилестроения;**
- b) бытовых услуг населению;
- c) производства одежды и обуви;
- d) производства сельскохозяйственной продукции.

96) Олигополия – это рыночная структура, при которой:

- a) в отрасли незначительное количество производителей, которые могут согласовать свои действия;**
- b) в отрасли незначительное количество производителей, ценообразование которых независимо друг от друга;
- c) товар исключительно неоднороден;
- d) товар исключительно однороден.

97) Олигополия в отличие от естественной монополии:

- a) гораздо крупнее по объему капиталов и географической сфере действия;
- b) защищена более жесткими барьерами на вход потенциальных конкурентов;**
- c) не является ценоустановителем;
- d) обладает кривой предложения.

98) При каком условии монополист получает положительную экономическую прибыль ($MR = MC$):

- a) $MR = P$;
- b) $MR < P$;**
- c) $MC < P$;
- d) $MR > P$;
- e) $MC > P$.

- 99) При каком условии монополист получает отрицательную экономическую прибыль ($MR = MC$):
- a) $MR = P$;
 - b) $MR < P$;
 - c) **$MR > P$.**
- 100) Условие максимизации прибыли монополиста имеет вид:
- a) $MR = P$;
 - b) **$MR = MC$;**
 - c) $MC = P$.
- 101) Ценовая дискриминация – это:
- a) повышение цены на товар более высокого качества;
 - b) **продажа по разным ценам одной и той же продукции различным покупателям;**
 - c) установление высоких цен на потребительские товары.
- 102) Ценовые войны свойственны:
- a) монополии,
 - b) **монополистической конкуренции;**
 - c) совершенной конкуренции.
- 103) Ценовые войны свойственны:
- a) монополии,
 - b) **олигополии;**
 - c) совершенной конкуренции.
- 104) Что из ниже перечисленного не относится к типологии границ разделения рынков:
- a) временные;
 - b) локальные;
 - c) продуктовые;
 - d) **финансовые.**
- 105) Что не относится к нестратегическим барьерам отраслевого рынка:
- a) вертикальная интеграция;
 - b) диверсификация деятельности фирмы;
 - c) дифференциация товаров;
 - d) **стратегическое ценообразование.**
- 106) Что не относится к формам существования концентрации:
- a) комбинирование в рамках одного предприятия;
 - b) производство однородной продукции;
 - c) **специализация производства;**
 - d) разнородное производство на предприятии.

ПЕРЕЧЕНЬ ПРИМЕРНЫХ ВОПРОСОВ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ К ЭКЗАМЕНУ

- 1) Подходы к анализу отраслевых рынков
- 2) Парадигма Майсона
- 3) Объект изучения экономики отраслевых рынков
- 4) Субъекты отраслевого рынка. Понятие отрасли
- 5) Подходы к анализу структуры отраслевых рынков
- 6) Показатели концентрации фирм в отрасли
- 7) Динамика рынков. Статистика входа-выхода фирм на отраслевой рынок
- 8) Типы отраслевых структур
- 9) Структура отраслевого рынка и анализ барьеров входа-выхода фирм на рынок
- 10) Стратегические барьеры входа фирм на отраслевой рынок и их оценка
- 11) Нестратегические барьеры входа фирм на отраслевой рынок. Проблемы измерения
- 12) Классификация уровней барьеры входа фирм на отраслевой рынок по Бейну
- 13) Власть фирмы на отраслевом рынке. Показатели рыночной власти
- 14) Дифференциация продукта на отраслевом рынке
- 15) Модели пространственной дифференциации продукта
- 16) Модели вертикальной дифференциации продукта
- 17) Рыночная структура и продвижение товара на рынок. Расходы на рекламу
- 18) Особенности поведения монополии на отраслевом рынке
- 19) Последствия монопольной власти на отраслевом рынке
- 20) Подходы к оценке «мертвого груза» монополий
- 21) Модель рынка с доминирующей фирмой
- 22) Ценовое лидерство в модели Форхаймера
- 23) Классификация некооперативных стратегий поведения фирм на отраслевом рынке
- 24) Парадокс Бертрана
- 25) Модель Курно
- 26) Модель Штаккельберга
- 27) Кооперативные стратегии поведения фирм на рынке. Картельные соглашения
- 28) Условия стабильности картеля
- 29) Особенности отраслевого рынка с естественной монополией. Виды естественных монополий
- 30) Условия равновесия для нерегулируемой естественной монополии
- 31) Методы государственного регулирования естественных монополий
- 32) Подходы к регулированию естественных монополий
- 33) Х-неэффективность монополии
- 34) Х-эффективность монополии
- 35) Естественная монополия и эффективность использования ресурсов
- 36) Ценовая дискриминация на отраслевых рынках
- 37) Характеристика степеней дискриминации по Пигу
- 38) Клубное ценообразование как форма совершенной ценовой дискриминации
- 39) Формы проявления ценовой дискриминации третьей степени
- 40) Последствия ценовой дискриминации для развития экономики
- 41) Вертикальная интеграция и вертикальные ограничения
- 42) Способы установления вертикального контроля
- 43) Стимулы к вертикальной интеграции отраслевых структур
- 44) Эффект «двойной маргинализации» и вертикальная интеграция
- 45) Последствия вертикальной интеграции для развития отраслевого рынка
- 46) Вертикальная интеграция и эффективность использования ресурсов
- 47) Антимонopolная политика государства
- 48) Образование финансово-промышленных групп как форма проявления вертикальной интеграции
- 49) Международная и отечественная практика антимонopolного регулирования
- 50) Ценообразование на рынке естественных монополий

- 51) Формы проявления квазивертикальной интеграции и российской экономике
- 52) Особенности деятельности фирмы в условиях монополистической конкуренции. Модель Чемберлина
- 53) Стратегия поведения фирм на разных стадиях развития отраслевого рынка
- 54) Подходы к определению границ отраслевого рынка
- 55) Место блока результативности в парадигме Майсона
- 56) Альтернативные цены фирмы
- 57) Административные барьеры; состав, подходы к количественным оценкам
- 58) Эффект масштаба и минимально эффективный объем выпуска

