

**РОСЖЕЛДОР**  
**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение**  
**высшего образования**  
**«Ростовский государственный университет путей сообщения»**  
**(ФГБОУ ВО РГУПС)**

---

И.А. Калашников, Е.В. Радченко

**ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

Учебно-методическое пособие  
для самостоятельной работы  
(заочная форма обучения)

Ростов-на-Дону  
2017

УДК 656.2.003 (07) + 06

Рецензент – доктор экономических наук, профессор В.А. Макеев

**Калашников, И.А.**

Экономика транспортного комплекса: учебно-методическое пособие для самостоятельной работы (заочная форма обучения) / И.А. Калашников, Е.В. Радченко; ФГБОУ ВО РГУПС. – Ростов н/Д, 2017. – 16 с. – Библиогр.: с. 14.

Содержатся методические указания для подготовки к контролю результатов самостоятельной работы обучающихся в форме компьютерного тестирования по дисциплине «Экономика транспортного комплекса».

Учебно-методическое пособие предназначено для студентов заочной формы обучения направления подготовки «Экономика».

Одобрено к изданию кафедрой «Экономика и менеджмент».

© Калашников И.А.,  
Радченко Е.В., 2017  
© ФГБОУ ВО РГУПС, 2017

## Введение

Методические указания к контролю результатов самостоятельной работы обучающегося соответствуют рабочей программе учебной дисциплины Экономика транспортного комплекса.

Программа профессионального модуля является частью Образовательной программы в соответствии с федеральным государственным образовательным стандартом высшего образования (приказ Минобрнауки России от 12.02.2016 № 41028) направления «Экономика».

Учебная дисциплина «Экономика транспортного комплекса» входит в состав Базовой части Образовательной программы и нацелена на формирование у обучающихся компетенции: **ПК-11 - способность критически оценить предлагаемые варианты управленческих решений и разработать и обосновать предложения по их совершенствованию с учетом критериев социально-экономической эффективности, рисков и возможных социально-экономических последствий.**

Обязательным компонентом процесса обучения является *контроль*, или *проверка результатов обучения*. Суть проверки результатов обучения состоит в выявлении уровня освоения знаний учащимися, который должен соответствовать образовательному стандарту по учебной дисциплине. Использование современных средств контроля вносит значительные изменения в методику проверки и оценки знаний и умений учащихся, которые направлены на повышение качества обучения.

Методические указания предназначены для проверки и оценки знаний и умений по разделам: «Транспорт – сфера материального производства, его значение и особенности», «Экономика грузовых и пассажирских перевозок», «Ресурсы предприятия транспорта: формирование и эффективность использования» и «Экономический механизм функционирования транспортного предприятия». Тестовые задания составлены в соответствии с требованиями к знаниям студентов согласно программе дисциплины и образовательному стандарту направления.

Методические указания используются в процессе обучения и подготовке студентов к итоговой аттестации по дисциплине Экономика транспортного комплекса. В соответствии с распоряжением №69 и №119 о проведении контроля результатов самостоятельной работы обучающихся в форме компьютерного тестирования в 2016/2017 уч.году (заочная форма обучения), а также приказу №1267 об утверждении «Порядка проведения Тест-допуска» контрольная работа по дисциплине «Экономика транспортного комплекса» выполняется студентами заочной формы обучения в форме компьютерного тестирования дистанционно в подсистеме «Тестирование».

Тестовые задания могут быть использованы для входного контроля (в том числе, автоматизированного), определяющего теоретическую готовность студентов к выполнению практических работ, заданий, решению задач по темам программы преподавателем, а также для самоконтроля студентами.

Прежде чем приступить к выполнению тестовых заданий, необходимо ознакомиться с соответствующими разделами программы курса, затем подобрать рекомендованную программой литературу и изучить ее.

## **Раздел 1. Транспорт – сфера материального производства, его значение и особенности**

Объект экономики ж.д. транспорта :

- В -внутрипроизводственный транспорт;
- В - личный, частный;
- В - транспорт общего пользования, обслуживающий сферу обращения;
- В - внутрипроизводственный и общего пользования.

Предмет изучения экономики транспорта:

- В - производственно - экономические отношения между производителем транспортной продукции и потребителем транспортной продукции;
- В - производительные силы;
- В - средства производства;
- В - транспортное обслуживание клиентуры.

Специфический метод, применяемый для определения показателей транспортной отрасли:

- В - программно-целевой;
- В – балансовый;
- В – экспертных оценок;
- В - технико-экономических расчетов.

Особенностью транспортной продукции является:

- В- возможность накопления;
- В – простота измерения;
- В- вещественный характер;
- В - невещественность.

К недостаткам железнодорожного транспорта относят:

- В – низкую безопасность движения;
- В – высокий уровень загрязнения окружающей среды;
- В – зависимость перевозок от климатических условий;
- В - большой удельный условно-постоянных расходов в себестоимости перевозок.

Основная сфера применения авиационного транспорта:

- В – перевозка крупногабаритных грузов;
- В – внешнеторговые перевозки;
- В - перевозка пассажиров;
- В – перевозка массовых грузов на средние и дальние расстояния.

Обязательным условием рациональности определения сфер использования видов транспорта является:

- В – уровень себестоимости перевозки;
- В - обеспечение сопоставимости затрат и условий транспортировки;
- В – уровень тарифных плат;
- В – влияние внетранспортного эффекта.

Функция внутрипроизводственного транспорта:

- В - перемещение предметов труда и рабочих внутри предприятий;
- В- перемещение различных видов продукции от изготовителя до потребителя;
- В - перемещение грузов и пассажиров между населенными пунктами;
- В - перевозки грузов и пассажиров независимо от того, кем они предъявлены.

Транспортом общего пользования называется:

- В - транспорт, который в соответствии с законодательством обязан перемещать предметы труда и рабочих внутри предприятий;
- В - транспорт, который в соответствии с законодательством обязан перемещать различные виды продукции от изготовителя до потребителя;
- В - транспорт, который в соответствии с законодательством обязан выполнять перевозки для конкретной организации или физического лица;
- В- транспорт, удовлетворяющий потребности организаций всех видов экономической деятельности и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

Транспортом не общего пользования называется:

- В- транспорт, который выполняет перевозки предметов труда и рабочих внутри предприятий;
- В- транспорт, который выполняет перевозки различных видов продукции от изготовителя до потребителя;
- В - транспорт, который выполняет перевозки для конкретной организации или физического лица;
- В - транспорт, который в соответствии выполняет перевозки независимо от того, кем они предъявлены.

Универсальный вид транспорта:

- В - перевозит пассажиров и широкую номенклатуру грузов;
- В - осуществляет перевозки внутри страны;
- В - действует в период навигации;
- В - перевозит узкую номенклатуру грузов.

Транспорт, действующий только в период навигации:

- В- универсальный;
- В- круглогодичный;
- В- сезонный;

В - внутренний.

Вид транспорта, обладающий самой большой грузоподъемностью:

В- воздушный;

В - морской;

В- железнодорожный;

В - водный.

Вид транспорта с самой высокой себестоимостью перевозок:

В - воздушный;

В- морской;

В- железнодорожный;

В- водный.

Вид транспорта с самой низкой трудоемкостью перевозок:

В - трубопроводный;

В- морской;

В- железнодорожный;

В- водный.

## **Раздел 2. Экономика грузовых и пассажирских перевозок**

Объем перевозок железной дороги в тоннах включает:

В- прием грузов;

В- отправление грузов;

В- прибытие грузов;

В- ввоз, вывоз, местное сообщение, транзит.

Работа железной дороги в вагонах определяется:

В- погрузка, выгрузка, прием груженых вагонов;

В- выгрузка, ввоз и вывоз груженых вагонов;

В- погрузка в сумме с приемом груженых вагонов.

В- погрузка в сумме с выгрузкой.

Объем работы железных дорог (грузооборот) измеряется:

В- тонно-километрами брутто;

В- тонно- километрами нетто;

В- локомотиво-километрами;

В- пробегами вагонов и локомотивов.

Перевозка грузов (перевезено т) по железной дороге включает:

В- транзит в сумме с местным сообщением;

В- транзит вместе с приемом грузов;

- В- транзит, местное, ввоз и вывоз.
- В- ввоз, вывоз, местное сообщение.

Сдача груженых вагонов включает:

- В- погрузка;
- В- транзит груженых вагонов;
- В- транзит груженых и вывоз груженых вагонов;
- В- выгрузка.

Работа железной дороги (в вагонах) включает:

- В- выгрузку, сдачу груженых вагонов;
- В- вывоз, местное сообщение;
- В- ввоз, местное сообщение.
- В- погрузку, сдачу.

Эксплуатационные ткм нетто используются для оценки:

- В- объема работы структурного подразделения дороги;
- В- объема работы железной дороги;
- В- объема работы локомотивного депо;

Объем работы железной дороги оценивается:

- В- ткм нетто тарифными;
- В- ткм нетто эксплуатационными;
- В- ткм брутто;
- В- количеством перевезенных тонн

Тарифный грузооборот определяется:

- В- количеством перевезенных тонн на кратчайшее расстояние;
- В- количеством тонн перевезенных на фактическое расстояние;
- В- количеством перевезенных тонн на фактическую дальность перевозки;
- В- количеством конкретных перевезенных тонн на кратчайшее расстояние, предусмотренное в тарифных руководствах по оплате за перевозку.

На железной дороге (сети железных дорог) отношение тарифного грузооборота к эксплуатационному:

- В- больше единицы;
- В- меньше единицы;
- В- равно единице;
- В- равно нулю.

Отношение грузооборота брутто к грузообороту нетто:

- В- больше единицы;
- В- меньше единицы;
- В- равно единице;
- В- равно нулю.

Тарифные ткм отличаются от эксплуатационных:

- В- рассчитаны по фактически пройденному расстоянию;
- В- рассчитаны по кратчайшему расстоянию перевозки;
- В- одинаковы.
- В- рассчитаны по величине грузооборота

Коэффициент перевозимости отражает:

- В- отношение произведенных тонн к перевезенным тоннам;
- В- отношение перевезенных тонн к количеству произведенных тонн;
- В- отношение ткм нетто к количеству произведенных тонн;
- В- отношение произведенных тонн к количеству ткм нетто.

Коэффициент транспортоемкости продукции:

- В- отношение произведенных тонн конкретного груза к ткм;
- В- отношение грузооборота нетто к объему производства груза, т;
- В- отношение ткм брутто к общему объему производства в тоннах.
- В- Отношение тарифных ткм к эксплуатационным

Увеличение разрыва эксплуатационных ткм от тарифных ведет к

- В- увеличению прибыли по сети ж.д.;
- В- увеличению расходов железных дорог;
- В- снижению себестоимости 10 ткм (грузовых перевозок);
- В- увеличению себестоимости 10 ткм.

### **Раздел 3. Ресурсы предприятия транспорта: формирование и эффективность использования**

Имущественная ответственность хозяйствующего субъекта означает, что предприятие:

- В- имеет собственное имущество, которое используется в определенных целях;
- В- несет ответственность своим имуществом;
- В- самостоятельно осуществляет различные виды сделок и операций;
- В- продает свои акции.

В производственную структуру предприятия входит:

- В- объекты социальной сферы;
- В- участки, цеха, службы;
- В- столовая и магазин;
- В- дом отдыха.

Высокий коэффициент выбытия по активной части по сравнению со всеми основными фондами свидетельствует:

- В- о положительном влиянии на фондоотдачу;
- В- об отрицательном влиянии на фондоотдачу;

В- не влияет на величину фондоотдачи;  
В- о старении оборудования.

Фонды хозяйствующего субъекта делятся на основные и оборотные по признаку:

В-использования;  
В- характеру оборота и способу перенесения стоимости;  
В- отраслевому признаку;  
В- сроку службы.

По назначению и сфере применения основные фонды подразделяются:

В- на собственные и арендованные основные средства;  
В- на основные и оборотные фонды;  
В- на производственные основные фонды основной деятельности, производственные основные фонды и производственные основные фонды других отраслей;  
В- транспортные.

По признаку использования основные фонды делятся на:

В- находящиеся в эксплуатации, на реконструкции, техперевооружении, в запасе на реконструкции;  
В- активные и пассивные основные фонды;  
В- здания, сооружения, машины, оборудования;  
В- перроны, платформы.

Основные фонды исчисляются на балансе:

В- по восстановительной стоимости;  
В- по остаточной стоимости;  
В- по ликвидационной стоимости;  
В- по смешанной стоимости.

Начисление амортизации прекращается:

В- в месяц выбытия или полного погашения стоимости;  
В- с первого числа месяца следующего месяца выбытия или полного погашения объекта; В- за месяц до выбытия или полного погашения стоимости объекта;  
В- после начала ремонта.

Стоимость в пользовании – это стоимость собственности:

В- для конкретного пользования;  
В- для группы пользователей;  
В- для конкретного пользователя или групп пользователей;  
В- для коллектива.

В инвентарной карте по объекту не отражается:

В- наименование объекта и инвентарный номер;

- В- восстановительная стоимость;
- В- первоначальная стоимость и основные технико-экономические характеристики;
- В- время продажи другому владельцу

Посредством нормы амортизации:

- В- регулируется качество выпускаемой продукции;
- В- регулируется скорость оборота основного капитала;
- В- интенсифицируется процесс производства;
- В- устанавливается время ремонта.

Фондоотдача и фондоемкость относятся к:

- В- частным показателям;
- В- обобщающим показателям;
- В- индивидуальным показателям;
- В- расчетным материалам.

Основное назначение фондов обращения:

- В - создать материальную основу эффективной работы;
- В- обеспечить денежными средствами ритмичность процесса обращения;
- В - обеспечить коллектив спец. одеждой;
- В - выдать всем инструмент.

По источникам формирования оборотные средства делятся на:

- В- собственные, приравненные к ним и заемные;
- В- нормируемые и ненормируемые;
- В- высоколиквидные ценные бумаги и залежалые запасы;
- В - материалы на складе.

По степени использования основные средства на железнодорожном транспорте делятся на:

- В - действующие и бездействующие;
- В - активные и пассивные;
- В- собственные и арендованные;
- В- находящиеся у организации в хозяйственном ведении или оперативном управлении.

#### **Раздел 4. Экономический механизм функционирования транспортного предприятия**

Все расходы железных дорог подробно классифицируются по каждому хозяйству по статьям и элементам затрат для :

- В - определения себестоимости 10 ткм, 10пас.км.;

- В - планирования расхода материалов;
- В - планирования расхода топлива;
- В - планирования расхода электроэнергии.

Расходы железных дорог и их предприятий делятся на прямые и косвенные с целью:

- В - планирования расходов предприятия;
- В - учета расходов предприятия;
- В - планирования и учета общехозяйственных расходов;
- В - для калькулирования себестоимости единицы работы (продукции).

Определение себестоимости единицы промышленной продукции (работы) начинается с расходов:

- В - косвенных расходов;
- В - прямых расходов на общий выпуск продукции;
- В - прямых расходов на единицу продукции (работы);
- В - расходов по эксплуатации оборудования.

Калькуляция себестоимости 10 ткм начинается с расходов:

- В - заработная плата рабочих на 10 ткм;
- В - смазочно- обтирочные материалы по локомотивному хозяйству;
- В - прямых эксплуатационных расходов железных дорог на годовой объём перевозок;
- В - косвенных расходов на год.

Расходы железных дорог не относятся к прямым расходам:

- В - заработная плата локомотивных бригад;
- В - электроэнергия на тягу поездов;
- В - амортизация оборудования;
- В - амортизация вагонов.

Порядок распределения расходов по охране труда и технике безопасности на грузовые и пассажирские:

- В - по контингенту рабочих;
- В - пропорционально прямым расходам;
- В - пропорционально заработной плате производственных рабочих;
- В - пропорционально косвенным расходам.

Элементы затрат не планируемые по величине ресурсов, необходимых для выполнения планируемого объема работы и цене соответствующего ресурса:

- В - материалы;
- В - амортизация;
- В - топливо;
- В - электроэнергия.

Метод расчета себестоимости перевозок, если нужна высокая точность расчетов:

- В - метод непосредственного расчета (по статьям и элементам затрат);
- В - метод расходных ставок;
- В - метод коэффициентов влияния;
- В - метод удельных весов расходов.

Расчет себестоимости перевозок грузов методом единичных расходных ставок ведется на условный объем перевозок:

- В - 10 ткм;
- В - 10 прив. ткм;
- В - 10 поезд. км;
- В - 1000 ткм нетто.

Расходы ж.д. по времени (краткосрочный период, среднесрочный, долгосрочный) необходимо прогнозировать по причине:

- В - влияет инфляция;
- В - изменяется пропускная способность ж.д.;
- В - изменяется среднемесячная зарплата;
- В - изменяется расход электроэнергии.

Себестоимость единицы продукции это отношение:

- В - текущих расходов к цене;
- В - материальных затрат к цене;
- В - расходов по производству и реализации продукции к количеству продукции;
- В - отношение объема работы к расходам по производству и реализации продукции.

Метод расходных ставок применяется для:

- В - определение себестоимости перевозок;
- В - оценки влияния показателей использования подвижного состава на величину себестоимости перевозок грузов и пассажиров;
- В - определения независящих расходов ж.д.т.;
- В - определения независящих расходов.

Чем вызваны скачки в графике зависимости себестоимости 10 ткм от объема перевозок:

- В - инфляцией;
- В - ростом пропускной способности;
- В - индексацией заработной платы;
- В - ростом массы поезда.

Как включаются в себестоимость единицы конкретных видов продукции (хозрасчетных измерителей работы) станции общехозяйственные расходы:

В - процентом к заработной плате производственных рабочих;

В - процентом к расходам на материалы;

В - процентом к прямым расходам;

В - пропорционально количеству продукции (работы).

К прямым расходам не относятся расходы железных дорог:

В - заработная плата локомотивных бригад;

В - электроэнергия на тягу поездов;

В - амортизация оборудования;

В - амортизация вагонов.

## Библиографический список

1. Экономика железнодорожного транспорта. Учебник для вузов / под ред. Н.П. Терешинной и др. М: УМЦ ЖДТ, 2012
2. Экономика железнодорожного транспорта: учебник / под ред. Н.П.Терешинной, Л.П. Левицкой, Л.В. Шкуриной - УМЦ ЖДТ (Маршрут), Москва, 2012. ЭБС АйПиБрукс
3. Бюджетирование на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / Н.П. Терешина, Л.В. Шкурина, Е.Н. Евдокимова и др., ред. Н.П. Терешина, Л.В. Шкурина; УМЦ по образованию на ж.-д.трансп. - М., 2014 ЭБС ЭйПиБрукс

## Содержание

Введение	3
Раздел 1. Транспорт – сфера материального производства, его значение и особенности	4
Раздел 2. Экономика грузовых и пассажирских перевозок	6
Раздел 3. Ресурсы предприятия транспорта: формирование и эффективность использования	8
Раздел 4. Экономический механизм функционирования транспортного предприятия	10
Библиографический список	14

*Учебное издание*

**Калашников Игорь Анатольевич**  
**Радченко Елена Владимировна**

**ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

Печатается в авторской редакции

Технический редактор Т.В. Бродская

Подписано в печать 21.12.17. Формат 60×84/16.  
Бумага газетная. Ризография. Усл. печ. л. 0,93.  
Тираж экз. Изд. № 901168. Заказ

Редакционно-издательский центр ФГБОУ ВО РГУПС.

---

Адрес университета:  
344038, г. Ростов н/Д, пл. Ростовского Стрелкового Полка  
Народного Ополчения, д. 2.