

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

УТВЕРЖДАЮ:

Директор АВТ



А.Б. Володин

«22» января 2021 г.

Кафедра: Эксплуатация водного транспорта

Авторы: Володин Алексей Борисович, кандидат технических наук, доцент
Алфёров Вадим Викторович

ПРОГРАММА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИТОГОВОЙ АТТЕСТАЦИИ

Направление подготовки: 26.03.01 Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства

Профиль: Управление транспортными системами и логистическим сервисом на водном транспорте

Квалификация выпускника: Бакалавр

Форма обучения: Очная

Год начала обучения: 2019

Одобрено на заседании

Учебно-методической комиссии

Протокол № 5

«21» января 2021 г.

Председатель учебно-методической комиссии



А.Б. Володин

Одобрено на заседании кафедры

Протокол № 2

«15» января 2021 г.

Заведующий кафедрой



А.Б. Володин

Государственная итоговая аттестация в виде электронного документа выгружена из единой корпоративной информационной системы управления университетом и соответствует оригиналу

Простая электронная подпись, выданная РУТ (МИИТ)
ID подписи: 934513
Подписал: Заведующий кафедрой Володин Алексей Борисович
Дата: 15.01.2021

1. Состав государственной итоговой аттестации

Государственная итоговая аттестация по направлению подготовки 26.03.01 Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства в соответствии с решением Ученого совета университета включает в себя:

Подготовка к процедуре защиты и процедура защиты выпускной квалификационной работы

2. Методические указания по выполнению, оформлению и защите выпускной квалификационной работы

2.1. Выполнение выпускной квалификационной работы

Выпускная квалификационная работа является заключительным этапом обучения студентов бакалавриата в высшем учебном заведении и направлена на систематизацию, закрепление и углубление знаний, умений, навыков по направлению и эффективное применение этих знаний при решении конкретных задач в сфере управленческой деятельности.

Выпускная квалификационная работа является результатом самостоятельной творческой работы обучаемого. Качество ее выполнения позволяет дать дифференцированную оценку квалификации выпускника и его способности эффективно выполнять свои будущие обязанности на предприятии. Если выпускная квалификационная работа выполнена на высоком уровне, она должна быть представлена руководству предприятия, на материалах которого проведены исследования, для принятия решения о возможности внедрения разработанных мероприятий. Исходя из этого, существенно возрастает роль руководителя выпускной квалификационной работы и преподавателей кафедры, от квалификации которых зависит успешное продвижение выпускника в иерархии управления предприятием. Выпускная квалификационная работа (далее – ВКР) является заключительным этапом обучения студента по программе бакалавриата, законченной научно-практической работой, выполненной самостоятельно под общим руководством утвержденного установленным образом руководителя.

2.2. Оформление выпускной квалификационной работы

Содержание ВКР должно соответствовать основным требованиям:

- ? отражать актуальную задачу управления, с систематизацией причин ее возникновения, факторов и направлений, а также механизмов и методов решения;
- ? обоснованность выводов и предложений результатами анализа деятельности объекта исследования в сравнении с аналогами, среднероссийскими показателями, зарубежным опытом;
- ? новизна и практическая значимость предложений и рекомендаций, подтвержденная расчетами социально-экономической эффективности;
- ? оформление в соответствии с нормативными требованиями, предъявляемыми к структуре и правилам оформления отчета о научно-исследовательской работе (в соответствии с ГОСТ 7.32 – 2001).

Выпускная квалификационная работа должна иметь следующие структуру и объемы:

Наименование разделов Объем в страницах

Титульный лист 1

Аннотация на русском и английском языках 1

Содержание 1

Введение 1-5

Аналитическая часть 15-30

Проектная часть 15-30

Расчётная часть 10-15

Заключение 1-5

Список использованной литературы (не менее 20 наименований) 1-3

Приложения (по усмотрению автора)

ИТОГО 50-80

2.3. Порядок защиты выпускной квалификационной работ

Защита выпускных квалификационных работ происходит на открытом заседании ГЭК в следующей последовательности:

председатель ГЭК объявляет фамилию, имя, отчество бакалавра-выпускника, зачитывает тему выпускной квалификационной работы;

бакалавр-выпускник докладывает о результатах выпускной квалификационной работы. Специалисты, преподаватели, магистранты, студенты и др. задают бакалавру-выпускнику вопросы по теме выпускной квалификационной работы;

бакалавр-выпускник отвечает на заданные вопросы;

секретарь ГЭК зачитывает отзыв руководителя на выпускную квалификационную работу;

бакалавр-выпускник отвечает на замечания, отмеченные рецензентом.

Задача ГЭК - выявление качеств профессиональной подготовки бакалавра-выпускника и принятия решения о присвоении ему квалификации – «Бакалавр Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства».

После окончания защиты выпускных квалификационных работ, назначенных на текущий день, проводится закрытое заседание ГЭК. На основе открытого голосования посредством большинства голосов определяется оценка по каждой работе. При равенстве голосов членов ГЭК голос председателя является решающим.

Оценка выставляется с учетом теоретической и практической подготовки бакалавра-выпускника, качества выполнения, оформления и защиты работы. ГЭК отмечает новизну и актуальность темы работы, степень ее проработки, качество использования современных информационных технологий, практическую значимость результатов работы.

Заседание ГЭК по каждой защите работы оформляется протоколом. Протокол подписывается Председателем и членами ГЭК.

После заседания ГЭК и оформления протоколов бакалаврам-выпускникам объявляются результаты защиты работ. После защиты все работы с материалами и документами передаются в архив.

Аттестуемому, не защитившему выпускную квалификационную работу в

установленный срок по уважительной причине, подтвержденной документально, может быть продлен срок обучения до следующего периода работы ГЭК, но не более чем на один год. Для этого аттестуемый должен сдать в деканат факультета личное заявление с приложенными к нему документами, подтверждающими уважительность причины.

3. Примерный перечень тем выпускных квалификационных работ

1. Коммерческая эксплуатация Северного морского пути: проблемы и обоснование путей их решения.
2. Перспективный анализ транспортного обеспечения логистики Северного морского пути.
3. Проблемы управления перевозками по Северному морскому пути и направления их решения.
4. Логистический анализ портов Северного морского пути.
5. Сравнительный анализ перевозок грузов водным транспортом по СМП и через Индийский океан.
6. Сравнительный анализ безопасности перевозки грузов водным транспортом из Китая в Европу (порты по выбору обучаемого) по Северному морскому пути и через Индийский океан (маршрут по выбору обучаемого).
7. Проблемы завоза грузов по маршруту порт Мурманск – порт Певек и обоснование путей их решения.
8. Логистический анализ северного завоза грузов в порт Певек.
9. Взаимодействие на логистических принципах различных видов транспорта в перевозках экспортно-импортных грузов.
10. Сравнительная оценка эффективности перевозок внешнеторговых грузов водным и наземными видами транспорта.
11. Организация взаимодействия транспортных компаний, логистических операторов и участников ВЭД в реализации внешнеторговых операций.
12. Оценка эффективности применение оборотной тары в международных перевозках.
13. Совершенствование организации мультимодальных/интермодальных перевозок грузов по направлению внешней торговли Россия - (страны Европы, Азии).
14. Методы повышения эффективности смешанных перевозок внешнеторговых грузов.
15. Обоснование оптимального варианта базисных условий поставки товаров в контрактах международной купли-продажи.
16. Особенности формирования цен внешнеторговых контрактов с учетом их конкретных транспортных условий.
17. Выбор и обоснование оптимальной схемы перевозки нефти из Российской Федерации в Индию.
18. Выбор и обоснование оптимальной схемы перевозки комплектующих для завода «Рено» из Франции в Российскую Федерацию (Москва).
19. Выбор и обоснование оптимального варианта доставки товаров из Японии в Германию с использованием транспортных коридоров «Транссибирская магистраль», «Северный морской путь» и через Суэцкий канал.
20. Выбор и обоснование оптимальной схемы перевозки технической продукции из

Российской Федерации на Кубу.

21. Обоснование выбора судна (проекта, технико-экономических характеристик, количественной потребности в тоннаже) для перевозки заданного груза с учётом мест его производства и потребления (оптимальных портов погрузки и выгрузки) на основе расчёта и сравнения показателей экономической эффективности по нескольким альтернативным вариантам.
22. Расчёт сквозных ставок, как фактора обоснования выбора оптимального маршрута доставки груза на заданном направлении.
23. Построение схемы контейнерной линии с использованием современного специализированного флота на конкретном направлении перевозок внешнеторговых и межрегиональных грузов (определение портов захода, выбор типа судна и составление расписания его движения, расчет экономической эффективности).
24. Организация транспортно-экспедиционного обслуживания (внешнеторгового грузооборота, отдельного товара, товарной группы и т.д.) на конкретном транспортном направлении – международном, межрегиональном, в транспортном коридоре и т.д.
25. Экономическое обоснование организации регулярной работы флота (зарегистрированной линии или последовательных рейсов) на конкретном транспортном направлении (определение портов захода, выбор типа судна и составление расписания его движения, расчёт экономической эффективности).
26. Совершенствование логистического сервиса морского и внутреннего водного транспорта на внутренних и внешнеторговых перевозках как стратегическое направление наращивания и эффективного использования транспортно–транзитного потенциала страны.
27. Анализ особенностей транспортировки заданного груза, современных способов его доставки и мер по их совершенствованию, в том числе с точки зрения экологической безопасности.
28. Обоснование возможности перераспределения грузопотоков, прежде всего строительных грузов, с наземного на внутренний водный транспорт, как фактора снижения экологической нагрузки и повышения сбалансированности развития транспортной системы страны (региона) на примере ТК Москвы и МО.
29. Определение экономической целесообразности и анализ потенциальных возможности перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ по следующим видам грузов: лесная продукция, зерно, уголь, удобрения и химическая продукция, металл и нефтепродукты (расчет и сравнение стоимости, сроков и др. факторов по альтернативным схемам доставки).
30. Оценка эффективности инвестиционных проектов предприятий водного транспорта в зависимости от схемы финансирования.
31. Экономическая оценка инвестиционных проектов по модернизации и пополнению флота судоходных компаний с использованием существующих льгот (Федеральный закон от 07.11.2011 № 305-ФЗ о поддержке судостроения и судоходства, Постановление Правительства Российской Федерации от 22.05.2008 № 383, применение механизма Судового утилизационного гранта)
32. Использование лизинга (бербоут-чартера) как инструмента пополнения и модернизации флота судоходных компаний.

33. Разработка логистической системы поставки песка и ПГС из Рыбинска в Северный порт.
34. Разработка схемы смешанных перевозок для вывоза мусора из Москвы через Московский Южный порт.
35. Совершенствование логистики обработки контейнеров, автомобилей и вагонов в Московском Южном порту.
36. Разработка схемы перевозок паромом для авто/контейнеров из Подмосковья в Москву.
37. Разработка логистики производства и поставки ЖБИ из Подмосковья в Москву.
38. Разработка рациональных схем доставки реакторов в международном сообщении с использованием судов река-море плавания.
39. Разработка технологии доставки турбин для электростанций на малых и средних реках.
40. Разработка схемы бесперевалочных транзитных контейнерных перевозок по Международному Южному коридору из Северной Европы в Иран с использованием судов река-море плавания.
41. Контейнеры по Международному Южному Коридору Москва – Индия.
42. Разработка логистической схемы доставки дальневосточной рыбной продукции по Северному морскому пути и внутренним водным транспортом в Центральную европейскую часть России.
43. Разработка технологии и схемы доставки морепродуктов из Японии в Центральную европейскую часть России.
44. Обоснование эффективности использования универсальных судов танкер-сухогруз на смешанных внешнеторгово-внутренних водных перевозках
45. Организация и технология мультимодальных перевозок пассажиров на примере заданного маршрута.
46. Развитие рынка пассажирских перевозок на примере заданного региона.
47. Совершенствование логистической деятельности при транспортировке массовых грузов из порта в порт на примере заданного направления.
48. Совершенствование логистической деятельности предприятия при транспортировке продукции на заданном направлении.
49. Сравнительный анализ, обоснование и выбор оптимальной схемы перевозки груза на данном направлении.
50. Выбор оптимального варианта доставки во Францию коксующегося угля из Кузбасса.
51. Техничко-экономические обоснования провозной платы по перевозке черных металлов из Камбарки в Астрахань судами внутреннего плавания.
52. Оценка перспектив развития порта Дудинка в качестве транспортного узла на МТК Енисей – Северный морской путь.
53. Выбор оптимальной схемы доставки контейнеров из Республики Кореи в Москву.
54. Разработка схемы доставки морепродуктов из Японии в Центральный регион России в рефрижераторных контейнерах.
55. Обоснование оптимальной логистической схемы перевозки муки из Воткинска (Россия) – Киль (Германия).

56. Разработка рациональной схемы перевозки нефти с месторождений Каспийского моря в Италию.
57. Развитие логистики речных портов центрального бассейна.
58. Внешнеторговые связи России с Германией и их транспортное обеспечение.
59. Особенности организации финансово-кредитных структур для службы речного флота РФ с использованием современных информационных технологий
60. Оптимизация транспортно-логистической схемы доставки строительных материалов из портов западной Европы в Поволжье.
61. Совершенствование транспортно-экспедиторского обслуживания по перевозке сухого молока из порта Флиссинген (Нидерланды) в порт Вологда (Россия).
62. Обоснование оптимальной схемы доставки азотных удобрений из России (Пермь) в Турцию (Стамбул).
63. Выбор оптимального варианта перевозки нефтегрузов из российских портов Балтийского моря в порт Гамбург (ФРГ).
64. Обоснование преимущества перевозок грузов из Азии в Европу с использованием Северного морского пути.
65. Выбор оптимального типа судна для перевозки железной руды из Бергена в Петрозаводск.
66. Техничко-экономическое обоснование выбора российского порта для организации контейнерной линии Гамбург – российские порты Балтийского моря с использованием контейнеровозов.
67. Оптимизация маршрутов доставки машин и оборудования из Нижнего Новгорода в Хошимин.
68. Техничко-экономическое обоснование доставки фосфорных удобрений из г. Череповец в п. Гавр (Франция).
69. Развитие рынка газовозного тоннажа в условиях современной энергетической безопасности.
70. Анализ экономической эффективности использования международных транспортных коридоров на примере Северного морского пути.
71. Разработка технологических процессов и логистической схемы по транспортировке соли по маршруту Волгодонск (канал) – Варна (Болгария).
72. Расчет провозной платы на перевозках металлопроката из Мурманска в порт Сантос (Бразилия).
73. Техничко-экономическое обоснование организации контейнерной линии Роттердам - Москва с использованием судов река-море плавания.
74. Исследование и экономическое обоснование оптимальной схемы транспортировки груза в контейнерах из порта Гамбург в порт Самара.
75. Разработка рациональной транспортно-технологической схемы перевозки сырой нефти из порта Волгоград в порт Стокгольм.
76. Экономическое обоснование оптимальной схемы перевозки каменного угля из порта Камбарка в порт Братислава.
77. Выбор и обоснование оптимальной схемы транспортировки оборудования из порта Мессина в порт Саратов.
78. Оптимизация транспортировки лесоматериалов из порта Петрозаводск в порт Гавр.

79. Анализ, оптимизация и разработка схем мультимодальных перевозок с выбором технических средств и маршрутов для доставки грузов внутри страны.
80. Разработка систем управления мультимодальными перевозками для внешнеторговых грузов определенного назначения.
81. Экономическое обоснование разработки схемы мультимодальных перевозок заданного груза на заданном направлении.
82. Совершенствование логистического сервиса морского и внутреннего водного транспорта на внутренних и внешнеторговых перевозках, как стратегическое направление наращивания и эффективного использования транспортно–транзитного потенциала страны (международные транспортные коридоры).
83. Расчет пропускной способности морского или речного порта и предложения по совершенствованию работы порта за счёт реконструкции, модернизации и т.п..
84. Разработка транспортно-логистического обслуживания отдельных грузопотоков на внутренних или внешнеторговых перевозках.
85. Анализ транспортных характеристик заданного груза, современных способов его транспортировки и мер по их совершенствованию, в том числе с точки зрения экологической безопасности.
86. Обоснование возможности перераспределения грузопотоков, прежде всего строительных грузов, с наземного на внутренний водный транспорт, как фактора снижения экологической нагрузки и повышения сбалансированности развития транспортной системы страны.
87. Изучение и анализ отечественного и зарубежного опыта создания и работы логистических систем для транспортировки стандартизированных грузовых единиц и их адаптации для перевозок по ВВП России.
88. Экономическое обоснование организации фидерного судоходства на ключевых направлениях контейнерных перевозок в морские порты, тяготеющие к внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части РФ как способа повышения экономической эффективности транспортного комплекса.
89. Оптимизация транспортного процесса и коммерческой работы при транспортировке заданного груза в условиях изменением логистических схем доставки грузов (потенциального роста объемов межрегиональных перевозок при реализации политики импортозамещения и др.)
90. Роль таможенных тарифов в регулировании внешнеэкономической деятельности по отдельным видам экспортных и импортных товаров, результаты тарифного регулирования в отношении избранного товара.

4. Критерии оценки результатов государственной итоговой аттестации

4.1. Защита выпускной квалификационной работы

Критерии оценки	Отлично	Хорошо	Удовлетворительно	Неудовлетворительно
1. Выпускная квалификационная работа 1. актуальность темы;2.				

практическое значение темы;3. качество выполнения работы;4. содержательность доклада и ответов на вопросы;5. наглядность представленных результатов работы в форме слайдов или/и иллюстраций.				
Итоговое количество баллов				
Окончательная оценка по аттестации				

5. Порядок подачи и рассмотрения апелляций

Порядок организации и проведения апелляции по результатам государственных аттестационных испытаний регламентирован Положением о государственной итоговой аттестации студентов образовательных программ высшего образования – программ бакалавриата, специалитета и магистратуры Российского университета транспорта .

Студенты имеют право на апелляцию по результатам государственных аттестационных испытаний.

Для проведения апелляций по результатам ГИА создаются апелляционные комиссии (далее – АК), которые действуют в течение календарного года.

Студент имеет право подать в АК апелляцию в виде письменного мотивированного заявления. Основанием для апелляции может являться нарушение установленной процедуры проведения аттестации.

Подача апелляции лично не позднее следующего рабочего дня после объявления результатов ГАИ

Секретарь АК лично принимает заявление студента, регистрирует поступающие заявления в журнале регистрации, в котором в обязательном порядке указывает дату приема заявления, ФИО студента, свою должность и фамилию, передает в АК
Рассмотрение апелляции: студент приглашается на заседание АК (заседание АК может проводиться в отсутствие студента, подавшего апелляцию, в случае его неявки на заседание АК) не позднее 2 рабочих дней со дня подачи апелляционного заявления
Ознакомление с решением: студент обязан лично ознакомиться с протоколом АК.
Факт ознакомления студента, подавшего апелляцию, с решением АК удостоверяется подписью студента в протоколе АК.

При необходимости подписывает акт об отказе от ознакомления в течение 3 рабочих дней со дня заседания АК доводит решение до сведения студента (в том числе с использованием корпоративной электронной почты студентов, LMS)

При отказе от ознакомления (подписи) составляет акт об отказе от ознакомления (является приложением к протоколу), который подписывает председатель (либо один из членов АК, присутствовавшим на заседании) АК и секретарь АК.

Апелляция рассматривается на заседании АК, на которое приглашаются председатель или заместитель председателя локальной ГЭК и студент, подавший апелляцию.

При рассмотрении апелляции АК принимает одно из следующих решений:

- об отклонении апелляции, если изложенные в ней сведения не подтвердились и (или) не повлияли на результат государственного аттестационного испытания;
- об удовлетворении апелляции, если изложенные в ней сведения подтвердились и повлияли на результат государственного аттестационного испытания.

В случае удовлетворении апелляции результат проведения государственного аттестационного испытания подлежит аннулированию.

В случае положительного решения АК студенту предоставляется возможность пройти государственное аттестационное испытание в сроки, установленные образовательной программой, но до даты окончания учебного процесса, зафиксированной в графике учебного процесса текущего учебного года.