

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

АННОТАЦИЯ К РАБОЧЕЙ ПРОГРАММЕ ДИСЦИПЛИНЫ

«Тарифная политика на транспорте»

Направление подготовки:	38.03.01 – Экономика
Профиль:	Экономика логистических систем и интермодальных перевозок
Квалификация выпускника:	Бакалавр
Форма обучения:	очная
Год начала подготовки	2020

1. Цели освоения учебной дисциплины

Целями освоения учебной дисциплины «Тарифная политика на транспорте» формирование у студентов более глубоких теоретических знаний основ и принципов расчета цен продукции, практических навыков по их применению, понимания места, роли и значения показателя «цена продукции» в экономической политике государства и в системе управления финансовыми показателями предприятия.

Программой предусмотрено изучение законодательной базы тарифной системы железнодорожного транспорта и иных видов транспорта Российской Федерации с целью формирования у слушателей современного экономического мышления, получения прочных теоретических и практических навыков по ценообразованию и ценовой политике организации.

2. Место учебной дисциплины в структуре ОП ВО

Учебная дисциплина "Тарифная политика на транспорте" относится к блоку 1 "Дисциплины (модули)" и входит в его вариативную часть.

3. Планируемые результаты обучения по дисциплине (модулю), соотнесенные с планируемыми результатами освоения образовательной программы

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование следующих компетенций:

ПКС-1	способен планировать и анализировать производственно-экономические показатели, оценивать эффективность деятельности предприятий и организаций, а также выявлять резервы её повышения
-------	--

4. Общая трудоемкость дисциплины составляет

5 зачетных единиц (180 ак. ч.).

5. Образовательные технологии

Преподавание дисциплины осуществляется в форме лекций и практических занятий. Лекции проводятся в традиционной классно-урочной организационной форме, по типу управления познавательной деятельностью и являются традиционными классическими лекционными (объяснительно-иллюстративными). Практические занятия организованы с использованием технологий развивающего обучения. Практические занятия (32 часов) проводятся с использованием интерактивных (диалоговых) технологий (12 часов), в том числе разбор и анализ конкретных ситуаций, задач приведенных в таблице п. 4.4, технологий, основанных на коллективных способах обучения, а так же использованием компьютерной тестирующей системы, приведенных в таблице п. 4.4. Самостоятельная работа студента организована с использованием традиционных видов работы и интерактивных технологий. К традиционным видам работы относятся отработка лекционного материала и отработка отдельных тем по учебным пособиям. К интерактивным (диалоговым) технологиям (36 часов) относятся отработка отдельных тем по электронным пособиям, подготовка к промежуточным контролям в интерактивном режиме, интерактивные консультации в режиме реального времени по специальным разделам и технологиям, основанным на коллективных способах самостоятельной работы студентов. Устные опросы проводятся во время практических занятий и возможны при проведении зачета в качестве дополнительного испытания при недостаточности письменного ответа и решения задачи. Вопросы опроса не должны выходить за рамки объявленной для данного занятия темы. Устные опросы необходимо строить так, чтобы вовлечь в тему обсуждения максимальное количество обучающихся в группе, проводить

параллели с уже пройденным учебным материалом данной дисциплины и смежными курсами, находить удачные примеры из современной действительности, что увеличивает эффективность усвоения материала на ассоциациях. Основные вопросы для устного опроса доводятся до сведения студентов на предыдущем практическом занятии. Решение задач осуществляется с целью проверки уровня навыков (владений) студента по применению методов инвестиционного менеджмента в рамках предложенных задач по использованию экономических методов. Решение заданий в тестовой форме проводится три раза в течение изучения дисциплины (семестр). Каждому студенту отводится на тестирование 40 минут, по 2 минуты на каждое задание. Для каждого студента 20 заданий определяются преподавателем путем выборки из базы тестовых заданий. Оценка результатов тестирования производится преподавателем, результат выдается по итогам проверки решенного теста преподавателем. До окончания теста студент может еще раз просмотреть все свои ответы на задания и при необходимости внести коррективы. При прохождении тестирования пользоваться конспектами лекций, учебниками, и иными материалами не разрешено. Оценка полученных знаний, умений и навыков основана на модульно-рейтинговой технологии. Весь курс разбит на 5 разделов, представляющих собой логически завершённый объём учебной информации. Фонды оценочных средств освоенных компетенций включают как вопросы теоретического характера для оценки знаний, так и задания практического содержания (решение задач) для оценки умений и навыков. Теоретические знания проверяются путём применения таких организационных форм, как индивидуальные и групповые опросы, решение тестов с использованием компьютеров или на бумажных носителях. .

6. Содержание дисциплины (модуля), структурированное по темам (разделам)

РАЗДЕЛ 1

Теоретические основы ценообразования

Теории цены и методы ценообразования

Цена: состав, структура, виды цен

Внешние и внутренние факторы, влияющие на уровень цены.

РАЗДЕЛ 2

Государственное регулирование цен (тарифов).

Нормативная правовая база, направленная на регулирование цен (тарифов) на федеральном и региональном уровнях.

Методологические принципы государственного регулирования цен (тарифов).

Порядок и сроки государственного регулирования цен (тарифов).

РАЗДЕЛ 3

Основы тарифообразования в грузовых перевозках.

Принципы формирования Прейскуранта № 10-01.

Экономическое обоснование тарифов на грузовые перевозки. Локальный тариф.

РАЗДЕЛ 4

Принципы тарифообразования в области пригородных пассажирских перевозок.

Тариф для населения. Экономически обоснованный уровень тарифа. Выпадающие доходы компаний-перевозчиков. Система тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении на железнодорожном транспорте.

РАЗДЕЛ 5

Ценообразование на пассажирские перевозки в дальнем следовании, а также перевозки багажа и грузобагажа.

Система динамического ценообразования. Особенности государственного регулирования

дополнительно взимаемых сборов и плат. Понятие «предельный тариф на инфраструктуру».

Экзамен