

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Київський національний університет будівництва і архітектури

ЛОГІСТИКА

ЗБІРНИК ТЕСТОВИХ ЗАВДАНЬ

для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
спеціальностей 075 «Маркетинг» та 076 «Підприємництво
та торгівля» денної та заочної форм навчання

Київ 2025

УДК 029: 339.138(075.8)

Л69

Укладач А. А. Самойленко, канд. техн. наук, професор

Рецензент Л. М. Алавердян, канд. екон. наук, доцент

Відповідальний за випуск П. В. Захарченко, канд. техн. наук,
професор

*Затверджено на засіданні кафедри товарознавства та
комерційної діяльності у будівництві, протокол № 7 від 27 листопада
2024 року.*

В авторській редакції.

Логістика : збірник тестових завдань/уклад. А. А. Самойленко.
Л69 – Київ : КНУБА, 2025. – 80 с.

Містить тестові завдання з усіх тем дисципліни «Логістика», що передбачені робочою навчальною програмою, та перелік джерел для їх правильного розв'язання.

Призначено для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти спеціальностей 075 «Маркетинг» і 076 «Підприємництво та торгівля» денної та заочної форм навчання.

© КНУБА, 2025

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Одним із шляхів глибокого засвоєння знань з дисципліни «Логістика» є самостійна підготовка до практичних (семінарських) занять, заліків та індивідуальних завдань з використанням тестів. Ця форма контролю знань здобувачів характеризується високою ефективністю.

Навчальні тести сприяють більш повному розкриттю здібностей студентів, краще забезпечують формування зацікавленості до дисципліни, активізують мислення, виробляють вміння самостійно здобувати знання, спонукають здобувачів регулярно працювати з літературою, шукати і знаходити правильні відповіді. На запропоновані тести студент може дати правильну відповідь лише за умови глибокого засвоєння пройденого матеріалу.

Тестування може проводитись за допомогою комп'ютерів. Рівень знань студентів оцінюється таким чином: «відмінно», якщо правильні відповіді становитимуть від загальної кількості 90–100%, «добре» – 80–89%, «задовільно» – 60–79%, «незадовільно» – менше 60%.

Комп'ютерне тестування знань студентів вдало доповнює такі форми контролю, як усне опитування та письмові контрольні роботи, які також використовуються на різних етапах контролю.

Студенти, які в процесі контролю знань одержали незадовільні оцінки, повторюють вивчення питань з тем дисципліни самостійно або за допомогою консультації викладача до повного їх засвоєння.

Для успішного складання тестів студентам необхідно, крім рекомендованої викладачем основної літератури, самостійно вивчати також інші літературні джерела.

У методичній розробці наведено 375 тестових та контрольних запитань з дисципліни «Логістика» у порядку вивчення п'ятнадцяти головних тем, згідно з програмою дисципліни. Такий поділ пов'язаний не тільки з програмою дисципліни, а й з контролем знань студентів шляхом проведення двох модульних контролів.

ТЕМА 1. ЛОГІСТИКА У РИНКОВІЙ ЕКОНОМІЦІ

1. Найбільш точно характеризує логістику в економічній сфері таке визначення:

- 1) організація перевезень;
- 2) матеріально-технічне постачання;
- 3) управління матеріальними і супутніми їм інформаційними та фінансовими потоками;
- 4) підприємницька діяльність.

2 Логістика як економічна наука сформувалася на основі ідеї та методів:

- 1) військової логістики;
- 2) математичної логіки;
- 3) дослідження операцій;
- 4) кібернетики.

3. Основним об'єктом вивчення логістики є:

- 1) процеси, здійснювані під час торгівлі;
- 2) матеріальні та супутні їм інформаційні фінансові потоки;
- 3) ринки і кон'юнктура конкретних товарів та послуг;
- 4) економічні відносини, які виникають у процесі доставки товарів і послуг від місць виробництва до місць споживання.

4. Засновником логістики прийнято вважати:

- 1) Т. Левітта;
- 2) А. Джоміні;
- 3) П. Друкера;
- 4) Е. Мескона.

5. Логістика в перекладі з грецької мови означає:

- 1) логіка;
- 2) рівновага систем;
- 3) мистецтво обчислювати, міркувати;
- 4) установлювати тотожність.

6. Яке визначення точно передає суть логістики?

- 1) мистецтво перевезення;

- 2) мистецтво управління матеріалопотоком;
- 3) підприємницька діяльність;
- 4) філософія бізнесу.

7. Розширення інтеграційних основ логістики шляхом включення виробничого процесу відповідає етапу розвитку логістики:

- 1) першому (60-ті роки);
- 2) другому (80-ті роки);
- 3) третьому (сьогодення);
- 4) усім переліченим.

8. Не відповідає сучасній концепції логістики такий принцип:

- 1) побудова системи логістики на основі системного підходу;
- 2) пріоритет розподілу товарів над їх виробництвом;
- 3) встановлення максимального рівня обслуговування клієнтів;
- 4) ведення обліку логістичних витрат уздовж усього логістичного ланцюга.

9. Не входить у комплекс логістики:

- 1) продукт;
- 2) споживач;
- 3) посередник;
- 4) витрати.

10. Предметом логістики як науки є:

- 1) відносини, що виникають у сфері виробництва продукції;
- 2) рух матеріальних й інформаційних потоків на стадіях постачання, виробництва й збуту;
- 3) організаційно-економічні відносини в сфері руху товарів;
- 4) процеси, пов'язані з функціонуванням ринку збуту продукції.

11. Особливістю логістичного підходу є:

- 1) метод аналізу;
- 2) системний підхід;
- 3) діалектичний метод;
- 4) інтегральний метод.

12. Завдання логістики, яке є глобальним:

- 1) максимальне скорочення часу зберігання продукції й часу перевезень вантажів;

- 2) створення комплексних, інтегрованих систем матеріальних, інформаційних, а за можливості й інших супутніх потоків;
- 3) раціональний розподіл транспортних засобів;
- 4) оперативна обробка й видача інформації.

13. Ціль логістики – це:

- 1) підвищення продуктивності праці;
- 2) оптимізація рівня запасів;
- 3) зменшення витрат виробництва;
- 4) підвищення рівня менеджменту.

14. До термінології логістики належить:

- 1) потужність;
- 2) матеріальний потік;
- 3) рентабельність;
- 4) ліквідність.

15. Головною метою логістики виступає:

- 1) оптимізація рівня запасів;
- 2) оптимізація постачання сировини та ресурсів;
- 3) мінімізація логістичних витрат;
- 4) оптимізація виробничого процесу.

16. Забезпечення синхронізації процесів збуту, збереження і доставки продукції з орієнтацією їх на потреби ринку відображає сутність функції логістики:

- 1) системоутворюючої;
- 2) інтегруючої;
- 3) регулюючої;
- 4) результуючої.

17. За характером зон управління логістика буває:

- 1) зовнішня;
- 2) закупівельна;
- 3) виробнича;
- 4) розподільча.

18. За характером зон управління логістика буває:

- 1) внутрішня;
- 2) транспортна;
- 3) запасів;
- 4) інформаційна.

19. За функціональними областями логістика буває:

- 1) зовнішня;
- 2) внутрішня;
- 3) закупівельна та розподільча;
- 4) макрологістика.

20. За функціональними областями логістика буває:

- 1) зовнішня;
- 2) внутрішня;
- 3) транспортна та складська;
- 4) мікрологістика.

21. Досліджує процеси, які протікають на регіональному, міжрегіональному, загальнонаціональному і міждержавному рівнях:

- 1) макрологістика;
- 2) мікрологістика;
- 3) зовнішня логістика;
- 4) внутрішня логістика.

22. Мікрологістика займається:

- 1) дослідженням процесів, які протікають на регіональному, міжрегіональному, загальнонаціональному і міждержавному рівнях;
- 2) комплексом питань із управління матеріальними, інформаційними та іншими потоками, ґрунтуючись на інтересах окремого підприємства або корпоративної групи підприємств, об'єднаних загальними цілями щодо оптимізації господарських зв'язків;
- 3) питаннями регулювання потокових процесів, які виходять за рамки діяльності, але перебувають у сфері впливу суб'єкта господарювання;
- 4) питаннями координації й удосконалення господарської діяльності, пов'язаної з управлінням потоковими процесами в межах підприємства або корпоративної групи підприємств.

23. Макрологістика займається:

- 1) дослідженням процесів, які протікають на регіональному, міжрегіональному, загальнонаціональному і міждержавному рівнях;
- 2) комплексом питань із управління матеріальними, інформаційними та іншими потоками, ґрунтуючись на інтересах окремого підприємства або корпоративної групи підприємств, об'єднаних загальними цілями щодо оптимізації господарських зв'язків;
- 3) питаннями регулювання поточкових процесів, які виходять за рамки діяльності, але перебувають у сфері впливу суб'єкта господарювання;
- 4) питаннями координації й удосконалення господарської діяльності, пов'язаної з управлінням поточковими процесами в межах підприємства або корпоративної групи підприємств.

24. Внутрішня логістика займається:

- 1) дослідженням процесів, які протікають на регіональному, міжрегіональному, загальнонаціональному і міждержавному рівнях;
- 2) комплексом питань із управління матеріальними, інформаційними та іншими потоками, ґрунтуючись на інтересах окремого підприємства або корпоративної групи підприємств, об'єднаних загальними цілями щодо оптимізації господарських зв'язків;
- 3) питаннями регулювання поточкових процесів, які виходять за рамки діяльності, але перебувають у сфері впливу суб'єкта господарювання;
- 4) питаннями координації й удосконалення господарської діяльності, пов'язаної з управлінням поточковими процесами в межах підприємства або корпоративної групи підприємств.

25. Зовнішня логістика займається:

- 1) дослідженням процесів, які протікають на регіональному, міжрегіональному, загальнонаціональному і міждержавному рівнях;
- 2) комплексом питань із управління матеріальними, інформаційними та іншими потоками, ґрунтуючись на інтересах окремого підприємства або корпоративної групи підприємств, об'єднаних загальними цілями щодо оптимізації господарських зв'язків.
- 3) питаннями регулювання поточкових процесів, які виходять за рамки діяльності, але перебувають у сфері впливу суб'єкта господарювання;
- 4) питаннями координації й удосконалення господарської діяльності, пов'язаної з управлінням поточковими процесами в межах підприємства або корпоративної групи підприємств.

ТЕМА 2. КЛАСИФІКАЦІЯ ФОРМ ЛОГІСТИЧНИХ УТВОРЕНЬ

1. Логістичні мережі – це:

- 1) складні логістичні утворення взаємопов'язаних ланок, які поєднують кілька логістичних ланцюгів;
- 2) лінійно упорядкована чисельність фізичних чи юридичних осіб (виробників, посередників, складів тощо), які виконують логістичні операції, спрямовані на доведення матеріальних потоків від однієї логістичної системи до іншої чи до кінцевого споживача, та оптимізацію супутніх їм інформаційних та фінансових потоків;
- 3) частково впорядкована множина різних посередників, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів;
- 4) мережа робочих взаємозв'язків, що забезпечують оптимальний рух та розміщення запасів.

2. Логістичні канали – це:

- 1) складні логістичні утворення взаємопов'язаних ланок, які поєднують кілька логістичних ланцюгів;
- 2) лінійно упорядкована чисельність фізичних чи юридичних осіб (виробників, посередників, складів тощо), які виконують логістичні операції, спрямовані на доведення матеріальних потоків від однієї логістичної системи до іншої чи до кінцевого споживача, та оптимізацію супутніх їм інформаційних і фінансових потоків;
- 3) частково впорядкована множина різних посередників, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів;
- 4) мережа робочих взаємозв'язків, котрі забезпечують оптимальний рух та розміщення запасів.

3. Логістичні ланцюги – це:

- 1) складні логістичні утворення взаємопов'язаних ланок, які поєднують кілька логістичних ланцюгів;
- 2) лінійно упорядкована чисельність фізичних чи юридичних осіб (виробників, посередників, складів тощо), які виконують логістичні операції, спрямовані на доведення матеріальних потоків від однієї логістичної системи до іншої чи до кінцевого споживача, та оптимізацію супутніх їм інформаційних і фінансових потоків;

- 3) частково впорядкована множина різних посередників, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів;
- 4) мережа робочих взаємозв'язків, котрі забезпечують оптимальний рух та розміщення запасів.

4. Характеристиками каналів розподілу є:

- 1) довжина та ширина;
- 2) кількість виробників;
- 3) рівень;
- 4) кількість посередників.

5. До характеристик каналів розподілу не належать:

- 1) довжина;
- 2) ширина;
- 3) посередник;
- 4) кількість виробників.

6. Рівень каналу розподілу – це:

- 1) будь-який посередник, який виконує ту чи іншу роботу щодо наближення товару і права власності на нього до кінцевого споживача;
- 2) кількість рівнів або посередників у каналі розподілу;
- 3) кількість посередників на кожному рівні каналу розподілу;
- 4) багато покупців у каналі розподілу.

7. Ширина каналу розподілу – це:

- 1) будь-який посередник, який виконує ту чи іншу роботу щодо наближення товару і права власності на нього до кінцевого споживача;
- 2) кількість рівнів або посередників у каналі розподілу;
- 3) кількість посередників на кожному рівні каналу розподілу;
- 4) багато покупців у каналі розподілу.

8. Довжина каналу розподілу – це:

- 1) будь-який посередник, який виконує ту чи іншу роботу щодо наближення товару і права власності на нього до кінцевого споживача;
- 2) кількість рівнів або посередників у каналі розподілу;
- 3) кількість посередників на кожному рівні каналу розподілу;
- 4) багато покупців у каналі розподілу.

9. Канал нульового рівня має місце, якщо фірма використовує систему розподілу:

- 1) виробник – споживач;
- 2) виробник – роздрібна торгівля – споживач;
- 3) виробник – оптовик – роздрібний торговець – споживач;
- 4) багато покупців і посередників.

10. Однорівневий канал розподілу має місце, якщо фірма використовує систему розподілу:

- 1) виробник – споживач;
- 2) виробник – роздрібна торгівля – споживач;
- 3) виробник – оптовик – роздрібний торговець;
- 4) багато покупців і посередників.

11. Дворівневий канал розподілу має місце, якщо фірма використовує систему розподілу:

- 1) виробник – споживач;
- 2) виробник – роздрібна торгівля – споживач;
- 3) виробник – оптовик – роздрібний торговець – споживач;
- 4) багато покупців і посередників.

12. Конфліктувати можуть:

- 1) представники різних рівнів того самого каналу;
- 2) фірми різного рівня;
- 3) фірми і системи, що намагаються обслуговувати одні й ті самі ринки;
- 4) комплексні системи, що обслуговують конкретний ринок.

13. Конкурувати можуть:

- 1) представники різних рівнів того самого каналу;
- 2) фірми одного рівня;
- 3) фірми і системи, що намагаються обслуговувати різні ринки;
- 4) комплексні системи, що обслуговують конкретний ринок.

14. Корпоративні вертикальні маркетингові системи:

- 1) послідовні етапи виробництва та розподілу, що перебувають в одноосібному володінні;

- 2) складаються з незалежних фірм, що пов'язані між собою договірними відносинами і координують програми своєї діяльності для спільного досягнення більшої економії та вищих комерційних результатів;
- 3) складаються з фірм, що пов'язані між собою програмами своєї діяльності для досягнення вищих комерційних результатів;
- 4) координують діяльність ряду послідовних етапів виробництва та розподілу товарів завдяки могутності та розмірам одного з їх учасників.

15. Основні типи вертикальних маркетингових систем:

- 1) корпоративні;
- 2) фірмові;
- 3) конструктивні;
- 4) тимчасові.

16. Договірні вертикальні маркетингові системи:

- 1) послідовні етапи виробництва та розподілу, що перебувають в одноосібному володінні;
- 2) складаються з незалежних фірм, що пов'язані між собою договірними відносинами і координують програми своєї діяльності для спільного досягнення більшої економії та вищих комерційних результатів;
- 3) складаються з фірм, що пов'язані між собою;
- 4) координують діяльність ряду послідовних етапів виробництва та розподілу товарів завдяки могутності та розмірам одного з їх учасників.

17. Керовані вертикальні маркетингові системи:

- 1) послідовні етапи виробництва та розподілу, що перебувають в одноосібному володінні;
- 2) складаються з незалежних фірм, що пов'язані між собою договірними відносинами і координують програми своєї діяльності для спільного досягнення більшої економії та вищих комерційних результатів;
- 3) складаються з фірм, що пов'язані між собою;
- 4) координують діяльність ряду послідовних етапів виробництва та розподілу товарів завдяки могутності та розмірам одного з їх учасників.

18. Вертикальна маркетингова система складається з:

- 1) виробника та одного або кількох роздрібних торговців, котрі діють як єдина система;

- 2) незалежних виробника та одного чи кількох оптових і роздрібних торговців;
- 3) співпрацюючих виробників та незалежних посередників;
- 4) співпрацюючих посередників та незалежних виробників.

19. Традиційний канал розподілу складається з:

- 1) виробника та одного або кількох роздрібних торговців, котрі діють як єдина система;
- 2) незалежних виробника та одного чи кількох оптових і роздрібних торговців;
- 3) співпрацюючих виробників та незалежних посередників;
- 4) співпрацюючих посередників та незалежних виробників.

20. Якщо послідовні етапи виробництва та розподілу перебувають в одноосібному володінні, то мова йде про такий тип вертикальних маркетингових систем як:

- 1) корпоративні;
- 2) договірні;
- 3) керовані;
- 4) тимчасові.

21. Якщо канали розподілу складаються з незалежних фірм, що пов'язані між собою договірними відносинами і координують програми своєї діяльності для спільного досягнення більшої економії та вищих комерційних результатів, то мова йде про такий тип вертикальних маркетингових систем як:

- 1) корпоративні;
- 2) договірні;
- 3) керовані;
- 4) конструктивні.

22. Якщо здійснення ряду послідовних етапів виробництва та розподілу товарів координується завдяки могутності і розмірам одного з їх учасників, то мова йде про такий тип вертикальних маркетингових систем як:

- 1) корпоративні;
- 2) договірні;
- 3) керовані;
- 4) тимчасові.

23. Складні логістичні утворення взаємопов'язаних ланок, що поєднують кілька логістичних ланцюгів, – це:

- 1) логістичні канали;
- 2) логістичні ланцюги;
- 3) логістичні мережі;
- 4) логістичні системи.

24. Із названого належить до термінології логістики:

- 1) виробнича потужність;
- 2) матеріальний потік;
- 3) рентабельність;
- 4) технологічна схема.

25. Із названого не належить до термінології логістики:

- 1) синергійний ефект;
- 2) інформаційний потік;
- 3) продуктивність праці;
- 4) посередник.

ТЕМА 3. ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНИХ ЕЛЕМЕНТІВ ЛОГІСТИКИ

1. Матеріальний потік:

- 1) знаходиться в постійному русі;
- 2) має статичну форму;
- 3) може приймати динамічну і статичну форму;
- 4) не має ніякої форми.

2. Матеріальні потоки за призначенням можуть бути:

- 1) зовнішні;
- 2) вихідні;
- 3) минаючі;
- 4) ковзаючі.

3. Відносно системи, що розглядається, матеріальні потоки поділяють на:

- 1) дискретні, неперервні;

- 2) зовнішні, внутрішні;
- 3) стаціонарні, нестаціонарні;
- 4) керовані і некеровані.

4. Елементарний матеріальний потік – це:

- 1) сукупність об'єктів, що сприймаються як єдине ціле. Вона існує як процес на деякому часовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період часу;
- 2) матеріальні ресурси, незавершена продукція і готова продукція, що знаходяться в стані руху;
- 3) потік ресурсів одного найменування, які проходять шлях від конкретного джерела виробництва до моменту споживання;
- 4) потоки, що формуються на підприємстві.

5. Транспортування сировини й матеріалів на склад підприємства із сировинного ринку утворюють матеріальний потік:

- 1) зовнішній;
- 2) вхідний;
- 3) вихідний;
- 4) паралельний.

6. На етапі матеріально-технічного забезпечення матеріальний потік має форму потоку:

- 1) сировини, складників, допоміжних матеріалів;
- 2) напівфабрикатів;
- 3) готової продукції;
- 4) запасних частин для продукції, яка використовується споживачем.

7. Логістичні операції – це:

- 1) сукупність дій, спрямованих на перетворення тільки матеріального потоку;
- 2) сукупність дій, спрямованих на перетворення тільки інформаційного потоку;
- 3) сукупність дій, спрямованих на перетворення матеріального і інформаційного потоків;
- 4) укрупнена група логістичних функцій.

8. Логістичний ланцюг – це:

- 1) укрупнена група логістичних операцій;
- 2) лінійно впорядкована множина учасників логістичного процесу, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів;
- 3) частково впорядкована множина різних посередників, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів;
- 4) безліч фізичних і юридичних осіб, що здійснюють логістичні операції.

9. Логістичний канал – це:

- 1) час між оформленням замовлення й доставкою замовлення;
- 2) частково впорядкована множина різних посередників, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів;
- 3) лінійно впорядкована множина учасників логістичного процесу, які реалізують доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів;
- 4) укрупнена група логістичних операцій.

10. Разові постачання матеріальних ресурсів – це:

- 1) неперервні матеріальні потоки;
- 2) дискретні матеріальні потоки;
- 3) постійні матеріальні потоки;
- 4) бліц-потоки.

11. Не відповідають поняттю «матеріальний потік»:

- 1) завантаження готової продукції в транспортний засіб;
- 2) складування напівфабрикатів;
- 3) транспортування сировини на склад підприємства;
- 4) переміщення коштів з розрахункового рахунка покупця на розрахунковий рахунок продавця.

12. Матеріальний потік може вимірюватися у таких одиницях:

- 1) грн;
- 2) т / м²;
- 3) т / рік;
- 4) грн / т.

13. За умови збереження на підприємстві запасів на одному рівні:

- 1) вхідний матеріальний потік буде більшим за вихідний;
- 2) вхідний матеріальний потік буде меншим за вихідний;
- 3) вхідний матеріальний потік буде дорівнювати вихідному;
- 4) вхідний матеріальний потік переривається.

14. Матеріальні потоки можуть протікати:

- 1) усередині одного підприємства;
- 2) усередині корпоративної групи підприємств;
- 3) між різними підприємствами;
- 4) як усередині одного підприємства, так і між різними підприємствами.

15. Основні потоки логістики:

- 1) інформаційні;
- 2) матеріальні;
- 3) енергетичні;
- 4) фінансові.

16. Інформаційні потоки в логістиці:

- 1) у просторі і часі чітко збігаються з відповідним матеріальним потоком;
- 2) можуть не збігатися в просторі і часі з відповідним матеріальним потоком;
- 3) завжди збігаються з відповідним матеріальним потоком у часовому аспекті;
- 4) завжди збігаються з відповідним матеріальним потоком у просторовому аспекті.

17. Поняття «періодичність розміщення замовлень», «виконання замовлення», «витрати на замовлення» пов'язані з таким елементом логістики як:

- 1) постачання;
- 2) розподіл;
- 3) інформаційне забезпечення;
- 4) складування.

18. Об'єкт вивчення кібернетики – це:

- 1) динамічні системи;
- 2) інформаційні процеси, пов'язані з управлінням динамічними системами;
- 3) фінансові процеси, пов'язані з управлінням динамічними системами;
- 4) статичні системи.

19. Предмет вивчення кібернетики – це:

- 1) динамічні системи;
- 2) інформаційні процеси, пов'язані з управлінням динамічними системами;
- 3) фінансові процеси, пов'язані з управлінням динамічними системами;
- 4) статичні системи.

20. У логістиці об'єктом дослідження операцій є:

- 1) оптимізація логістичних систем, у тому числі процесів прийняття логістичних рішень;
- 2) завдання прийняття найкращих рішень у керованій логістичній системі на основі оцінки ефективності її функціонування;
- 3) динамічні системи;
- 4) інформаційні процеси, пов'язані з управлінням динамічними системами;

21. У логістиці предметом дослідження операцій є:

- 1) оптимізація логістичних систем, у тому числі процесів прийняття логістичних рішень;
- 2) завдання прийняття найкращих рішень у керованій логістичній системі на основі оцінки ефективності її функціонування;
- 3) динамічні системи;
- 4) статичні системи.

22. За сферами переміщення матеріального потоку виділяють витрати:

- 1) запасів;
- 2) транспортування;
- 3) складування;
- 4) пакування.

23. За функціональними сферами логістики виділяють витрати:

- 1) фізичного потоку;
- 2) інформаційних процесів;

- 3) запасів;
- 4) обслуговування замовлення.

24. За джерелом переміщення виділяють:

- 1) витрати на оплату праці;
- 2) витрати логістичного аутсорсингу;
- 3) матеріальні витрати;
- 4) відрахування на соціальні заходи.

25. За операційними елементами згідно з планом рахунків виділяють:

- 1) витрати запасів;
- 2) витрати логістичного аутсорсингу;
- 3) матеріальні витрати;
- 4) витрати на рекламу.

ТЕМА 4. ТЕХНОЛОГІЧНІ ПРОЦЕСИ ТА УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМИ ПОТОКАМИ

1. У вигляді чого зображуються технологічні процеси на підприємстві:

- 1) технологічних схем;
- 2) виробничих планів;
- 3) напрямів переміщення матеріалів;
- 4) логістичних систем.

2. Технологічна схема визначає:

- 1) напрями переміщення матеріалів;
- 2) стислий опис (характеристику) обладнання;
- 3) норму часу на кожну операцію;
- 4) дані про динаміку зміни залишків матеріалів.

3. Технологічна карта визначає:

- 1) напрями переміщення матеріалів;
- 2) кількість технологічних операцій;
- 3) характер механізації кожної з операцій;
- 4) стислий опис (характеристику) обладнання.

4. Контактний графік визначає:

- 1) характер механізації кожної з операцій;
- 2) стислий опис (характеристику) обладнання;
- 3) взаємні часові контакти різних транспортних, вантажно-розвантажувальних і технологічних засобів;
- 4) норму часу на кожну операцію.

5. Технологічна карта не містить відомості про:

- 1) напрями переміщення матеріалів;
- 2) норму часу на кожну операцію;
- 3) типи і види машин та обладнання, які використовуються і час виконання тих чи інших операцій;
- 3) дані про динаміку зміни залишків матеріалів.

6. Технологічна карта не містить відомості про:

- 1) напрями переміщення матеріалів;
- 2) норму часу на кожну операцію;
- 3) типи і види машин та обладнання, які використовуються і час виконання тих чи інших операцій;
- 4) дані про динаміку зміни залишків матеріалів.

7. Контактний графік не містить відомості про:

- 1) кількість технологічних операцій;
- 2) взаємні часові контакти різних транспортних, вантажно-розвантажувальних і технологічних засобів;
- 3) технологічні схеми;
- 4) виробничі плани.

8. Потік – це:

- 1) сукупність об'єктів, що сприймаються як єдине ціле. Вона існує як процес на деякому часовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період часу;
- 2) матеріальні ресурси, незавершена продукція і готова продукція, що знаходяться в стані руху і до яких застосовуються логістичні операції й (або) функції, пов'язані з фізичним переміщенням у просторі: навантаження, розвантаження, перевезення, сортування, розукрупнення і т. ін.;

- 3) потік ресурсів одного найменування, що проходить шлях від конкретного джерела виробництва до моменту споживання;
- 4) множина елементарних потоків, що формуються на підприємстві.

9. Інтегральний (загальний) матеріальний потік – це:

- 1) сукупність об'єктів, що сприймаються як єдине ціле. Вона існує як процес на деякому часовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період часу;
- 2) матеріальні ресурси, незавершена продукція і готова продукція, що знаходяться в стані руху і до яких застосовуються логістичні операції й (або) функції, пов'язані з фізичним переміщенням у просторі: навантаження, розвантаження, перевезення, сортування, розукрупнення і т. ін.;
- 3) потік ресурсів одного найменування, що проходить шлях від конкретного джерела виробництва до моменту споживання;
- 4) множина елементарних потоків, що формуються на підприємстві.

10. Матеріальний потік – це:

- 1) сукупність об'єктів, що сприймаються як єдине ціле. Вона існує як процес на деякому часовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період часу;
- 2) матеріальні ресурси, незавершена продукція і готова продукція, що знаходяться в стані руху і до яких застосовуються логістичні операції й (або) функції, пов'язані з фізичним переміщенням у просторі: навантаження, розвантаження, перевезення, сортування, розукрупнення і т. ін.;
- 3) потік ресурсів одного найменування, що проходить шлях від конкретного джерела виробництва до моменту споживання;
- 4) множина елементарних потоків, що формуються на підприємстві.

11. За відношенням до логістичної системи матеріальні потоки бувають:

- 1) зовнішні та внутрішні;
- 2) вихідні та вхідні;
- 3) неперервні та дискретні;
- 4) бліц-потоки.

12. За призначенням матеріальні потоки бувають:

- 1) зовнішні та внутрішні;
- 2) вихідні та вхідні;
- 3) неперервні та дискретні;
- 4) продуктові.

13. За ритмічністю матеріальні потоки бувають:

- 1) зовнішні та внутрішні;
- 2) вихідні та вхідні;
- 3) неперервні та дискретні;
- 4) продуктові.

14. Внутрішні матеріальні потоки – це:

- 1) потоки, які протікають у внутрішньому середовищі відносно до даної логістичної системи;
- 2) потоки, які протікають у зовнішньому щодо даної логістичної системи середовищі;
- 3) потоки, які виходять із зовнішнього середовища і надходять у логістичну систему;
- 4) потоки, які виходять із логістичної системи і надходять у зовнішнє для неї середовище.

15. Залежно від предмета вивчення матеріальні потоки бувають:

- 1) системні;
- 2) неперервні;
- 3) дискретні;
- 4) бліц-потоки.

16. Залежно від натурально-речового складу матеріальні потоки бувають:

- 1) масові;
- 2) великі;
- 3) дрібні;
- 4) багатоасортиментні.

17. Залежно від кількості вантажу матеріальні потоки бувають:

- 1) дискретні;
- 2) дрібні;
- 3) одноасортиментні;
- 4) багатоасортиментні.

18. Залежно від ваги матеріальні потоки бувають:

- 1) важковагові;
- 2) насипні;
- 3) малонасипні;
- 4) наливні.

19. Залежно від консистенції вантажу матеріальні потоки бувають:

- 1) важковагові;
- 2) легковагові;
- 3) малонасипні;
- 4) навалочні.

20. Структурами управління, які створені на подвійному підпорядкуванні ланок, називають:

- 1) спеціальні функціональні ланки;
- 2) матричні механізми;
- 3) спеціалізовані структури управління;
- 4) міжфункціональні логістичні структури управління.

21. Структурами управління, які розробляються, виходячи з проблем, котрі необхідно вирішити фірмі, називають:

- 1) спеціальні функціональні ланки;
- 2) матричні механізми;
- 3) спеціалізовані структури управління;
- 4) лінійні структури управління.

22. Матеріальні потоки можуть протікати:

- 1) усередині одного підприємства;
- 2) усередині корпоративної групи підприємств;
- 3) між різними підприємствами;
- 4) усі відповіді правильні.

23. За відношенням до логістичної системи виділяють матеріальні потоки:

- 1) зовнішні та внутрішні;
- 2) вхідні та вихідні;
- 3) неперервні, дискретні, бліц-потоки;
- 4) продуктові, операційні, ділянкові, системні.

24. За умови збереження на підприємстві запасів на одному рівні:

- 1) вхідний матеріальний потік буде більшим за вихідний;
- 2) вхідний матеріальний потік буде меншим за вихідний;
- 3) вхідний матеріальний потік буде дорівнювати вихідному;
- 4) вхідний матеріальний потік переривається.

25. Разові постачання матеріальних ресурсів складають:

- 1) неперервні матеріальні потоки;
- 2) дискретні матеріальні потоки;
- 3) постійні матеріальні потоки;
- 4) бліц-потоки.

Розділ 5. ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

1. Мінливість параметрів елементів логістичної системи є такою властивістю систем, як:

- 1) складність;
- 2) ієрархічність;
- 3) рухливість;
- 4) структурованість.

2. Високу пристосованість логістичної системи до специфічних запитів споживача припускає принцип:

- 1) оптимальності;
- 2) гнучкості;
- 3) системності;
- 4) надійності поставок.

3. Об'єкт, який можна вважати системою, повинен мати властивість:

- 1) цілісність;

- 2) зв'язок;
- 3) організація;
- 4) інтегративність якості.

4. Ешелонованою логістичною системою є система, в якій:

- 1) матеріальний потік доводиться до споживача без участі посередників, на основі прямих господарських зв'язків;
- 2) на шляху матеріального потоку є хоча б один посередник;
- 3) доведення матеріального потоку до споживача продукції здійснюється як прямими зв'язками, так і через посередників;
- 4) логістичні операції здійснюються тільки з інформаційним потоком.

5. Логістична система – це:

- 1) адаптивна система із зворотним зв'язком, що виконує ті або інші логістичні функції;
- 2) певна інфраструктура економіки регіону, країни, групи країн;
- 3) рух матеріального потоку від виробника продукції до її споживача через посередників;
- 4) безліч елементів, що знаходяться у відносинах і зв'язку один з одним, створюючи певну цілісність, єдність.

6. Залежно від виду логістичних ланцюгів виділяють логістичні системи:

- 1) макрологістичні та мікрологістичні;
- 2) регіональні, національні, міжнаціональні;
- 3) із прямими зв'язками, ешелоновані, гнучкі;
- 4) зовнішні, внутрішні.

7. Управління матеріальними потоками в процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами – це логістика:

- 1) виробнича;
- 2) закупівельна;
- 3) інформаційна;
- 4) збутова.

8. Управління матеріальним потоком на шляху від первинного джерела сировини до кінцевого споживача називається:

- 1) закупівельною логістикою;

- 2) виробничою логістикою;
- 3) інформаційною логістикою;
- 4) розподільчою логістикою.

9. За характером зон управління логістика поділяється на:

- 1) макро- і мікрологістику;
- 2) зовнішню і внутрішню;
- 3) закупівельну, виробничу і розподільчу;
- 4) комерційну і некомерційну.

10. Наявність великої кількості елементів (ланок), складний характер взаємодії між окремими елементами, складність функцій, виконуваних системою, наявність складноорганізованого управління, вплив на систему великої кількості стохастичних факторів зовнішнього середовища становить таку її властивість, як:

- 1) складність;
- 2) ієрархічність;
- 3) цілісність;
- 4) структурованість.

11. Підпорядкованість елементів нижчого рівня (порядку, рангу) елементам вищого рівня у контексті лінійного чи функціонального логістичного управління становить таку її властивість, як:

- 1) складність;
- 2) ієрархічність;
- 3) цілісність;
- 4) структурованість.

12. Властивість системи виконувати задану цільову функцію, реалізована тільки логістичною системою в цілому, а не окремими її ланками або підсистемами, становить таку її властивість, як:

- 1) складність;
- 2) ієрархічність;
- 3) цілісність;
- 4) структурованість.

13. Наявність певної організаційної структури логістичної системи, яка складається із взаємопов'язаних об'єктів і суб'єктів

управління, що реалізує задану мету, становить таку її властивість, як:

- 1) складність;
- 2) ієрархічність;
- 3) цілісність;
- 4) структурованість.

14. Макрологістична система:

- 1) є великою логістичною системою управління потоковими процесами за участю декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні;
- 2) створюється для забезпечення взаємодії різногалузевих структур на глобальному рівні;
- 3) є високоінтегрованою інфраструктурою економіки регіону, країни або групи країн;
- 4) усе вищеназване правильне.

15. Мікрологістична система:

- 1) створюється для забезпечення взаємодії різногалузевих структур на глобальному рівні;
- 2) є великою логістичною системою, що досліджує комплекс питань з управління потоковими процесами, ґрунтуючись на інтересах окремого підприємства;
- 3) є високоінтегрованою інфраструктурою економіки регіону, країни або групи країн;
- 4) усе вищеназване правильне.

16. Логістичний ланцюг, який складається з постачальника і споживача, характерний для логістичної системи:

- 1) із прямими зв'язками;
- 2) зі зворотними зв'язками;
- 3) ешелонованої;
- 4) гнучкої.

17. Адаптивність логістичної системи – це:

- 1) підпорядкованість елементів нижчого рівня елементам вищого рівня у контексті лінійного чи функціонального логістичного управління;
- 2) наявність певної організаційної структури, яка складається із

взаємопов'язаних об'єктів та суб'єктів управління, що реалізують поставлену мету;

3) здатність змінювати свою структуру і вибирати варіанти поведінки відповідно до нових цілей і під впливом зовнішнього середовища;

4) здатність виконувати задану цільову функцію, реалізовану тільки логістичною системою в цілому, а не окремими її ланками або підсистемами.

18. Залежно від виду логістичних ланцюгів виділяють логістичні системи:

- 1) макрологістичні та мікрологістичні;
- 2) регіональні, національні, міжнаціональні;
- 3) із прямими зв'язками, ешелоновані, гнучкі;
- 4) зовнішні, внутрішні.

19. За переходом права власності на товар логістичні операції бувають:

- 1) односторонні, двосторонні;
- 2) ешелоновані;
- 3) прямі;
- 4) зворотні.

20. До логістичних функцій, що мають підтримуючий характер, належить:

- 1) підтримка стандартів обслуговування споживачів;
- 2) виробництво;
- 3) збут;
- 4) постачання.

21. Логістичні операції за природою потоку бувають:

- 1) односторонні;
- 2) прямі;
- 3) зовнішні та внутрішні;
- 4) логістичні операції з матеріальним потоком.

22. Основні логістичні функції:

- 1) транспортування;
- 2) управління запасами;
- 3) складування;
- 4) постачання.

23. Логістичні системи можуть бути сформовані з використанням таких підходів:

- 1) класичного;
- 2) системного;
- 3) стратегічного;
- 4) тактичного.

24. Класичний підхід означає:

- 1) перехід від часткового до загального (індукція), за такого підходу формування системи проходить шляхом злиття її компонентів, які розробляються окремо;
- 2) послідовний перехід від загального до часткового, коли в основі розгляду лежить кінцева мета, задля якої створюється система;
- 3) управління витратами з доведенням матеріального потоку від первинного джерела сировини до кінцевого споживача;
- 4) усі варіанти відповіді правильні.

25. Системний підхід означає:

- 1) перехід від часткового до загального (індукція), за такого підходу формування системи проходить шляхом злиття її компонентів, які розробляються окремо;
- 2) послідовний перехід від загального до часткового, коли в основі розгляду лежить кінцева мета, задля якої створюється система;
- 3) управління витратами з доведенням матеріального потоку від первинного джерела сировини до кінцевого споживача;
- 4) усі варіанти відповіді правильні.

**ТЕМА 6. УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМИ ПОТОКАМИ
В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ**

1. Принципова відмінність логістичного підходу від інших моделей управління матеріальними ресурсами полягає в:

- 1) системі підготовки управлінського персоналу;
- 2) повній відмові від створення і зберігання запасів;
- 3) сприйнятті матеріальних об'єктів як єдиного потоку;
- 4) повній автоматизації процесів управління.

2. Згідно з основними положеннями логістики логістичні витрати повинні підраховуватися протягом:

- 1) окремої логістичної операції;
- 2) усього логістичного каналу;
- 3) усього логістичного ланцюга;
- 4) процесу виробництва продукції.

3. Показник, що є основою для аналізу системи логістики:

- 1) граничні витрати;
- 2) загальні витрати;
- 3) постійні витрати;
- 4) змінні витрати.

4. Двосторонні логістичні операції:

- 1) виконуються всередині логістичної системи;
- 2) змінюють споживчі властивості товарів;
- 3) не пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків;
- 4) пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків.

5. Якщо сільськогосподарське підприємство планує спрямувати зерно на зберігання, то собівартість реалізації буде збільшена за рахунок:

- 1) витрат на внутрішній транспорт;
- 2) витрат на постачання сировини;
- 3) витрат на утримання запасів;
- 4) витрат на інформаційні процеси.

6. Мотиви створення матеріальних запасів:

- 1) імовірність порушення встановленого графіка постачань;
- 2) можливість рівномірного здійснення операцій з виробництва і розподілу;
- 3) заповнення складських площ;
- 4) цього вимагають нормативні акти.

7. Мотивами створення матеріальних запасів не є:

- 1) імовірність порушення встановленого графіка постачань;
- 2) можливість коливання попиту;

- 3) сезонні коливання виробництва деяких видів товарів;
- 4) можливість рівномірного здійснення операцій з виробництва і розподілу.

8. Мотиви створення матеріальних запасів:

- 1) можливість коливання попиту;
- в) сезонні коливання виробництва деяких видів товарів;
- г) знижки за покупку великої партії товарів;
- 2) можливість рівномірного здійснення операцій з виробництва і розподілу;
- 3) заповнення складських площ;
- 4) цього вимагають нормативні акти.

9. За місцем продукції в логістичному ланцюзі запаси поділяються на:

- 1) запаси матеріальних ресурсів;
- 2) запаси незавершеного виробництва;
- 3) запаси готової продукції;
- 4) усі відповіді правильні.

10. За місцем продукції в логістичному ланцюзі запаси поділяються на:

- 1) запаси зворотних відходів;
- 2) запаси в постачанні;
- 3) запаси у виробництві;
- 4) запаси у дистрибуції.

11. За фазами процесу відтворення запаси поділяються на:

- 1) запаси матеріальних ресурсів;
- 2) запаси незавершеного виробництва;
- 3) запаси тари;
- 4) запаси у дистрибуції.

12. Щодо ланки логістичного ланцюга або логістичних посередників запаси поділяються на:

- 1) запаси в посередників у фізичному розподілі;
- 2) складські запаси;
- 3) транспортні запаси;
- 4) запаси вантажопереробки.

13. Стосовно комплексних логістичних активностей запаси підрозділяються на:

- 1) запаси у постачальників;
- 2) запаси у споживачів;
- 3) запаси у торгових посередників;
- 4) запаси вантажопереробки.

14. Основна частина виробничих і товарних запасів, які призначені для забезпечення неперервності процесу виробництва і збуту між двома черговими постачаннями, – це:

- 1) поточні запаси;
- 2) страхові запаси;
- 3) підготовчі запаси;
- 4) сезонні запаси.

15. Запаси, призначені для безперервного постачання споживачеві за непередбачених обставин, – це:

- 1) підготовчі запаси;
- 2) страхові запаси;
- 3) запаси просування;
- 4) сезонні запаси.

16. Згідно з ABC-аналізом до групи «А» зараховують:

- 1) найдорожчі товари, на частку яких припадає приблизно 5–10 % від загальної вартості запасів, але вони становлять 50–60 % від загальної кількості товарів, які знаходяться на зберіганні;
- 2) найдорожчі товари, на частку яких припадає приблизно 75–80 % від загальної вартості запасів, але вони становлять лише 10–20 % від загальної кількості товарів, які знаходяться на зберіганні;
- 3) середні за вартістю товари, частка яких у загальній сумі запасів становить приблизно 10–15 %, але у кількісному відношенні ці запаси становлять 30–40 % продукції, яка зберігається;
- 4) найдешевші товари, які становлять 5–10 % від загальної вартості виробів, які зберігаються, і 40–50 % від загального обсягу зберігання.

17. Диференціація запасів за XYZ-методом проводиться на основі:

- 1) витрат на придбання запасів;
- 2) ступеня рівномірності попиту і точності прогнозування;
- 3) конкурентоспроможності товарної позиції;
- 4) життєвого циклу товарів.

18. Згідно з XYZ-аналізом товари із сезонним характером попиту можуть бути зараховані до групи:

- 1) X;
- 2) Y;
- 3) Z;
- 4) XZ.

19. До категорії «виробничий запас» належать:

- 1) товари на шляху від постачальника до споживача;
- 2) товари на складах оптових баз;
- 3) товари на складах сировини підприємств промисловості;
- 4) товари на складах готової продукції підприємств-виробників.

20. До основних систем управління запасами не належить:

- 1) система управління запасами з фіксованим розміром замовлення;
- 2) система управління запасами з фіксованим часовим інтервалом між замовленнями;
- 3) система з встановленою періодичністю поповнення запасів до встановленого рівня;
- 4) усі відповіді правильні.

21. До регулюючих параметрів системи управління запасами з фіксованим розміром замовлення належить:

- 1) точка замовлення;
- 2) максимальний розмір запасу;
- 3) фіксований період замовлення;
- 4) правильні відповіді 2 і 4.

22. До регулюючих параметрів системи управління запасами з фіксованим розміром замовлення належить:

- 1) точка замовлення;
- 2) максимальний розмір запасу;
- 3) розмір замовлення;
- 4) правильні відповіді 1 і 3.

23. До регулюючих параметрів системи управління запасами з фіксованою періодичністю замовлення належить:

- 1) точка замовлення;
- 2) максимальний розмір замовлення;
- 3) розмір замовлення;
- 4) правильні відповіді 1 і 3.

24. У системі управління запасами «Мінімум-максимум» замовлення робляться, якщо запаси на складі:

- 1) менші або дорівнюють встановленому мінімальному рівню;
- 2) більші за встановлений мінімальний рівень;
- 3) дорівнюють встановленому максимальному рівню;
- 4) більші за встановлений максимальний рівень.

25. Відповідно до методу Парето множина керованих об'єктів поділяється на дві частини у пропорції:

- 1) 10/90;
- 2) 20/80;
- 3) 40/60;
- 4) 50/50.

ТЕМА 7. ЗАГОТІВЕЛЬНА ЛОГІСТИКА

1. Закупівельна логістика – це управління матеріальними потоками:

- 1) у процесі створення матеріальних благ або надання матеріальних послуг;
- 2) у процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами;
- 3) у процесі реалізації продукції;
- 4) на транспортних ділянках.

2. До функцій закупівельної логістики відносять:

- 1) планування процесу реалізації;
- 2) вибір постачальників;
- 3) вибір типу транспортного засобу;
- 4) сегментацію споживчого ринку.

3. Головна мета управління запасами в логістичній системі:

- 1) скорочення обсягу запасів;
- 2) забезпечення відповідної якості запасів;
- 3) забезпечення високого рівня обслуговування;
- 4) задоволення потреб виробництва в матеріалах з максимально можливою економічною ефективністю.

4. Запаси в логістиці – це:

- 1) матеріальні цінності, що очікують виробничого або особистого споживання;

- 2) певні рахунки бухгалтерського плану рахунків;
- 3) матеріальні цінності на складах підприємства;
- 4) матеріальні, фінансові й інші цінності, що очікують виробничого або особистого споживання.

5. Запаси, призначені для безперервного постачання споживачеві за непередбачених обставин, – це:

- 1) поточні запаси;
- 2) страхові запаси;
- 3) підготовчі запаси;
- 4) цільові запаси.

6. До категорії «товарний запас» належать:

- 1) запаси на складі сировини взуттєвої фабрики;
- 2) запаси металопрокату на складі готової продукції металургійного комбінату;
- 3) запаси борошна на складах хлібозаводу;
- 4) запаси сировини на складі млинкомбінату.

7. Форма пошуку потенційних постачальників за допомогою конкурсних торгів – це...

- 1) відвідування виставок;
- 2) тендери;
- 3) особисті контакти;
- 4) офертні контакти.

8. Рішення на користь закупівель і проти власного виробництва може бути прийняте, якщо:

- 1) потреба у складниках виробів стабільна і достатньо велика;
- 2) необхідно зберігати комерційну таємницю у сфері технології та виробництва;
- 3) існує велика гнучкість у виборі можливих джерел постачань і виробів-замінників;
- 4) наявні необхідні для виробництва потужності, адміністративний і технічний досвід.

9. Рішення на користь власного виробництва і проти закупівель може бути прийняте, якщо:

- 1) потреба у складниках виробів невелика;
- 2) існуючі постачальники не в змозі забезпечити необхідні параметри якості;
- 3) існує велика гнучкість у виборі можливих джерел постачань і виробів-замінників;
- 4) відсутній адміністративний або технічний досвід для виробництва необхідних виробів.

10. Якщо підприємство закуповує товар, дефіцит якого є недопустимим, то серед критеріїв вибору постачальника на перше місце буде поставлено:

- 1) ціну;
- 2) якість;
- 3) надійність;
- 4) умови платежу.

11. Найбільш доцільним методом вибору постачальника під час закупівлі матеріальних ресурсів на велику грошову суму або встановлення довгострокових зв'язків між постачальником і споживачем є:

- 1) тендер;
- 2) вивчення рекламних матеріалів;
- 3) відвідування виставок і ярмарків;
- 4) листування з можливими постачальниками.

12. Основні методи закупівель можуть бути класифіковані за ознаками:

- 1) періодичність закупівлі, обсяг партії закупівлі;
- 2) обсяг партії закупівлі, вартість закупівлі ресурсів;
- 3) вартість закупівлі, періодичність закупівлі;
- 4) періодичність закупівлі; максимальний рівень закупівлі.

13. До регулюючих параметрів системи управління запасами з фіксованою періодичністю замовлення належить:

- 1) завантаження складських приміщень;
- 2) максимальний розмір запасу і період замовлення;

- 3) точка замовлення;
- 4) розмір замовлення.

14. У системі управління запасами «Мінімум-максимум» замовлення робляться, якщо запаси на складі:

- 1) менші або дорівнюють установленому мінімальному рівню;
- 2) більші за встановлений мінімальний рівень;
- 3) дорівнюють установленому мінімальному рівню;
- 4) більші за встановлений максимальний рівень.

15. ABC-аналіз застосовується під час:

- 1) управління запасами;
- 2) регулювання запасів;
- 3) розміщення товарів на складі;
- 4) розподілу готової продукції.

16. ABC-аналіз дозволяє:

- 1) визначити точку замовлення ресурсів;
- 2) визначити оптимальний розмір партії;
- 3) класифікувати запаси за ознакою;
- 4) вибрати модель керування запасами.

17. Класифікація запасів за допомогою ABC-розподілу здійснюється за:

- 1) постачальниками;
- 2) вартістю запасів;
- 3) натуральним обсягом запасів;
- 4) характером споживання.

18. Класифікація запасів за допомогою XYZ-розподілу здійснюється за:

- 1) постачальниками;
- 2) вартістю запасів;
- 3) натуральним обсягом запасів;
- 4) характером споживання.

19. Першим етапом ABC-аналізу в управлінні матеріальними запасами є:

- 1) розбиття товарів на групи залежно від їх питомої ваги в загальних витратах на придбання;
- 2) розташування товарів за зменшенням вартості;
- 3) встановлення вартості товарів за закупненими цінами;
- 4) сумування даних про кількість і витрати на придбання.

20. До групи А під час ABC-аналізу відносять товарні запаси:

- 1) що характеризуються найбільш стабільним попитом;
- 2) із найбільшою кількістю залишків на складі;
- 3) з найвищими показниками прибутку;
- 4) з найбільшою вагою в загальних витратах на придбання.

21. У разі необхідності скорочення витрат у сфері закупівель підприємству доцільно під час ABC-аналізу приділити увагу насамперед:

- 1) А-постачальникам;
- 2) В-постачальникам;
- 3) С-постачальникам;
- 4) Д-постачальникам.

22. До В-групи під час ABC-аналізу входять товари, що формують:

- 1) 10% від загальної вартості у структурі постачання;
- 2) 15% від загальної вартості у структурі постачання;
- 3) 5% від загальної вартості у структурі постачання;
- 4) 95% від загальної вартості у структурі постачання.

23. Для чого служать запаси в логістичній системі?

- 1) в якості буфера між транспортом, виробництвом, реалізацією;
- 2) для компенсації затримок, пов'язаних з рухом матеріалів;
- 3) для виготовлення продукції;
- 4) для зниження собівартості продукції.

24. Необхідність утримання запасів визначається такими мотивами:

- 1) сезонністю виробництва;
- 2) сезонністю попиту;
- 3) зменшенням виробничих витрат;
- 4) зниженням собівартості виробництва.

25. Підсистема закупівель організовує:

- 1) вихід матеріального потоку із логістичної системи;
- 2) вхід матеріального потоку в логістичну систему;
- 3) рух матеріального потоку за межами логістичної системи;
- 4) транспортування матеріальних ресурсів.

ТЕМА 8. СУТНІСТЬ РОЗПОДІЛЬНОЇ ЛОГІСТИКИ

1. Принципова відмінність логістичного підходу від інших моделей управління матеріальними ресурсами полягає в:

- 1) системі підготовки управлінського персоналу;
- 2) повній відмові від створення і зберігання запасів;
- 3) сприйнятті матеріальних об'єктів як єдиного потоку;
- 4) повній автоматизації процесів управління.

2. Об'єктом вивчення збутової логістики є:

- 1) товарно-матеріальний і супутні йому інформаційні, фінансові, сервісний потоки;
- 2) інформаційний і сервісний потоки;
- 3) матеріальний і фінансовий потоки;
- 4) організація й керування раціональним процесом просування продукції від виробника до кінцевого споживача.

3. Метою логістичної системи розподілу є:

- 1) закупівля товару;
- 2) доставка товару;
- 3) супровід товару;
- 4) вантажно-розвантажувальні роботи.

4. Фізичний розподіл продукції – це:

- 1) доставка продукції від продавця до споживача;
- 2) розподіл різних видів продукції;
- 3) надання послуг зі зберігання вантажів;
- 4) навантажувально-розвантажувальні роботи.

5. Система розподілу, у якій матеріальний потік досягає споживача без участі посередників на основі безпосередніх господарських зв'язків, називається:

- 1) системою з прямими зв'язками;
- 2) гнучкою;
- 3) горизонтальною;
- 4) ешелонованою.

6. Канали розподілу, які складаються з виробника і одного або декількох посередників, що діють як єдина система, є:

- 1) горизонтальними;
- 2) вертикальними;
- 3) ексклюзивними;
- 4) селективними.

7. Канали товароруху є складовою:

- 1) розподільчої логістики;
- 2) інформаційної логістики;
- 3) міжнародної логістики;
- 4) внутрішньовиробничої логістики.

8. Матеріальний потік у сфері розподілу має форму:

- 1) незавершеного виробництва;
- 2) товарної продукції;
- 3) готової продукції;
- 4) сировини.

9. Сукупність підприємств і організацій, через які проходить продукція від місця її виготовлення до місця споживання, – це:

- 1) канал розподілу;
- 2) розподільча мережа;
- 3) розподільча логістика;
- 4) ланцюг розподілу.

10. Під час формування логістичних каналів, залучення посередників, як правило:

- 1) подовжує логістичні ланцюги;
- 2) скорочує логістичні ланцюги;

- 3) логістичний ланцюг не змінюється;
- 4) логістичний ланцюг деформується.

11. Сукупність каналів розподілу називається:

- 1) розподільчим центром;
- 2) розподільчою мережею;
- 3) товарним потоком;
- 4) вантажним потоком.

12. Розподільча логістика — це управління матеріальними потоками:

- 1) у процесі створення матеріальних благ або надання матеріальних послуг;
- 2) у процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами;
- 3) у процесі доведення готової продукції до споживача;
- 4) на транспортних ділянках.

13. Принципова відмінність розподільчої логістики від традиційного розуміння збуту полягає у:

- 1) методиці сегментації ринку споживачів;
- 2) тому, що розподільча логістика не може бути застосована до деяких груп товарів;
- 3) системному взаємозв'язку процесу розподілу з процесами виробництва і закупівель під час управління матеріальними потоками;
- 4) відмові від використання концепції маркетингу під час розподілу.

14. Канал розподілу, який складається із виробника і споживача, є каналом:

- 1) нульового рівня;
- 2) однорівневим;
- 3) дворівневим;
- 4) трирівневим.

15. Канали розподілу, які складаються з виробника і одного або декількох посередників, що діють як єдина система, є:

- 1) горизонтальними;
- 2) вертикальними;
- 3) ексклюзивними;

4) селективними.

16. До логістичних посередників у каналах розподілу, які виконують підтримуючі функції, належать:

- 1) оптові фірми;
- 2) посередницькі організації;
- 3) вантажні термінали;
- 4) страхові компанії.

17. Посередником типу «від свого імені і за свій рахунок» є:

- 1) дилер;
- 2) дистриб'ютор;
- 3) комісіонер;
- 4) агент.

18. Посередником типу «від чужого імені і за чужий рахунок» є:

- 1) дилер;
- 2) дистриб'ютор;
- 3) комісіонер;
- 4) брокер.

19. Комісіонер належить до посередників типу:

- 1) від свого імені і за свій рахунок;
- 2) від чужого імені і за свій рахунок;
- 3) від свого імені і за чужий рахунок;
- 4) від чужого імені і за чужий рахунок.

20. До посередників фізичного розподілу у каналах розподілу належать:

- 1) оптові фірми;
- 2) транспортні організації;
- 3) вантажний транспорт;
- 4) страхові компанії.

21. Інтенсивний розподіл передбачає:

- 1) забезпечення запасами продукції якомога більшої кількості торгових підприємств;
- 2) навмисно обмежену кількість посередників, які торгують цією

продукцією в межах збутових територій;

3) це дещо середнє між методами інтенсивного та ексклюзивного розподілу, що дає змогу виробнику досягти необхідного охоплення ринку за умови більш жорсткого контролю і з меншими витратами, ніж під час організації інтенсивного розподілу;

4) можливість деяким виробникам захопити більший сегмент ринку.

22. Ексклюзивний розподіл передбачає:

1) забезпечення запасами продукції якомога більшої кількості торгових підприємств;

2) навмисно обмежену кількість посередників, які торгують цією продукцією в межах збутових територій;

3) це дещо середнє між методами інтенсивного та ексклюзивного розподілу, що дає змогу виробнику досягти необхідного охоплення ринку за умови більш жорсткого контролю і з меншими витратами, ніж під час організації інтенсивного розподілу;

4) можливість деяким виробникам захопити більший сегмент ринку.

23. Селективний розподіл передбачає:

1) забезпечення запасами продукції якомога більшої кількості торгових підприємств;

2) навмисно обмежену кількість посередників, які торгують цією продукцією в межах збутових територій;

3) це дещо середнє між методами інтенсивного та ексклюзивного розподілу, що дає змогу виробнику досягти необхідного охоплення ринку за умови більш жорсткого контролю і з меншими витратами, ніж під час організації інтенсивного розподілу;

4) можливість деяким виробникам захопити більший сегмент ринку.

24. До методів визначення місця розташування розподільчих центрів належать:

1) метод математичного аналізу;

2) евристичні методи;

3) синектика;

4) метод визначення центру вантажообігу.

25. До методів визначення місця розташування розподільчих центрів не належать:

- 1) метод повного перебору;
- 2) евристичні методи;
- 3) метод визначення центру ваги;
- 4) метод визначення центру вантажообігу.

ТЕМА 9. ВНУТРІШНЬОВИРОБНИЧА ЛОГІСТИКА

1. Визначення, що найбільше точно відбиває поняттю «виробнича логістика»:

- 1) управління матеріальним потоком від первинного джерела сировини до кінцевого споживача;
- 2) наука й практика системного керування потоковими процесами в організаційно-економічних системах;
- 3) одна з функціональних підсистем логістики фірми;
- 4) регулювання виробничого процесу в просторі й у часі.

2. Метою виробничої логістики є:

- 1) внутрішньовиробничий фізичний розподіл матеріальних ресурсів і готової продукції;
- 2) оперативне управління технологічними процесами виробництва;
- 3) оптимізація матеріальних потоків всередині підприємств, які створюють матеріальні блага або надають матеріальні послуги;
- 4) забезпечення повного завантаження робочих місць на виробництві.

3. Традиційна концепція організації виробництва найбільш прийнятна для умов:

- 1) «ринку продавця»;
- 2) «ринку покупця»;
- 3) тимчасового перевищення пропозиції над попитом;
- 4) паритету між пропозицією та попитом.

4. Виробнича логістика розглядає процеси, що відбуваються в сфері:

- 1) суспільного виробництва;
- 2) матеріального виробництва;

- 3) нематеріального виробництва;
- 4) інформаційного забезпечення.

5. Поняття «итовхаюча система» застосовується у:

- 1) виробничій логістиці;
- 2) системі управління запасами;
- 3) збутовій логістиці;
- 4) транспортній логістиці.

6. Мікрологістична концепція «OPT» є комп'ютеризованим варіантом системи:

- 1) KANBAN;
- 2) MRP I;
- 3) MRP II;
- 4) «Худе виробництво».

7. До логістичної концепції «Худе виробництво» не відносять:

- 1) поєднання елементів систем KANBAN і MRP;
- 2) зменшення розмірів партій продукції та часу виробництва;
- 3) застосування гнучких виробничих технологій;
- 4) високий рівень запасів.

8. Система управління матеріальними потоками MRP – це:

- 1) планування потреби в матеріалах;
- 2) планування розподілу продукції;
- 3) управління матеріальними й інформаційними потоками «точно вчасно»;
- 4) оптимізована технологія виробництва.

9. Логістична концепція організації виробництва найбільш прийнятна для умов:

- 1) «ринку продавця»;
- 2) «ринку покупця»;
- 3) промислового ринку;
- 4) глобального ринку.

10. Не характерно для постачання «точно у термін»:

- 1) відсутність страхових запасів;
- 2) здійснення закупівлі дрібними партіями з частими постачаннями;

- 3) велика кількість постачальників, між якими підтримується конкуренція;
- 4) відсутність дефектів продукції, яку закупають.

11. Мікрологістична система, яка є штовхаючою:

- 1) KANBAN;
- 2) OPT;
- 3) MRP;
- 4) «Худе виробництво».

12. Логістична система, яка заснована на логістичній концепції «точно в термін»:

- 1) KANBAN;
- 2) MRP I;
- 3) MRP II;
- 4) DRP.

13. Система KANBAN вперше була реалізована корпорацією:

- 1) Ford Motors;
- 2) Toyota Motors;
- 3) General Motors;
- 4) Mitsubishi.

14. Мікрологістична система MRP ґрунтується на концепції:

- 1) «точно у термін»;
- 2) «планування потреб / ресурсів»;
- 3) «реагування на попит»;
- 4) «загальної відповідальності».

15. Логістична концепція організації виробництва включає таке найважливіше положення, як:

- 1) відмова від надлишкових запасів;
- 2) усунення внутрішньозаводських перевезень;
- 3) відмова від недоброчесних постачальників;
- 4) усі відповіді правильні.

16. Що є характерною рисою об'єктів вивчення у виробничій логістиці:

- 1) територіальна компактність;

- 2) розгалуженість інфраструктури;
- 3) усі відповіді правильні;
- 4) немає правильної відповіді.

17. Характеристиками логістичної концепції організації виробництва не є:

- 1) підтримка високого рівня виробничої інтеграції;
- 2) прагнення до підвищеної гнучкості й адаптації виробництва до кон'юнктури ринку;
- 3) оптимізація потокових процесів;
- 4) пасивність в оптимізації внутрішньовиробничих переміщень.

18. Характеристиками традиційної концепції організації виробництва є:

- 1) підтримка високого рівня виробничої інтеграції;
- 2) прагнення до підвищеної гнучкості й адаптації виробництва до кон'юнктури ринку;
- 3) підвищення пропускної здатності виробничих потужностей;
- 4) допускається брак у межах встановлених норм.

19. Характеристиками традиційної концепції організації виробництва не є:

- 1) оптимізація потокових процесів;
- 2) зниження пропускної здатності виробничих потужностей;
- 3) допускається брак у межах встановлених норм;
- 4) пасивність в оптимізації внутрішньовиробничих переміщень.

20. Переваги «штовхальних» систем:

- 1) важкість перебудови виробничої системи під час збоїв або збільшення попиту;
- 2) можливість застосування за умови масового розповсюдження обчислювальної техніки і сучасних інформаційних технологій;
- 3) залежність роботи підприємства від своєчасності поставчань;
- 4) спрощення контролю за організацією виробничого процесу, оскільки управління ними централізоване.

21. Недоліки «штовхальних» систем:

- 1) важкість перебудови виробничої системи під час збоїв або збільшення попиту;

- 2) неможливість застосування за умови масового розповсюдження обчислювальної техніки і сучасних інформаційних технологій;
- 3) відсутність залежності роботи підприємства від своєчасності поставок;
- 4) спрощення контролю за організацією виробничого процесу, оскільки управління ними централізоване.

22. Переваги «тягнучих» систем:

- 1) не потребують створення значних запасів матеріальних ресурсів;
- 2) передбачають високу дисципліну і дотримання усіх параметрів поставок;
- 3) вимагають підвищеної відповідальності персоналу всіх рівнів, особливо виконавців;
- 4) спрощення контролю за організацією виробничого процесу, оскільки управління ними централізоване.

23. Недоліки «тягнучих» систем:

- 1) не вимагають загальної комп'ютеризації виробництва;
- 2) не потребують створення значних запасів матеріальних ресурсів;
- 3) вимагають підвищеної відповідальності персоналу всіх рівнів, особливо виконавців;
- 4) спрощення контролю за організацією виробничого процесу, оскільки управління ними централізоване.

24. Сутність завдання «Зробити або купити» полягає в обґрунтованому вирішенні питання про:

- 1) самостійне виробництво предметів праці або закупівлі їх із зовнішніх джерел;
- 2) ступінь використання у виробничому процесі власних засобів праці;
- 3) вибір постачальника;
- 4) правильні відповіді 1 і 2.

25. Рішення на користь закупівель і проти власного виробництва може бути прийняте, якщо:

- 1) потреба у комплектуючих виробках стабільна і достатньо велика;
- 2) необхідно зберігати комерційну таємницю у сфері технології та виробництва;
- 3) наявна велика гнучкість у виборі можливих джерел поставок і виробів-замінників;

4) наявні необхідні для виробництва потужності, адміністративний і технічний досвід.

ТЕМА 10. ЛОГІСТИКА ПОСЕРЕДНИЦТВА

1. Функції посередника в логістиці полягають у забезпеченні:

- 1) зв'язку між виробником і споживачем;
- 2) зв'язку між виробниками продукції;
- 3) транспортно-експедиторського обслуговування;
- 4) високого рівня сервісу.

2. Дилер діє:

- 1) від чужого імені за чужий рахунок;
- 2) від чужого імені за свій рахунок;
- 3) від свого імені за чужий рахунок;
- 4) від свого імені за свій рахунок.

3. Дистриб'ютор діє:

- 1) від свого імені за свій рахунок;
- 2) від чужого імені за свій рахунок;
- 3) від свого імені за чужий рахунок;
- 4) від чужого імені за чужий рахунок.

4. Агент діє:

- 1) від свого імені за свій рахунок;
- 2) від чужого імені за свій рахунок;
- 3) від свого імені за чужий рахунок;
- 4) від чужого імені за чужий рахунок.

5. Комісіонер діє:

- 1) від свого імені за свій рахунок;
- 2) від чужого імені за свій рахунок;
- 3) від свого імені за чужий рахунок;
- 4) від чужого імені за чужий рахунок.

6. Брокер діє:

- 1) від чужого імені за чужий рахунок;

- 2) від чужого імені за свій рахунок;
- 3) від свого імені за чужий рахунок;
- 4) від свого імені за свій рахунок.

7. До логістичних посередників у каналах розподілу, які використовують підтримувальні функції, належать:

- 1) експедиторські фірми;
- 2) транспортні організації;
- 3) вантажні термінали;
- 4) страхові компанії.

8. Процес надання товаровиробникам і споживачам послуг з організації товарного обміну на еквівалентній основі – це:

- 1) комерційне посередництво;
- 2) процес постачання;
- 3) процес закупівлі;
- 4) процес транспортування.

9. Мотиви створення матеріальних запасів:

- 1) сезонні коливання виробництва деяких видів товарів;
- 2) можливість рівномірного здійснення операцій з виробництва і розподілу;
- 3) заповнення складських площ;
- 4) цього вимагають нормативні акти.

10. Згідно з основними положеннями логістики логістичні витрати повинні підраховуватися протягом:

- 1) окремої логістичної операції;
- 2) усього логістичного каналу;
- 3) усього логістичного ланцюга;
- 4) процесу виробництва продукції.

11. Показник, що є основою для аналізу системи логістики:

- 1) граничні витрати;
- 2) загальні витрати;
- 3) постійні витрати;
- 4) змінні витрати.

12. Двосторонні логістичні операції:

- 1) виконуються всередині логістичної системи;
- 2) змінюють споживчі властивості товарів;
- 3) не пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків;
- 4) пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків.

13. Якщо сільськогосподарське підприємство планує спрямувати зерно на зберігання, то собівартість реалізації буде збільшена за рахунок:

- 1) витрат на внутрішній транспорт;
- 2) витрат на постачання сировини;
- 3) витрат на утримання запасів;
- 4) витрат на інформаційні процеси.

14. CASE-системи у перекладі з англійської – це:

- 1) комп'ютерна підтримка програмного забезпечення інжинірингу;
- 2) комп'ютерна підтримка програмного забезпечення логістики;
- 3) логістична підтримка бізнесу;
- 4) логістична підтримка бізнес-процесів.

15. Між типом бізнесу-процесу й екземпляром цього процесу наявне відношення:

- 1) клас – екземпляр;
- 2) клас – вид;
- 3) клас – тип;
- 4) тип – екземпляр.

16. Послуга в узагальненому розумінні – це:

- 1) будь-яка дія, що приносить користь споживачу;
- 2) робота з надання послуг, тобто із задоволення будь-чиїх потреб;
- 3) процес координації логістичних операцій, необхідних для надання послуг найефективнішим щодо витрат і задоволення потреб споживачів способом;
- 4) логістична підтримка бізнесу.

17. Сервіс – це:

- 1) робота з надання послуг, тобто із задоволення будь-чиїх потреб;

- 2) будь-яка дія, що приносить користь споживачу;
- 3) процес координації логістичних операцій, необхідних для надання послуг найефективнішим щодо витрат і задоволення потреб споживачів способом;
- 4) логістична підтримка бізнесу.

18. Сукупність конкретних бізнес-процесів становить:

- 1) клас;
- 2) тип;
- 3) екземпляр;
- 4) вид.

19. SRL – це:

- 1) процес координації логістичних операцій, необхідних для надання послуг найефективнішим щодо витрат і задоволення потреб споживачів способом;
- 2) робота з надання послуг, тобто із задоволення будь-яких потреб;
- 3) логістична підтримка бізнесу;
- 4) будь-яка дія, що приносить користь споживачу.

20. Об'єктами логістичного сервісу є:

- 1) конкретні споживачі матеріальних потоків;
- 2) певний комплекс (набір) відповідних послуг;
- 3) будь-які дії, що приносять користь споживачу;
- 4) робота з надання послуг, тобто із задоволення будь-яких потреб.

21. Предметом логістичного сервісу є:

- 1) певний комплекс (набір) відповідних послуг;
- 2) конкретні споживачі матеріальних потоків;
- 3) будь-які дії, що приносять користь споживачу;
- 4) робота з надання послуг, тобто із задоволення будь-яких потреб.

22. За часом здійснення сервіс буває:

- 1) жорсткий;
- 2) передпродажного характеру;
- 3) м'який;
- 4) непрямий.

23. За часом здійснення сервіс буває:

- 1) непрямий;
- 2) післяпродажного характеру;
- 3) жорсткий;
- 4) м'який.

24. За відношенням до споживача сервіс буває:

- 1) передпродажного характеру;
- 2) непрямий та прямий;
- 3) жорсткий;
- 4) м'який.

25. За змістом робіт сервіс буває:

- 1) післяпродажного характеру;
- 2) м'який та жорсткий;
- 3) непрямий та прямий;
- 4) передпродажного характеру.

ТЕМА 11. ЛОГІСТИКА СКЛАДУВАННЯ

1. Визначення в логістиці, яке найбільш точно відображає поняття «склад»:

- 1) технічна споруда, яка виконує функції із перетворення матеріальних потоків, а також накопичення, переробки і розподілу вантажів між споживачами;
- 2) споруда, призначена для тимчасового зберігання матеріальних цінностей;
- 3) споруда для складування продукції;
- 4) споруда для безперебійного постачання матеріальних ресурсів споживачам.

2. Визначення, яке найбільш комплексно відображає основні види послуг, здійснювані складом:

- 1) доставка, маркування, фасування, упакування;
- 2) укладання договорів із транспортними агентствами, підготовка й доставка товаросупровідних документів, інформування про кредитування;

- 3) експедиторські послуги зі здійсненням розвантаження, прийом на тимчасове зберігання матеріальних цінностей, сортування, здавання в оренду складських площ;
- 4) консолідація і розукрупнення вантажів.

3. До функцій складів не належить:

- 1) консолідація вантажів;
- 2) розукрупнення вантажів;
- 3) перетворення виробничого асортименту на споживчий;
- 4) реклама продукції.

4. Початковим етапом процесу вибору раціональної системи складування є:

- 1) вибір загальної спрямованості технічної оснащеності складської системи;
- 2) проведення техніко-економічного оцінювання кожного конкурентоздатного варіанта;
- 3) визначення місця складу в логістичному ланцюзі та його функцій;
- 4) вибір елементів кожної складської підсистеми.

5. Під час створення організаційної структури складу варто брати до уваги:

- 1) шанс створення робочих місць для складських фахівців;
- 2) роль, що грає склад у логістичному ланцюжку підприємства;
- 3) необхідність залучення в господарську діяльність наявної споруди;
- 4) розмір доходів підприємства.

6. Назвіть основні переваги складу загального користування:

- 1) високий ступінь контролю над продукцією та операціями;
- 2) забезпечення інтеграції складських операцій з іншими елементами внутрішнього логістичного процесу підприємства;
- 3) наявність найсучаснішого устаткування й використання передових методів під час проведення складських операцій;
- 4) нематеріальні вигоди (імідж, враження надійності й стабільності).

7. Основні переваги власного складу – це:

- 1) високий ступінь контролю над операціями;

- 2) використання найсучаснішого устаткування й методів проведення складських операцій;
- 3) гнучкість, що дозволяє враховувати мінливий попит;
- 4) полегшення доступу до більш широкого географічного регіону.

8. Функція, яку відносять до загальних функцій упакування:

- 1) забезпечення захисту продукції від ушкоджень або втрат під час транспортування, зберігання й перевалки;
- 2) основа для збору, складування, перевантаження, транспортування вантажів;
- 3) забезпечення формування вантажної одиниці;
- 4) створення умов для підтримки активної стратегії збуту.

9. Перетворення виробничого асортименту на споживчий – це:

- 1) параметр матеріального потоку;
- 2) функція складу;
- 3) мета створення складів;
- 4) завдання логістики складів.

10. Консолідація і розукрупнення – це:

- 1) параметр матеріального потоку;
- 2) функція складу;
- 3) мета створення складів;
- 4) завдання логістики складів.

11. Мета логістики складування полягає:

- 1) у забезпеченні роботи складів;
- 2) у забезпеченні розподілу;
- 3) у забезпеченні безперервності матеріального потоку;
- 4) у забезпеченні маркетингових досліджень.

12. Вибираючи місце розташування складу з-поміж конкурентоздатних варіантів оптимальним вважається той, який:

- 1) знаходиться ближче до виробника;
- 2) знаходиться ближче до споживача;
- 3) забезпечує мінімум логістичних витрат;
- 4) знаходиться ближче до посередника.

13. До функцій складів належать:

- 1) перетворення виробничого асортименту на споживчий;
- 2) транспортування продукції;
- 3) упакування продукції;
- 4) контроль якості матеріальних запасів.

14. До функцій складів належать:

- 1) складування і зберігання продукції;
- 2) транспортування продукції;
- 3) упакування продукції;
- 4) контроль якості матеріальних запасів.

15. До функцій складів не належить:

- 1) перетворення виробничого асортименту на споживчий;
- 2) складування і зберігання продукції;
- 3) контроль якості матеріальних запасів;
- 4) надання складських послуг.

16. Для раціоналізації виконання складських операцій на часовому відрізку розробляють:

- 1) технологічні карти;
- 2) технологічні графіки;
- 3) технологічні завдання;
- 4) технологічні паспорти.

17. До послуг, які надаються складами, належать:

- 1) сортування і маркірування;
- 2) фасування й упакування;
- 3) експедиторські послуги;
- 4) усі вищеперелічені.

18. Вкажіть розміри стандартного плоского піддона:

- 1) 1200 x 800 мм;
- 2) 600 x 800 мм;
- 3) 600 x 400 мм;
- 4) 400 x 400 мм.

19. Базовий модуль у логістиці – це:

- 1) стандартний піддон, розміром 1000x1200 мм;
- 2) вантажний пакет, розміром 1200x800x1050 мм;
- 3) стандартний піддон, розміром 600x800 мм;
- 4) стандартний піддон, розміром 400x400 мм.

20. Відносно функціональних базисних областей логістики виділяють склади:

- 1) постачання, виробництва, розподілу;
- 2) сировини, матеріалів, комплектуючих, незавершеного виробництва, готової продукції, тари, зворотних відходів;
- 3) власних і логістичних посередників;
- 4) вузькоспеціалізовані, обмеженого асортименту, широкого асортименту.

21. Відносно логістичних посередників виділяють склади:

- 1) постачання, виробництва, розподілу;
- 2) сировини, матеріалів, комплектуючих, незавершеного виробництва, готової продукції, тари, зворотних відходів;
- 3) власних і логістичних посередників;
- 4) вузькоспеціалізовані, обмеженого асортименту, широкого асортименту.

22. За видом продукції, яка зберігається, виділяють склади:

- 1) постачання, виробництва, розподілу;
- 2) сировини, матеріалів, комплектуючих, незавершеного виробництва, готової продукції, тари, зворотних відходів;
- 3) власних і логістичних посередників;
- 4) вузькоспеціалізовані, обмеженого асортименту, широкого асортименту.

23. За широтою асортименту виділяють склади:

- 1) постачання, виробництва, розподілу;
- 2) сировини, матеріалів, комплектуючих, незавершеного виробництва, готової продукції, тари, зворотних відходів;
- 3) власних і логістичних посередників;
- 4) вузькоспеціалізовані, обмеженого асортименту, широкого асортименту.

24. Логістичний процес на складі:

- 1) вужчий, ніж технологічний;
- 2) співпадає з технологічним;

- 3) ширший, ніж технологічний;
- 4) зазвичай вужчий, ніж технологічний, але може і співпадати з ним.

25. Логістичний процес на складі не включає:

- 1) розвантаження і приймання товарів;
- 2) складування і зберігання вантажів;
- 3) надання послуг клієнтам;
- 4) немає правильної відповіді.

ТЕМА 12. ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА

1. Продукцією на транспорті є:

- 1) переміщення вантажів;
- 2) маса вантажу;
- 3) обсяг вантажу;
- 4) склад вантажу.

2. Вантажоперевезення в логістичній системі відбуваються:

- 1) на етапі постачання виробництва;
- 2) в основному виробництві;
- 3) на етапі розподілу готової продукції;
- 4) протягом всього логістичного ланцюга.

3. До завдань транспортної логістики відносять:

- 1) організацію збуту продукції;
- 2) вибір способу транспортування;
- 3) організацію закупівлі;
- 4) створення транспортних систем.

4. Одним з основних організаційних принципів транспортування в логістиці є економія за рахунок:

- 1) використання більш дешевого транспорту;
- 2) масштабів вантажоперевезень;
- 3) подовження строків поставки;
- 4) допущення дефіциту виробництва.

5. Найвищою здатністю доставляти вантаж у задану точку території «від дверей до дверей» володіє транспорт:

- 1) автомобільний;
- 2) залізничний;
- 3) повітряний;
- 4) трубопровідний.

6. Забезпечує найбільшу швидкість доставки вантажів:

- 1) автомобільний транспорт;
- 2) залізничний транспорт;
- 3) повітряний транспорт;
- 4) трубопровідний транспорт.

7. Недоліком повітряного транспорту є:

- 1) невисока швидкість доставки;
- 2) висока собівартість перевезень;
- 3) низьке збереження вантажів;
- 4) низька надійність доставки.

8. Перевага повітряного транспорту полягає в:

- 1) можливості перевезень більших партій вантажів у різні райони країни;
- 2) оперативності перевезень практично в будь-яку точку країни, можливості експедирування;
- 3) високій швидкості, незамінності в екстрених умовах;
- 4) широкому використанні під час міжнародної торгівлі.

9. Перевага водного транспорту полягає в:

- 1) можливості перевезень більших партій вантажів у різні райони країни;
- 2) оперативності перевезень практично в будь-яку точку країни, можливості експедирування;
- 3) високій швидкості, незамінності в екстрених умовах;
- 4) низьких вантажних тарифах.

10. Перевага залізничного транспорту полягає в:

- 1) оперативності перевезень практично в будь-яку точку країни, можливості експедирування;
- 2) більших обсягах перевезень, більших відстанях;
- 3) високій швидкості;

4) незамінності в екстрених умовах.

11. Забезпечує найнижчу вартість перевезення транспорт:

- 1) автомобільний;
- 2) залізничний;
- 3) водний;
- 4) повітряний.

12. Сфера застосування трубопровідного транспорту:

- 1) обмежена відстанню;
- 2) обмежена видами транспортованих вантажів;
- 3) обмежена погодними умовами;
- 4) не обмежена.

13. Автомобільний транспорт найбільш ефективний на відстанях:

- 1) до 300 км;
- 2) від 300 до 400 км;
- 3) від 400 до 500 км;
- 4) понад 500 км.

14. Високі вантажні тарифи і залежність від метеоумов – це недолік:

- 1) автомобільного транспорту;
- 2) трубопровідного транспорту;
- 3) водного транспорту;
- 4) повітряного транспорту.

15. До головних недоліків залізничного транспорту відносять:

- 1) обмежену кількість перевезень;
- 2) низьку можливість доставки до пунктів споживання;
- 3) жорсткі вимоги до упаковки;
- 4) поставки малими партіями.

16. Завдяки чому транспортні фірми отримали свободу пропозиції у наданні послуг:

- 1) зниженню рівня державного регулювання транспорту;
- 2) підвищенню рівня регулювання транспорту;
- 3) зменшенню оподаткування;

4) збільшенню перевезень.

17. Метою транспортної логістики є:

- 1) зниження транспортних витрат;
- 2) збільшення перевезень;
- 3) оптимізація маршрутів;
- 4) підвищення якості надання послуг.

18. Транспортна логістика базується на:

- 1) інтеграції транспорту, виробництва, збуту;
- 2) інтеграції транспорту, постачання, виробництва, збуту;
- 3) інтеграції транспорту та виробництва;
- 4) розвитку транспорту, постачання, виробництва, збуту.

19. Найменше витрат на перевезення вимагають:

- 1) дрібні партії на невеликі відстані;
- 2) великі партії на невеликі відстані;
- 3) дрібні партії на великі відстані;
- 4) великі партії на великі відстані.

20. Найбільше витрат на перевезення вимагають:

- 1) дрібні партії на невеликі відстані;
- 2) великі партії на невеликі відстані;
- 3) великі партії на великі відстані;
- 4) дрібні партії на великі відстані.

21. Унімодальна система доставки вантажів – це:

- 1) доставка вантажів «від дверей до дверей»;
- 2) доставка вантажів різними видами транспорту;
- 3) доставка вантажів тільки автомобільним чи залізничним транспортом;
- 4) багатовидова система перевезень.

22. Інтермодальна система доставки вантажів – це:

- 1) доставка вантажів «від дверей до дверей»;
- 2) доставка вантажів різними видами транспорту;
- 3) доставка вантажів тільки автомобільним чи залізничним транспортом;
- 4) одновидова система перевезень.

23. Транспорт загального користування – це:

- 1) галузь народного господарства, яка задовольняє потреби всіх галузей народного господарства і населення у перевезеннях вантажів та пасажирів;
- 2) внутрішньовиробничий транспорт, а також транспортні засоби всіх видів, що належать нетранспортним підприємствам, є, як правило, складовою будь-яких виробничих систем і має бути органічно в них вписаний;
- 3) відповіді «1» і «2» правильні;
- 4) немає правильної відповіді.

24. Транспорт незагального користування – це:

- 1) галузь народного господарства, яка задовольняє потреби всіх галузей народного господарства і населення у перевезеннях вантажів та пасажирів;
- 2) внутрішньовиробничий транспорт, а також транспортні засоби всіх видів, що належать нетранспортним підприємствам, є, як правило, складовою будь-яких виробничих систем і має бути органічно в них вписаний;
- 3) відповіді «1» і «2» правильні;
- 4) немає правильної відповіді.

25. Інтермодальна система перевезень – це:

- 1) одновидова система перевезень;
- 2) двовидова система перевезень;
- 3) багатовидова система перевезень;
- 4) перевезення автомобільним та залізничним транспортом.

ТЕМА 13. ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНІ ЛОГІСТИЧНІ ПОСЛУГИ

1. Консолідація вантажів – це:

- 1) сортування вантажу на більш дрібні партії, призначені декільком замовникам;
- 2) пересортування вантажів, отриманих від постачальників, і їхнє об'єднання в партію відправлення споживачам;
- 3) нагромадження й формування асортиментів продукції з наступним сортуванням відповідно до замовлень споживачів;

4) об'єднання вантажів декількох різних відправників для наступного їхнього транспортування в одному транспортному засобі.

2. До транспортно-експедиційних послуг не належать:

- 1) приймання заявок на перевезення та укладання договорів про транспортно-експедиційне обслуговування;
- 2) попереднє планування перевезень (вибір типу транспорту, перевізника, страхувальника, попередній розрахунок витрат);
- 3) приймання вантажів та підготовка до перевезення;
- 4) виробництво продукції.

3. Транспортно-експедиційні посередники – це:

- 1) підприємства логістики, які безпосередньо пов'язані розподілом товару між виробником і споживачем;
- 2) фізичні чи юридичні особи, що організують транспортно-експедиційне обслуговування;
- 3) організації транспортно-експедиційного обслуговування;
- 4) спеціалізовані транспортні підприємства.

4. Першим етапом формування підсистеми логістичного сервісу є:

- 1) визначення найбільш значимих для покупців послуг;
- 2) встановлення зворотного зв'язку з покупцями для забезпечення відповідності послуг потребам покупців;
- 3) сегментація споживчого ринку;
- 4) визначення стандартів послуг у розрізі окремих сегментів ринку.

5. Логістичний сервіс може здійснюватися:

- 1) підприємством-виробником продукції;
- 2) посередниками;
- 3) будь-яким учасником розподільчого ланцюга;
- 4) споживачами.

6. Витрати на обслуговування в разі збільшення рівня логістичного обслуговування:

- 1) збільшуються;
- 2) зменшуються;
- 3) залишаються на тому самому рівні;
- 4) практично не змінюються.

7. Спеціалізована організація, яка виконує всі операції за дорученням відправників чи одержувача, називається:

- 1) транспортно-експедиційною;
- 2) посередницькою;
- 3) дослідницькою;
- 4) заготівельною.

8. Система доставки вантажів деякими видами транспорту за єдиним перевізним документом із переданням вантажів у пунктах перевантаження з одного виду транспорту на інший без участі вантажовласника – це:

- 1) інтермодальна система перевезень;
- 2) унімодальна система перевезень;
- 3) комбінована система перевезень;
- 4) змішані роздільні перевезення.

9. Перевагами автомобільного транспорту є:

- 1) велика провізна спроможність;
- 2) дешевий вид транспорту;
- 3) регулярність перевезень;
- 4) велика швидкість доставки.

10. Перевагами залізничного транспорту є:

- 1) велика провізна спроможність;
- 2) велика швидкість доставки;
- 3) можливість доставки вантажу «від дверей до дверей» без перевантаження;
- 4) можливість відправлення вантажу малими партіями;

11. Перевагами повітряного транспорту є:

- 1) велика провізна спроможність;
- 2) дешевий вид транспорту;
- 3) регулярність перевезень;
- 4) велика швидкість доставки;

12. Перевагами повітряного транспорту є:

- 1) можливість доставки вантажу «від дверей до дверей» без перевантаження;

- 2) можливість відправлення вантажу малими партіями;
- 3) забезпечення найкращого збереження вантажу;
- 4) найдешевший вид транспорту.

13. Перевагами трубопровідного транспорту є:

- 1) велика провізна спроможність;
- 2) дешевий вид транспорту;
- 3) регулярність перевезень;
- 4) забезпечення найкращого збереження вантажу;

14. Транспортний коридор – це:

- 1) частина національної або міжнародної транспортної системи, що забезпечує значні вантажні перевезення між окремими географічними районами;
- 2) етапи перевезень вантажу на визначені відстані, протягом визначеного періоду часу, з використанням транспортних засобів одного або декількох видів транспорту;
- 3) контрактні відносини між вантажовласником і перевізником;
- 4) доставка здійснюється звичайно двома видами транспорту, наприклад: залізнично-автомобільним, морським і залізничним.

15. Транспортний ланцюг – це:

- 1) частина національної або міжнародної транспортної системи, що забезпечує значні вантажні перевезення між окремими географічними районами;
- 2) етапи перевезень вантажу на визначені відстані, протягом визначеного періоду часу, з використанням транспортних засобів одного або декількох видів транспорту;
- 3) контрактні відносини між вантажовласником і перевізником;
- 4) доставка здійснюється звичайно двома видами транспорту, наприклад: залізнично-автомобільним, морським і залізничним.

16. До функцій контейнерних терміналів належать:

- 1) прийняття вантажів;
- 2) обробка вантажів;
- 3) інформування клієнтів про стан вантажів;
- 4) всі відповіді правильні.

17. До функцій контейнерних терміналів не належать:

- 1) обробка вантажів;
- 2) прийняття вантажів;
- 3) інформування клієнтів про стан вантажів;
- 4) кодування вантажів.

18. До транспортно-експедиційних послуг належать:

- 1) попереднє замовлення продукції;
- 2) приймання вантажів та підготовка до перевезення;
- 3) виробництво продукції;
- 4) складування продукції.

19. До транспортно-експедиційних послуг не належать:

- 1) приймання заявок на перевезення та укладання договорів про транспортно-експедиційне обслуговування;
- 2) попереднє планування перевезень (вибір типу транспорту, перевізника, страхувальника, попередній розрахунок витрат);
- 3) приймання вантажів та підготовка до перевезення;
- 4) виробництво продукції.

20. До транспортно-експедиційних послуг належать:

- 1) організація перевезення та перевалки вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та повітряним транспортом;
- 2) розгляд інцидентів між перевізниками;
- 3) здійснення кількісного й якісного аналізу фінансового стану вантажовідправника;
- 4) контроль якості сировини, що використовується для виготовлення продукції, яка транспортується.

21. До транспортно-експедиційних послуг не належать:

- 1) оформлення документів відповідно до митних, карантинних і санітарних вимог, страхування вантажів;
- 2) організація експертизи вантажів у портах і на залізничних станціях;
- 3) контроль руху вантажопотоку і розгляд інцидентів;
- 4) контроль якості сировини, що використовується для виготовлення.

22. Контейнерні перевезення – це:

- 1) здійснення перевезень на залізничній платформі в спеціальних судах-контейнеровозах;
- 2) система доставки вантажів, яка передбачає використання з метою укрупнення вантажів трейлерів;
- 3) система доставки вантажів, що потребує найбільших витрат на упакування;
- 4) система доставки вантажів, що належить до класу систем доставки з плавучими вантажними ємностями.

23. Ролкерна транспортно-технологічна система доставки вантажів – це:

- 1) здійснення перевезень на залізничній платформі в спеціальних судах-контейнеровозах;
- 2) система доставки вантажів, яка передбачає використання з метою укрупнення вантажів трейлерів;
- 3) система доставки вантажів, що потребує найбільших витрат на упакування;
- 4) система доставки вантажів, що належить до класу систем доставки з плавучими вантажними ємностями.

24. Пакетна транспортно-технологічна система доставки вантажів – це:

- 1) здійснення перевезень на залізничній платформі в спеціальних судах-контейнеровозах;
- 2) система доставки вантажів, яка передбачає використання з метою укрупнення вантажів трейлерів;
- 3) система доставки вантажів, що потребує найбільших витрат на упакування;
- 4) система доставки вантажів, що належить до класу систем доставки з плавучими вантажними ємностями.

25. Ліхтеровозна транспортно-технологічна система доставки вантажі – це:

- 1) здійснення перевезень на залізничній платформі в спеціальних судах-контейнеровозах;
- 2) система доставки вантажів, яка передбачає використання з метою укрупнення вантажів трейлерів;

- 3) система доставки вантажів, що потребує найбільших витрат на упакування;
- 4) система доставки вантажів, що належить до класу систем доставки з плавучими вантажними ємностями.

ТЕМА 14. ГЛОБАЛІЗАЦІЯ ПРОЦЕСІВ ЛОГІСТИКИ

1. Глобальна логістика – це:

- 1) стратегія й тактика створення макрологістичних систем, що охоплюють різні країни світу;
- 2) об'єднання в єдине ціле закупівельної, транспортної, виробничої й інших видів логістики;
- 3) сукупність різних мікрологістичних систем;
- 4) спосіб організації крупномасштабного виробництва.

2. Логістичний аутсорсинг – це:

- 1) реалізація транспортно-експедиторських послуг спеціалізованою фірмою;
- 2) організація щодо надання логістичних послуг у сфері обігу;
- 3) передача частини або всіх логістичних функцій зовнішнім сервісним логістичним організаціям;
- 4) передача реалізації логістичної функції керування запасами сторонньої організації.

3. Використання логістичного аутсорсингу дозволяє компаніям:

- 1) скоротити витрати на управління запасами;
- 2) скоротити логістичні активи;
- 3) набути досвіду у сфері логістики;
- 4) підвищити рівень самостійності у виконанні логістичних операцій.

4. До завдань глобальної логістики відносять:

- 1) створення глобальних логістичних виробничих маркетингових союзів;
- 2) вибір транспортних засобів;
- 3) розвиток науки і техніки;
- 4) удосконалення технології.

5. До причин розвитку глобалізаційних процесів відносять:

- 1) виникнення глобальних для всього людства проблем;
- 2) створення інституцій міждержавного та міжнародного регулювання глобальних проблем;
- 3) послаблення можливостей національних держав щодо формування незалежної економічної політики;
- 4) тяжіння світової економіки до єдиних стандартів, цінностей, принципів функціонування.

6. До позитивних наслідків глобалізації відносять:

- 1) зростання інвестиційної активності;
- 2) посилення нерівномірності розвитку країн світу;
- 3) посилення впливу розвинених країнах на економічні, соціальні та політичні процеси країн, що розвиваються;
- 4) зростання невизначеності та ризиковості діяльності.

7. До негативних наслідків глобалізації відносять:

- 1) перехід на ресурсощадні технології;
- 2) збільшення та прискорення руху товаропотоків;
- 3) зростання невизначеності та ризиковості діяльності суб'єктів господарювання;
- 4) розширення економічних зв'язків країн.

8. До завдань глобальної логістики відносять:

- 1) оптимізацію функціонального циклу глобальної логістики (скорочення його тривалості за рахунок прискорення міжнародних перевезень, зменшення кількості посередницьких структур);
- 2) розвиток логістичної інфраструктури в зовнішньоекономічному просторі;
- 3) розвиток інформаційного забезпечення глобальних логістичних процесів;
- 4) всі відповіді правильні.

9. До причин розвитку глобалізаційних процесів відносять:

- 1) процес інтернаціоналізації, який призводить до поглиблення співробітництва між країнами та посилення їх взаємозалежності;
- 2) послаблення можливостей національних держав щодо формування незалежної економічної політики;

- 3) тяжіння світової економіки до єдиних стандартів, цінностей, принципів функціонування;
- 4) всі відповіді правильні.

10. До позитивних наслідків глобалізації відносять:

- 1) розробку нових інформаційних технологій, застосування яких дає змогу скорочувати час і витрати на трансакції, поліпшувати умови праці та життя;
- 2) перехід на ресурсозаощаджуючі технології;
- 3) більш оперативне та раціональне вирішення глобальних проблем;
- 4) всі відповіді правильні.

11. До причин розвитку глобалізаційних процесів відносять:

- 1) науково-технічний прогрес, що змінює всю систему соціально-економічних відносин та підвищує технічний рівень організаційно-економічних відносин суб'єктів господарювання;
- 2) послаблення можливостей національних держав щодо формування незалежної економічної політики;
- 3) тяжіння світової економіки до єдиних стандартів, цінностей, принципів функціонування;
- 4) всі відповіді правильні.

12. До позитивних наслідків глобалізації відносять:

- 1) розширення економічних зв'язків країн;
- 2) зростання інвестиційної активності;
- 3) збільшення та прискорення руху товаропотоків;
- 4) всі відповіді правильні.

13. До причин розвитку глобалізаційних процесів відносять:

- 1) науково-технічний прогрес, що змінює всю систему соціально-економічних відносин та підвищує технічний рівень організаційно-економічних відносин суб'єктів господарювання;
- 2) послаблення можливостей національних держав щодо формування незалежної економічної політики;
- тяжіння світової економіки до єдиних стандартів, цінностей, принципів функціонування;
- 3) створення інституцій міждержавного та міжнародного регулювання глобальних проблем;

4) всі відповіді правильні.

14. Поняття «глобалізація» та «денаціоналізація» синонімічні:

- 1) так;
- 2) ні;
- 3) іноді.

15. Поняття «глобалізація» та «регіоналізація» синонімічні:

- 1) так;
- 2) ні;
- 3) іноді.

16. Поняття «глобалізація» та «інтернаціоналізація» є антонімами:

- 1) так;
- 2) ні;
- 3) іноді.

17. До негативних наслідків глобалізації відносять:

- 1) зростання взаємозалежності економік країн з причини формування системи міжнародного інтегрованого виробництва;
- 2) посилення нерівномірності розвитку країн світу;
- 3) посилення впливу розвинених країн на економічні, соціальні та політичні процеси країн, що розвиваються;
- 4) всі відповіді правильні.

18. Під поняттям «глобальна логістика» розуміють:

- 1) стратегію і тактику створення зазвичай сталих макрологістичних систем, що пов'язують бізнес-структури різних регіонів і країн світу на основі поділу праці, партнерства та кооперування у формі угод, договорів, загальних планів, які підтримуються на міждержавному рівні;
- 2) науку про виконання стратегічних цілей суб'єктів господарювання;
- 3) процес оптимізації функціонального циклу глобальної логістики (скорочення його тривалості за рахунок прискорення міжнародних перевезень, зменшення кількості посередницьких структур);
- 4) те ж саме, що й «міжнародна логістика».

19. Регіональні логістичні системи можуть розвиватися у формі:

- 1) регіональних та міжрегіональних оптових торговельних посередників;
- 2) регіональних логістичних центрів фізичного розподілу продукції;
- 3) регіональних складів загального користування;
- 4) всі відповіді правильні.

20. До світових регіональних об'єднань належать:

- 1) ЄС, ООН;
- 2) ОПЕК;
- 3) БРИКС;
- 4) НАТО.

21. До світових регіональних об'єднань не належать:

- 1) ЄС, ООН;
- 2) ОПЕК;
- 3) БРИКС;
- 4) НАТО.

22. До завдань глобальної логістики відносять:

- 1) розвиток логістичної інфраструктури в зовнішньоекономічному просторі;
- 2) вибір транспортних засобів;
- 3) розвиток внутрішньовиробничих логістичних систем;
- 4) вибір постачальників сировини.

23. До завдань глобальної логістики відносять:

- 1) розвиток внутрішньовиробничих логістичних систем;
- 2) розвиток інформаційного забезпечення глобальних логістичних процесів;
- 3) вибір транспортних засобів;
- 4) розвиток науки і техніки.

24. Сукупність бар'єрів, що перешкоджають розвитку процесів глобалізації логістики, має назву:

- 1) формула чотирьох Р;
- 2) формула п'яти Р;
- 3) формула чотирьох Д;
- 4) логістичний мікс.

25. Скільки етапів виділяють у процесі глобалізації діяльності компаній:

- 1) п'ять;
- 2) шість;
- 3) чотири;
- 4) три.

ТЕМА 15. МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА

1. Логістичний провайдер – це:

- 1) організація, що спеціалізується на консалтингу у сфері логістики;
- 2) узагальнене визначення організацій, які надають комплексні послуги у сфері логістичного аутсорсингу;
- 3) логістичні посередники, що спеціалізуються на будь-якій одній логістичній послугі;
- 4) організації, що надають дистриб'юторські послуги.

2. Логістичними провайдерами можуть бути:

- 1) організації, що спеціалізуються на консалтингу у сфері логістики;
- 2) організації, що надають комплексні послуги у сфері логістичного аутсорсингу;
- 3) логістичні посередники, що спеціалізуються на будь-якій одній логістичній послугі;
- 4) організації, що надають дистриб'юторські послуги.

3. Юридичні особи, які можуть виконувати роль логістичного провайдера:

- 1) некомерційні організації, які надають логістичні послуги;
- 2) комерційні організації, які надають комплексні послуги у сфері логістики;
- 3) громадські організації, що управляють своїми потоковими процесами;
- 4) державні підприємства, що спеціалізуються на логістичних операціях.

4. Міжнародні комерційні правила, що є умовами постачання товарів і послуг, називаються:

- 1) ІНКОТЕРМС;

- 2) ДАФ;
- 3) НАФТА;
- 4) ЕТС.

5. Міждержавні процеси оптимізації товаропотоків досліджує:

- 1) макрологістика;
- 2) мікрологістика;
- 3) зовнішня логістика;
- 4) міжнародна логістика.

6. Міжнародні логістичні системи не формуються, коли:

- 1) підприємство експортує частину виготовленого чи вирощеного продукту;
- 2) підприємство імпортує сировину;
- 3) підприємство здійснює часткове комплектування виробів в одній країні, а відвантажуються вони в іншу, де здійснюється їхнє складування і подальша обробка;
- 4) підприємство працює на внутрішньому ринку.

7. Процес придбання сировини, матеріалів, складників та напівфабрикатів за межами країни відноситься до:

- 1) національного постачання;
- 2) регіонального постачання;
- 3) міжнародного постачання;
- 4) зовнішнього постачання.

8. Канал просування у міжнародній догистиці – це:

- 1) сукупність або ланцюг робочих зв'язків між діловими партнерами;
- 2) сукупність фінансових операцій з оплати товарів, перевезення вантажів, страхових послуг;
- 3) сукупність маркетингових посередників, що організовують рух продукції від виробника до споживача;
- 4) мережа робочих взаємозв'язків між виробником, маркетинговими посередниками та посередниками у сфері фізичного розподілу товарів.

9. Канал приналежності у міжнародній логистиці характеризує:

- 1) процес переходу права власності або права на розпорядження продукцією, товарами);

- 2) сукупність або ланцюг робочих зв'язків між діловими партнерами;
- 3) сукупність фінансових операцій з оплати товарів, перевезення вантажів, страхових послуг;
- 4) сукупність маркетингових посередників, що організовують рух продукції від виробника до споживача.

10. Логістичний канал в міжнародній логістиці – це:

- 1) сукупність або ланцюг робочих зв'язків між діловими партнерами;
- 2) сукупність фінансових операцій з оплати товарів, перевезення вантажів, страхових послуг;
- 3) сукупність маркетингових посередників, що організовують рух продукції від виробника до споживача;
- 4) мережа робочих взаємозв'язків між виробником, маркетинговими посередниками та посередниками у сфері фізичного розподілу товарів.

11. Канал переговорів у міжнародній логістиці – це:

- 1) сукупність або ланцюг робочих зв'язків між діловими партнерами;
- 2) сукупність фінансових операцій з оплати товарів, перевезення вантажів, страхових послуг;
- 3) сукупність маркетингових посередників, що організовують рух продукції від виробника до споживача);
- 4) сукупність операцій з оформлення документації.

12. Канал фінансування у міжнародній логістиці – це:

- 1) сукупність або ланцюг робочих зв'язків між діловими партнерами;
- 2) сукупність фінансових операцій з оплати товарів, перевезення вантажів, страхових послуг;
- 3) сукупність маркетингових посередників, що організовують рух продукції від виробника до споживача;
- 4) сукупність операцій з оформлення документації.

13. Логістичне управління міжнародним постачанням полягає у:

- 1) виборі привабливих споживачів;
- 2) скороченні логістичних витрат;
- 3) оптимізації процесу доставки сировини, матеріалів;
- 4) усі відповіді правильні.

14. Процес придбання сировини і матеріалів за межами країни називається:

- 1) міжнародний маркетинг;
- 2) міжнародне постачання;
- 3) міжнародна торгівля;
- 4) міжнародний маркетинговий канал.

15. Умова франко-завод означає те:

- 1) що товар відпускається зі складу виробника або посередника;
- 2) що продавець зобов'язаний за свій рахунок завантажити товар на транспортний засіб;
- 3) що продавець зобов'язаний поставити за свій рахунок товар в аеропорт, вказаний покупцем;
- 4) що продавець несе ризики й оплачує поставку товару до кордону, але не оплачує провіз товару через нього.

16. Умова франко-аеропорт означає те:

- 1) що товар відпускається зі складу виробника або посередника;
- 2) що продавець зобов'язаний за свій рахунок завантажити товар на транспортний засіб;
- 3) що продавець зобов'язаний поставити за свій рахунок товар в аеропорт, вказаний покупцем;
- 4) що продавець відповідає за завантаження на борт судна і доставку товару в порт імпортера.

17. Умова франко-вагон означає те:

- 1) що товар відпускається зі складу виробника або посередника;
- 2) що продавець зобов'язаний за свій рахунок завантажити товар на транспортний засіб;
- 3) що продавець відповідає за завантаження на борт судна і доставку товару в порт імпортера;
- 4) що продавець доставляє товар до дверей імпортера.

18. Умова франко-судно означає те:

- 1) що продавець зобов'язаний доставити за свій рахунок товар в аеропорт, вказаний покупцем;
- 2) що продавець несе ризики й оплачує доставку товару до кордону, але не оплачує провіз товару через нього;

- 3) що продавець відповідає за завантаження на борт судна і поставку товару в порт імпортера;
- 4) що продавець доставляє товар до дверей імпортера.

19. Умова франко-кордон означає те:

- 1) що продавець зобов'язаний доставити за свій рахунок товар в аеропорт, вказаний покупцем;
- 2) що продавець несе ризики й оплачує доставку товару до кордону, але не оплачує провіз товару через нього;
- 3) що продавець відповідає за завантаження на борт судна і поставку товару в порт імпортера;
- 4) що продавець доставляє товар до дверей імпортера.

20. Умова франко-місце призначення означає те:

- 1) що продавець зобов'язаний за свій рахунок завантажити товар на транспортний засіб;
- 2) що продавець несе ризики й оплачує поставку товару до кордону, але не сплачує провіз товару через нього;
- 3) що продавець відповідає за завантаження на борт судна і доставку товару в порт імпортера;
- 4) що товар відпускається зі складу виробника або посередника.

21. Вимоги до продавця щодо перевезення товару в країну призначення, який не бере на себе ризики втрати чи псування товару, є загальним для базових умов постачання групи:

- 1) E;
- 2) F;
- 3) C;
- 4) D.

22. Вимоги до продавця прийняти на себе витрати і ризики, пов'язані з доставкою товару в країну призначення, є загальним для базових умов постачання групи:

- 1) E;
- 2) F;
- 3) C;
- 4) D.

23. Певні правила, що знижують імпортований потік – це:

- 1) нетарифні бар'єри;
- 2) митні тарифи;
- 3) митні збори;
- 4) імпортовані квоти.

24. Податок на імпортовані товари – це:

- 1) нетарифні бар'єри;
- 2) митні тарифи;
- 3) митні збори;
- 4) імпортовані квоти.

25. Фізичні обмеження в кількості товарів, які можна імпортувати – це:

- 1) нетарифні бар'єри;
- 2) митні тарифи;
- 3) митні збори;
- 4) імпортовані квоти.

СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

Основна:

1. Кальченко А.Г. Логістика : навч. посіб. – Київ : КНЕУ, 2006. – 467 с.
2. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії : підручник. – 2-е вид. доп. і переробл. – Львів : Вид-в НУ «Львівська політехніка» «Інтелект-Захід», 2006. – 456 с.
3. Крикавський Є.В., Чухрай Н.І., Чернописька Н.В. Логістика: компендіум і практикум. навч. посібник – Київ : Кондор, 2006. – 340 с.
4. Логістика : навч. посіб. / О.М. Тридід, Г.М. Азаренко- .7169 ва, С.В. Мішина, І.І. Борисенко. – Київ : Знання, 2008. – 566 с. – (Вища освіта ХХІ століття).
5. Логістика: навч. посіб. / Безугла Л.С., Юрченко Н.І., Ільченко Т.В., Пальчик І.М., Воловик Д.В. – Дніпро : Пороги, 2021. – 252 с
6. Логістика в системі маркетингу підприємства : навчально-методичний комплекс [Електронний ресурс] : навч. посіб. для студентів спеціальності 075 «Маркетинг», освітня програма «Маркетингова політика розподілу» / Стадінченко В.В.; КПІ ім. Ігоря Сікорського. – Київ : КПІ ім.

Горя Сікорського, 2022. – 30 с.

7. Марченко В.М. Логістика : підручник / В.М. Марченко, В.В. Шутюк. – Київ : Видавничий дім «Артек», 2018. – 312 с.

8. Пономарьова Ю.В. Логістика : навч. посіб. – Київ : ЦУЛ, 2005. – 328 с.

9. Тюріна Н. М. Логістика [Текст] : навч. посіб. / Н. М.Тюріна, І. В. Гой, І. В. Бабій. – Київ : «Центр учбової літератури», 2015. – 392 с.

Додаткова:

1. Бакаєв О.О., Кутах О.П., Пономаренко Л.А. Теоретичні засади логістики. – Київ, 2003. – 489 с.

2. Горяїнов О.М. Практика вантажних перевезень і логістики. – Харків : ХНАМГ, 2008

3. Москвітіна Т.Д. Торговельна логістика : навч. посіб. – Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2007. – 161 с.

4. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика : навч. посіб. – Київ : ЦУЛ, 2008. – 224 с.

Інформаційні ресурси

1. Український логістичний альянс. – Режим доступу : <http://ula-online.org>

2. Електронний портал Верховної ради України, що вміщує українську нормативну базу. – Режим доступу : www.rada.gov.ua

3. Державний комітет статистики України. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua

4. library.knuba.edu.ua

5. www.nbu.gov.ua

Навчально-методичне видання

ЛОГІСТИКА

ЗБІРНИК ТЕСТОВИХ ЗАВДАНЬ

для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти спеціальностей 075 «Маркетинг» та 076 «Підприємництво та торгівля» денної та заочної форм навчання

Укладач САМОЙЛЕНКО Антоніна Анатоліївна

Випусковий редактор *Л. С. Тавлуй*
Комп'ютерне верстання *К. А. Мавроді*

Підписано до друку 2025. Формат 60 x 84_{1/16}
Ум. друк. арк. 4,65. Обл.-вид. арк. 5,0.
Електронний документ. Вид. № 45/III-25

Видавець і виготовлювач:
Київський національний університет будівництва і архітектури
Проспект Повітряних Сил, 31, Київ, Україна, 03037

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру суб'єктів
видавничої справи ДК № 808 від 13.02.2002
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру суб'єктів
видавничої справи ДК № 808 від 13.02.2002 р.