

Die Hauptnutzung von Lagern im Bereich der Lieferung und Verteilung von Waren umfasst nicht:

: r1 Konsolidierung

: r2 Produktionsunterstützung

: r3 Verteilung von Paketen

: r3 ok

--

Grundlegende Speicherfunktionen umfassen nicht:

: r1 Sammlung und Verarbeitung gebrauchter Produkte, Komponenten, Nebenprodukte, Lagerbestände und Verpackungsmaterialien, wobei der Hauptzweck darin besteht, deren Wiederverwendung sicherzustellen

: r2 Informationsübertragung

: r3 Produktlagerung

: r1 ok

--

Zu den Lagerfunktionen gehören nicht:

: r1 Endbearbeitungsfunktion

: r2 Umkehrfunktion

: r3 Erweiterungsfunktionen

: r2 ok

--

Je nach Position im Wertschöpfungsprozess können Lager in folgende Bereiche unterteilt werden:

: r1 General--, Standby-- und Carry--On--Lager

: r2 Eigene und fremde Lager

: r3 Eingangs--, Zwischen-- und Verkaufslager

: r3 ok

--

Palettierte Fracht kann in mehreren Schichten übereinander gestapelt werden, d. H. Gestapelt werden. International vereinbarte Maße werden verwendet; vor allem die Europalette mit den Maßen:

: r1 800 x 1 200 mm

: r2 1 000 x 1 200 mm

: r3 900 x 1 200 mm

: r1 ok

--

Abhängig von der Phase der Logistikkette, in der das Paket verwendet wird, unterscheiden wir folgende Pakete:

: r1 Vertrieb, Transport und Nebentätigkeiten

: r2 Transport--, Schutz-- und Hilfsmittel

: r3 Verbraucher, Vertrieb und Transport

: r3 ok

--

Der Umgang mit Verpackungen und Paketen in der Tschechischen Republik ist direkt geregelt durch:

: r1 Gesetz Nr. 577/2002 Slg., über Verpackung und Verpackung

: r2 Gesetz Nr. 578/2006 Slg., Auf der Verpackung

: r3 Gesetz Nr. 477/2001 Slg., über Packstücke

: r3 ok

--

Die Sekundärpaketfunktion beinhaltet nicht:

: r1 Nützlich

: r2 Kommerziell

: r3 Recycling

: r3 ok

--

Klassische Kommissioniertechnologien:

: r1 sind manuelle Kommissioniertechnologien mit automatisierten Wagen

: r2 basieren auf Barcodes und mobilen Endgeräten mit Scannern

: r3 zielt darauf ab, die Fehlerquote zu reduzieren und es den Ladenbesitzern zu erleichtern, sich im Lager zu orientieren oder selbst zu kommissionieren. Die am häufigsten verwendeten Technologien umfassen: Pick--by--Light, Pick--by--Voice, Pick--to--Belt

: r2 ok

--

Grundlegende Montagemethoden in der Industrie umfassen nicht:

: r1 Montage in Serienfertigung

: r2 Montage in Stückfertigung

: r3 Automatisierte Montage

:r1 ok

----

Die grundlegenden Finanzdienstleistungen von Logistikdienstleistern umfassen nicht:

: r1 Zubehördienste

: r2 rückversicherung

: R3 Leasing

: r1 ok

--

Die Bankdienstleistungen von Logistikdienstleistern umfassen nicht:

: r1 Sicherstellung (Vermittlung) des bargeldlosen Zahlungsverkehrs

: r2 Abwicklung und Verrechnung von Zahlungs-- und Debitkartentransaktionen

: r3 Forfaitierungs-- und Transportversicherung

: r3 ok

--

Die allgemeine Haftung des Luftfrachtführers ist definiert als

: r1 Die Sendungsversicherung muss vom Absender selbst abgeschlossen werden (ohne Wissen des Spediteurs)

: r2 Verpflichtung zur Versicherung der transportierten Sendung durch den Spediteur

: r3 Der Spediteur haftet in der Regel für den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Zustellung der Sendung vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Zustellung der Sendung

: r3 ok

--

Nach den Haager--Visby--Regeln ist die Haftung des Seefrachtführers beschränkt auf:

: r1 2 SZR je 1 kg Bruttogewicht der verlorenen oder beschädigten Sendung oder 666,67 SZR je Einheit / Einheit

: r2 8,33 SZR (Sonderziehungsrechte) je 1 kg Bruttogewicht verlorener oder beschädigter Sendung

: r3 2,5 SZR je 1 kg Bruttogewicht der verlorenen oder beschädigten Sendung

: r1 ok

----

Haftungsbeschränkung des Frachtführers / Spediteurs **<strong> </ strong>** 19 SZR pro 1 kg Bruttogewicht der verlorenen oder beschädigten Sendung richtet sich nach:

: r1 Budapester Übereinkommen

: R2 Montreal--Protokolle

: R3 Haag--Visby--Regeln

: r2 ok

--

Abhängig von der <strong> </ strong> Reichweite (geografische Reichweite) werden Logistikzentren unterteilt in:

: r1 Transit, multimodal, international und Vertrieb

: r2 Monomodal, bimodal, intermodal und multimodal

: r3 International, regional, lokal und sektoral

: r3 ok

--

Öffentliche Logistikzentren können charakterisiert werden als:

: r1 Logistikobjekte, in denen Transport, Logistik, Spedition, Vertrieb und andere in der Logistikkette tätige Unternehmen unabhängig voneinander tätig sind. Sie verbinden (konsolidieren) Verkehrsströme und zum Teil sogar verschiedene Güterverkehrsarten und erleichtern so die Zusammenarbeit zwischen einzelnen Verkehrsträgern. Sie werden an Orten mit Verkehrsknoten (Hubs) und großen wirtschaftlichen Konzentrationen gebaut und ihr Bau wurde aus öffentlichen Mitteln unterstützt

: r2 Logistikobjekte, die nicht aus öffentlichen Mitteln finanziert wurden, aber für die Geschäftswelt offen sind

: r3 Logistikobjekte mit speziell konstruiertem und ausgestattetem Bereich, in dem mit Umschlagsystemen (Umschlaggeräten) die Transporteinheit umgeladen (umgeladen) werden kann

: r1 ok

--

Je nach Baufinanzierung werden LCs unterteilt in:

: r1 Corporate und offen

: r2 Privat und öffentlich

: r3 Logistikflächen und private Lager

: r2 ok

----

Das intermodale Logistikzentrum zeichnet sich aus durch:

: r1 LC, mit Verbindung zu mindestens zwei Verkehrsträgern, wobei die Handhabung mit intermodalen Transporteinheiten möglich ist

: r2 LC, mit Anschluss an mindestens drei Verkehrsträger

: r3 LC, mit Anschluss an mindestens ein Transportmittel und ist mit einem Lagergebäude ausgestattet

: r1 ok

--

Die Grundleistungen der Logistikzentren umfassen nicht:

: r1 Service, Reparaturen, Wartung von Transport-- und Mechanisierungsgeräten

: r2 Laden, Entladen, Umladen von Transporteinheiten

: r3 Abholung und Zustellung von Sendungen

: r1 ok

--

Kombinierter Verkehr ist:

: r1 Güterbeförderung mit zwei oder mehr Verkehrsträgern

: r2 Eine bestimmte Art des kombinierten Verkehrs, bei der der größte Teil der Reise auf der Schiene, auf der Binnenschifffahrt oder auf dem Seeweg erfolgt und jeder Anfangs-- und Endabschnitt der Reise auf der Straße so kurz wie möglich ist

: r3 Die Verlagerung (Beförderung) von Fracht in ein und derselben Beförderungseinheit oder auf einem Straßenfahrzeug unter Verwendung von zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Beförderungsarten ohne Umschlag mit der Fracht bei Änderung der Beförderungsart

: r2 ok

--

Das Äquivalent einer Transporteinheit mit der Größe eines 20--Fuß--Containers ist wie folgt angegeben:

: r1 ITU

: r2 TIR

: r3 TEU

: r3 ok

--

Die Grundelemente intermodaler Terminals umfassen nicht:

: r1 Cross--Dock--Lager

: r2 Reparatur-- und Serviceeinrichtungen

: r3 Umladen, Handhaben und Stapeln von Gleisen

: r1 ok

--

Für intermodale Verkehrsterminals in der Tschechischen Republik sind die wichtigsten Eisenbahnstrecken im Abkommen aufgeführt:

: r1 AGTC

: r2 RID

: r3 SMGS

: r1 ok

--

Die Rahmenanforderungen an ein intermodales Terminal, das die Kriterien des Europäischen Übereinkommens über wichtige internationale kombinierte Verkehrsleitungen und zugehörige Anlagen erfüllt, umfassen nicht:

: r1 Lagerkapazität des Terminals mindestens 10 000 m<sup>2</sup>

: r2 Länge der Schienen zum Be- und Entladen: 750 m

: r3 Die Terminalkapazität ist so eingestellt, dass ein kombinierter Zug (600 bis 750 m) innerhalb von 1 Stunde bearbeitet werden kann und Straßengüterwagen nicht länger als 20 Minuten warten

: r1 ok

--

Die Kundendienstkomponenten sind in drei grundlegende Gruppen unterteilt. Diese beinhalten nicht:

: r1 Vorverkauf

: r2 Kauf

: r3 Nachverkauf

: r2 ok

--

Transportnachfrage ist eine Nachfrage:

: r1 abgeleitet

: r2 primär

: R3 Basic

: r1 ok

--

Faktoren, die die Qualität des Transportprozesses beeinflussen, können in zwei Gruppen unterteilt werden:

: r1 Objektiv und subjektiv

: r2 Klassisch und modern

: r3 Monomodal und intermodal

: r1 ok

--

Die Methoden zur umfassenden Bewertung der Dienstleistungsqualität umfassen nicht:

: r1 Spezifische Multi-Kriterien-Analysemethoden

: r2 Methoden zur Bestimmung des Wertes (Nutzens) von Alternativen

: r3 10-Punkte-Zuteilungsmethode

: r3 ok

--

Das allgemeine Verfahren zur Durchführung der Messung und Bewertung der Transportqualität umfasst nicht:

: r1 Grafische Darstellung der Qualitätswerte realisierter Transporte

: r2 Vergleich der Wichtigkeitsgewichte von Qualitätszeichen und komplexer Nutzfunktion

: r3 Angabe der idealen Punktzahl für Qualitätszeichen

: r2 ok

----

Grundlegende Merkmale von Logistikindikatoren sind nicht:

: r1 Einfachheit und Klarheit

: r2 Anbindung an Reverse Logistics

: r3 Verbindungen in der Logistikkette sicherstellen

: r2 ok

--

Die logistische Effizienz (Effektivität) besteht aus zwei Komponenten. Diese schließen ein:

: r1 Logistikzentren und Lagerhallen

: r2 Logistikleistung und Kosten

: r3 Logistikdienstleistungen und Finanzen

: r2 ok

--

Der Satz von Logistikindikatoren umfasst mehrere Gruppen von Indikatoren. Sie beinhalten nicht:

: r1 Struktur der Produktions- und Montageleistungen

: r2 Aufbau des Logistiksystems

: r3 Niveau der Logistikdienstleistungen (Qualität)

: r1 ok

--

Die logistische Produktivität ist tatsächlich:

: r1 mathematischer Ansatz zur Bewertung der Wirksamkeit von Aktivitätsänderungen im Logistikprozess

: r2 die Ausschöpfung von Gewinnpotenzialen, insbesondere bei der Verkürzung der Gesamtdauer von Lieferprozessen

: r3 die Durchlässigkeit des Logistiksystems pro Zeiteinheit und pro Einheit der verbrauchten Ressourcen

: r3 ok

--

Ein umfassender Ansatz (Verfahren) zur Bewertung der Wirksamkeit eines Logistiksystems (von Logistikdienstleistungen) anhand von Logistikindikatoren wird ausgedrückt durch:

: r1 Synthetisches Modell

: r2 Mathematischer Algorithmus

: R3 Matrix--Modell

: r3 ok