

Herzlich willkommen zum Aufnahmeverfahren des Master-Studiengangs Logistik und strategisches Management (MLST)!

Wir freuen uns über Ihr Interesse an unserem Studiengang und möchten Ihnen mit den folgenden Materialien die Grundlage für die Vorbereitung auf unser Aufnahmeverfahren zur Verfügung stellen. Dieses besteht aus zwei Teilen: einem **Online-Test** und einem **persönlichen Aufnahmegespräch**.

Wir wünschen Ihnen alles Gute für das Aufnahmeverfahren und freuen uns darauf, Sie persönlich kennenzulernen!



Andreas Breinbauer
Studiengangsleiter



Waltraud Bieringer
Studiengangskoordinatorin

Informationen zum Online-Test

Der **Online-Test** dauert 60 Minuten und umfasst Single-Choice-Fragen zu den Themenbereichen **„Logik und Allgemeinwissen“** und **„Logistik“**.

Zur Vorbereitung auf den Bereich „Logik und Allgemeinwissen“ sind keine Unterlagen erforderlich.

Für den Bereich „Logistik“ finden Sie auf den nachfolgenden Seiten Musterfragen zur Vorbereitung. Die korrekten Antworten sind fett dargestellt.

1. A supply chain

- a. can consist of suppliers, manufacturers, and retail outlets, but not warehouses, and distribution centers.
- b. may comprise suppliers, manufacturers, retail outlets, as well as warehouses, and distribution centers.**
- c. is a logistics network that solely cares for the transportation of the goods produced.
- d. does not deal with manufacturing operations.

2. The main objective of supply chain management is

- a. to achieve maximum cost efficiency across the entire supply chain while satisfying service level requirements.**
- b. the smooth flow of goods, funds, and information within the own organization.
- c. to maximize service levels.
- d. to improve and maintain intra-organizational performance of all processes involved to satisfy customer needs.

3. The term "Development Chain" refers to activities and processes that are associated with

- a. the training of staff.
- b. searching for new suppliers and sourcing opportunities.
- c. the acquisition of supply chain resources.
- d. new product introduction.**

4. The Bullwhip Effect

- a. refers to decreasing inventory fluctuations as one moves upstream in the supply chain as a result of demand changes.
- b. refers to increasing inventory fluctuations as one moves downstream in the supply chain as a result of demand changes.
- c. refers to increasing inventory fluctuations as one moves upstream in the supply chain as a result of demand changes.**
- d. refers to increasing inventory fluctuations as one moves downstream in the supply chain as a result of supply changes.

5. Reasons for the Bullwhip Effect are

- a. poor marketing efforts and employment of insufficient accounting systems.
- b. poor forecasting, long lead times, price fluctuations, and batch ordering.**
- c. poor forecasting, bad communication, and short lead times.
- d. batch ordering, short lead times, and in some cases quantity discounts.

6. Global optimization in supply chain management

- a. is a concept for minimizing system-wide costs and maximizing system-wide profits.**
- b. focuses on cost reduction in different regions or countries.
- c. means global reduction of mainly transportation costs in a supply chain.
- d. is a concept that aims to increase global sourcing of goods in a supply chain.

7. Which of the following negative effects is not a possible result of large batch sizes?

- a. High inventory.
- b. Bullwhip Effect.
- c. Long lead time.
- d. High uncertainty.**

8. In case of a push strategy

- a. production is based on the anticipation of customer demands.**
- b. production is based on actual customer orders.
- c. procurement decisions are based on actual customer orders.
- d. management aims to push employees beyond their limits.

9. A pull-based supply chain

- a. cannot function without forecast
- b. is a system where production and distribution are driven by forecasts of customer demand.
- c. is a system where production and distribution are driven by customer orders.**
- d. applies the concept of make-to-stock.

10. Which statement is not true?

- a. Aggregate forecasts are more accurate than disaggregate forecasts.
- b. Push production is based on demand forecasts.
- c. Lead time reduction results in higher inventory.**
- d. Higher product variety increases inventory.

11. E-Business is

- a. the correct term for online shopping.
- b. a set of business models and processes based on information and communication technologies, focusing on the improvement of enterprise performance.**
- c. another term for online sourcing platforms.
- d. defined as the exchange of data between two business partners using electronic communication technology.

12. Which of the following trade-offs is not subject of supply chain management?

- a. Lot size - inventory trade-off.
- b. Product variety - inventory trade-off.
- c. Lead time - transportation cost trade-off.
- d. Lot size - product variety trade-off.**

13. The push-pull boundary is

- a. the point in a supply chain, where the customer demand is most certain.
- b. the point in a supply chain, where the customer demand is most uncertain.
- c. the interface between the forecast-driven part of a supply chain and the order-driven part of a supply chain.**
- d. the interface between the customer-driven part of a supply chain and the supplier-driven part of a supply chain.

14. Delayed differentiation

- a. is another expression for postponement.**
- b. takes place, when a customer changes his or her mind.
- c. is the opposite of postponement.
- d. is a decision in marketing, which disturbs logistical processes.

15. The Bullwhip Effect can be decreased by

- a. **reducing uncertainty and variability.**
- b. increasing uncertainty and variability.
- c. reducing uncertainty and increasing variability.
- d. increasing uncertainty and reducing variability.

16. Verkehrsbetriebe sind

- a. diejenigen Wirtschaftssubjekte, die Verkehrsleistungen für Dritte erstellen.
- b. Organisationen öffentlicher Körperschaften, die ausschließlich Personennahverkehr betreiben.
- c. Betreiber aller ortfesten Anlagen eines Verkehrssystems, die zur Ortsveränderung von Verkehrsobjekten notwendig sind.
- d. **Einheiten, in denen durch Zusammenfassung von Menschen und Sachen Verkehrsleistungen erstellt werden.**

17. Nachrichtenverkehr

- a. wird fast ausschließlich durch die öffentliche Hand abgewickelt.
- b. **umfasst die Übertragung bzw. das Verbreitung von Nachrichten.**
- c. ist ein Synonym für Postdienstleistungen.
- d. basiert heutzutage ausschließlich auf modernen Formen der Nachrichtenübermittlung, wie SMS und E-Mail.

18. Verkehrsmedien sind

- a. jene Elemente eines Verkehrssystems, die einer geplant herbeigeführten Ortsveränderung unterliegen.
- b. technische oder natürliche Einrichtungen zum Transport und Umschlag von Gütern, Personen oder Nachrichten.
- c. **durch die Natur determinierte Rahmenbedingungen, die wesentlich die Eigenschaften eines Verkehrssystems bestimmen.**
- d. im Bereich öffentlicher Verkehrsmittel zumeist kostenlos zur Verfügung gestellte Zeitungen oder Zeitschriften.

19. Verkehrsmittel sind

- a. **technische oder natürliche Einrichtungen zum Transport und Umschlag von Gütern, Personen oder Nachrichten.**

- b. eine Folge von technisch und organisatorisch miteinander verknüpften Vorgängen, bei denen Transportobjekte von A nach B bewegt werden.
- c. die Gesamtheit aller Verkehrsmittel, die die gleiche Art von Verkehrsinfrastruktur benutzen.
- d. ein fiskalischer Fachbegriff für Gelder, die für dringende Reparaturmaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur vorgehalten werden.

20. Verkehrsunternehmen sind

- a. alle Unternehmen, die gemäß Unternehmensgesetzbuch als verkehrsfähig im Handelsregister geführt werden.
- b. privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen, deren einziger Zweck die Erstellung von Verkehrsdienstleistung ist.
- c. diejenigen Wirtschaftssubjekte, die Verkehrsleistungen für Dritte erstellen.**
- d. die kleinsten Einheiten, in der durch Zusammenfassung von Menschen und Sachen Verkehrsleistungen erstellt werden.

21. Verkehrsobjekte sind

- a. technische oder natürliche Einrichtungen zum Transport und Umschlag von Gütern, Personen oder Nachrichten.
- b. jene Elemente eines Verkehrssystems, die einer geplant herbeigeführten Ortsveränderung unterliegen.**
- c. Gegenstände des täglichen Bedarfs, die unter Zuhilfenahme von Verkehrsträgern von einer Quelle zu einem Ziel transportiert werden.
- d. Sammlerstücke, die zumeist in Technischen Museen dokumentiert und ausgestellt werden.

22. Zum Verhältnis der Begriffe Transport und Verkehr:

- a. Transport ist erweitert und schließt auch „selbstbewegten“ Verkehr ein.
- b. Verkehr ist erweitert und schließt auch „selbstbewegte“ Transporte ein.**
- c. Transport und Verkehr werden immer synonym verwendet.
- d. Transport bezieht sich nur auf den Güterverkehr.

23. Eine Verkehrsinfrastruktur

- a. ist die kleinste Einheit, in der durch Zusammenfassung von Menschen und Sachen Verkehrsleistungen erstellt werden.
- b. ist das Zusammenwirken von technischen und organisatorischen Einrichtungen, die zur Ortsveränderung notwendig sind.

c. ist die Gesamtheit der durch die Natur determinierten Rahmenbedingungen, die wesentlich die Eigenschaften eines Verkehrssystems bestimmt.

d. umfasst die ortsfesten Anlagen eines Verkehrssystems, die zur Ortsveränderung eines Verkehrsobjektes dienen.

24. Ein Verkehrsträger ist

a. eine technische oder natürliche Einrichtung zum Transport und Umschlag von Gütern, Personen oder Nachrichten.

b. die Gesamtheit aller Verkehrsmittel, die die gleiche Art von Verkehrsinfrastruktur benutzen.

c. die durch die Natur determinierte Rahmenbedingung, die wesentlich die Eigenschaften eines Verkehrssystems bestimmt.

d. ein tragendes Element eines Bauwerks im Verkehrsbereich, wie z.B. einer Bahnhofsvorhalle.

25. Die "Komplexe Reisezeit"

a. setzt sich zusammen aus der reinen Fahrzeit und den Umsteigezeiten.

b. umfasst neben der reinen Fahrzeit auch Umsteigezeiten und alle weiteren, mit der Reise unmittelbar verbundenen zeitlichen Aufwendungen.

c. beinhaltet alle Zeiten, die der:die Reisende aufbringt, um von A nach B zu kommen – inklusive der Zeit zum Koffer packen.

d. lässt sich nur dann berechnen, wenn eine Person bei einer Reise mehrmals das Verkehrsmittel wechseln muss.

26. Transportketten

a. sind technische oder natürliche Einrichtungen zum Transport und Umschlag von Gütern, Personen oder Nachrichten.

b. sind robuste Hilfsmittel zur Ladungssicherung im Schwertransportbereich.

c. sind eine Folge von technisch und organisatorisch miteinander verknüpften Transporten, bei denen Transportobjekte von A nach B bewegt werden.

d. werden gebildet, um durch eine Menschenkette z.B. Wassereimer, Sandsäcke oder Dachziegel von A nach B zu befördern.

27. Eingliedriger Verkehr

a. bezeichnet den Transport von Transportobjekten im Straßengüterverkehr, bei dem kein Anhänger benutzt wird.

b. besteht aus einer Transportkette mit nur einem Verkehrsträger in einem Verkehrsmedium.

- c. besteht aus einer Transportkette mit nur einem Verkehrsmittel auf einem Verkehrsträger.
- d. bezeichnet einen Verkehr, bei der nur ein Verkehrsmittel benutzt und der Transport nicht durch einen Umschlag unterbrochen wird.**

28. Gebrochener Verkehr bezeichnet

- a. eine Transportkette, bei der im Verlaufe des Transports mehrere Verkehrsmittel benutzt werden.**
- b. im Personennahverkehr die letzte Fahrt einer Arbeitsschicht, bei der der Fahrer:die Fahrerin unterwegs von einem Kollegen:einer Kollegin abgelöst wird.
- c. einen intermodalen Verkehr, bei dem der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.
- d. eine Taxifahrt, bei der während einer Beförderung weitere Personen zusteigen können.

29. Unimodaler Verkehr

- a. ist die Bezeichnung für den Transport von Gütern oder Personen in ein und derselben Transporteinheit.
- b. ist ein Transport, der nur in einem Verkehrsmedium stattfindet.
- c. besteht aus einer Transportkette mit nur einem Verkehrsträger.**
- d. liegt vor, wenn ein Transport immer auf der gleichen Route erfolgt.

30. Multimodaler Verkehr

- a. ist der Transport mit zwei oder mehreren verschiedenen Verkehrsträgern.**
- b. bezeichnet eine Transportkette, die die Nutzung mehrerer Verkehrsmedien in Anspruch nimmt.
- c. ist die Bezeichnung für den Transport von Gütern oder Personen in ein und derselben Transporteinheit mit verschiedenen Verkehrsträgern.
- d. ist eine Teilmenge des sogenannten „Intermodalen Verkehrs“, bei dem Ladeeinheiten umgeschlagen werden.

31. Kombiniertes Verkehr

- a. bezeichnet einen multimodalen Verkehr, bei dem ein Transportobjekt ohne große Probleme von einem Verkehrsträger auf den anderen umgeschlagen wird.
- b. ist der Transport eines Lademittels zusammen mit anderen Lademitteln als eine Sendung im Rahmen einer Kuppelproduktion.
- c. bezeichnet eine verkehrsträgerübergreifende Einsatzplanung von Transportmitteln, damit Wartezeiten minimiert werden.

d. ist ein intermodaler Verkehr, bei dem der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

32. Eigenverkehre

a. stellen einen Spezialfall von Werkverkehren dar.

b. sind im Gegensatz zu Transitverkehren Verkehrsleistungen, die in einem eng abgegrenzten Verkehrsgebiet stattfinden.

c. sind Verkehrsleistungen, die ein Wirtschaftssubjekt mit eigenen Produktionsmitteln für seine eigenen Zwecke erstellt.

d. bezeichnet die Summe aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr.

33. Huckepackverkehr

a. ist ein gängiger Ausdruck für die Bewegung der Rucksacktourist:innen, die jeden Sommer per Bahn kreuz und quer durch Europa reisen.

b. bezeichnet die Mitnahme von Transportobjekten zur besseren Fahrzeugauslastung im Straßengüterverkehr.

c. ist eine besondere Form des kombinierten Verkehrs, bei dem eine transportseitigen Kuppelproduktion erfolgt.

d. bezeichnet den Transport von Straßenkraftfahrzeugen auf Eisenbahnwaggons.

34. Werkverkehre

a. bezeichnet die Summe aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr.

b. sind Verkehrsleistungen, die in einem eng abgegrenzten Verkehrsgebiet (z.B. Produktionswerk) stattfinden.

c. sind Personen- oder Güterverkehre von Unternehmen mit eigenen Verkehrsmitteln für eigene Zwecke.

d. sind spezielle Einrichtungen im Personennahverkehr, um hohe Verkehrsaufkommen zu morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten aufzufangen.

35. Binnenverkehr

a. bedeutet, dass ein inländischer Frächter einen Transport durchführt.

b. liegt vor, wenn Güter nur innerhalb der Grenzen eines Landes transportiert werden.

c. liegt vor, wenn Transporte über fremdes Staatsgebiet erfolgen müssen.

e. sind Binnenschiffstransporte von und nach Seehäfen.

36. Kabotage

- a. ist der Fall, wenn bei der Erstellung einer Verkehrsleistung zwangsläufig mehrere unterschiedliche Leistungen erbracht werden.
- b. ist die Bezeichnung für eine Verkehrsleistung, bei der Quelle und Senke in einem Staat liegen, diese jedoch durch ein ausländisches Unternehmen erbracht wird.**
- c. bezeichnet man das Zusammenwirken verschiedener Verkehrsunternehmen mit dem Ziel der Erstellung eines gemeinsamen Verkehrsangebots.
- d. ist der Fall, wenn ein seegängiges Binnenschiff in der Küstenschiffahrt eingesetzt wird.

37. Linienverkehr

- a. ist ein planmäßiger Verkehr, bei dem die Beförderung von Gütern oder Personen auf Grundlage eines Fahrplanes erfolgt.**
- b. ist ein planmäßiger Verkehr, bei dem die dabei eingesetzten Verkehrsmittel einer sogenannten linearen Einsatzplanung folgen müssen.
- c. ist der Fall, wenn Verkehrsleistungen verschiedener Art mit Hilfe eines Produktionsfaktors erbracht werden.
- d. liegt vor, wenn die Verkehrsinfrastruktur so gestaltet ist, dass man kreuzungsfrei fahren kann.

38. Verkehrsleistung als Messgröße

- a. ist die Summe aller Verkehrsobjekte, die durch eine definierte Menge einzelner Transportvorgänge örtlich verändert werden.
- b. misst die zurückgelegte Entfernung eines Verkehrsmittels innerhalb eines bestimmten Zeitraumes.
- c. kann als das Produkt aus Verkehrsaufkommen und -weite bezogen auf jeden einzelnen Verkehrsvorgang definiert werden.**
- d. gibt den volkswirtschaftlichen Transportaufwand je produzierter Gütereinheit an.

39. Transportoperatoren

- a. führen multimodale Verkehr für Dritte mittels eigener Verkehrsmittel durch.
- b. bündeln Transportleistungen und damit verbundene Umschlags- und Lagerleistungen zu einem Gesamtpaket und verkaufen dieses unter ihrem Namen an Dritte.**
- c. bringen als Frachtmakler auf Frachtbörsen Angebot und Nachfrage zusammen.
- d. sind Vorschriften, auf Basis derer man mehrere Transportobjekte durch Konsolidierung zu größeren Sendungseinheiten zusammenfassen kann.

40. Spediteur ist

- a. ein Logistikdienstleister, der in einem dem Kunden zur Verfügung gestellten Logistiksystem neben anderen Leistungen auch die Güterbeförderung übernimmt.
- b. wer es gewerbsmäßig übernimmt, alle Arten von Logistikdienstleistungen im Namen eines anderen zu beschaffen.
- c. jemand, der einen Gütertransport organisiert – auch für eigene Zwecke.
- d. wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterverkehrssendungen für Rechnung eines anderen in eigenem Namen zu besorgen.**

41. Ein Frachtführer

- a. ist eine Person, die aus erwerbswirtschaftlicher Veranlassung Fahrzeuge im Güterverkehr fährt.
- b. verpflichtet sich vertragsmäßig einen Transport durchzuführen.**
- c. übernimmt gewerbsmäßig die Beschaffung aller Arten von Logistikdienstleistungen im Namen eines anderen.
- d. ist ein Unternehmen, das einen Gütertransport beauftragt.

42. Der ordentliche Abschluss eines Frachtvertrags in der Binnenschifffahrt

- a. kann entweder durch einen Frachtbrief oder einen Ladeschein dokumentiert werden.**
- b. wird immer durch ein Konnossement dokumentiert.
- c. kann nur durch einen Frachtbrief dokumentiert werden.
- d. ist immer mit dem gleichzeitigen Abschluss eines Umschlagsvertrages zur Be- und Entladung des Binnenschiffes verbunden.

43. Die Güterbereitstellung

- a. bezeichnet den Vorgang der Abfertigung von Transporten.
- b. ist eine qualitative Veränderung von Gütern durch Produktionsprozesse.**
- c. umfasst alle Maßnahmen, die zur Nachbereitung einer Gütertransformation dienen.
- d. ist die Durchführung einer raum-zeitlichen Veränderung von Gütern.

44. Logistiksysteme sind

- a. komplexe Dienstleistungsbündel, die ausschließlich von Logistikdienstleistern angeboten werden können.
- b. Teilbereiche von Industrie- und Handelsunternehmen, die diese bei der qualitativen Gütertransformation unterstützen.

c. Systeme, welche die räumlichen und zeitlichen Vektoren für die Erstellung von Logistikdienstleistungen zusammenbringen.

d. Systeme der raum-zeitlichen Gütertransformation.

45. Mehrstufige Logistiksysteme sind

a. Systeme der raum-zeitlichen Gütertransformation, bei denen zwischen Liefer- und Empfangspunkt ein indirekter Güterfluss erfolgt.

b. intermodale Transportketten, bei denen zwischen Liefer- und Empfangspunkt eine vorübergehende Lagerung stattfindet.

c. verschiedene Organisationseinheiten, die zur Erstellung einer Logistikleistung benötigt werden.

d. Systeme einer zeitlichen Gütertransformation, bei denen Sendungen in mehreren Stufen verpackt werden.

46. Logistikprozesse

a. umfassen alle Vorgänge der raum-zeitlichen und qualitativen Gütertransformation.

b. umfassen alle Vorgänge, die ausschließlich eine raum-zeitliche Gütertransformation bewirken.

c. umfassen ausschließlich Transport- und Umschlagsprozesse.

d. sind u.a. Transport-, Umschlags- und Lagerprozesse als Kernprozesse der qualitativen Gütertransformation.

47. Lagerhaltung

a. nennt man den Vorgang der Erhaltung und Pflege von Lagereinrichtungen sowie dazu gehöriger Gebäude.

b. bedeutet die Bereitstellung von Lagerplatzkapazitäten auf gewerblicher Basis für fremde Zwecke.

c. ist ein Aufgabenbereich, wo die Entscheidungen über die zu lagernden Bestände zusammengefasst sind.

d. bezeichnet den Zustand, ein Lagerhaus auf eigene Rechnung in Gebrauch zu haben und die Verfügungsgewalt darüber zu besitzen.

48. Die flussorientierte Definition der Logistik

a. bezieht sich auf den Fluss von Gütern, wobei Unternehmensfunktionen, wie Produktion, Controlling und Lagerhaltung, im Zentrum stehen.

b. bezieht sich auf den Prozess der Planung, Realisierung und Kontrolle eines effizienten Güterflusses von einem Lieferpunkt zu einem Empfangspunkt.

- c. geht davon aus, dass fließende logistische Aktivitäten die Gütertransformationsaktivitäten in räumlicher Hinsicht erleichtern.
- d. ist damit verbunden, dass man so oft wie möglich bei einem Transport dem Binnenschiff den Vorzug vor Straße oder Schiene gibt.

49. Die lebenszyklusorientierte Definition der Logistik

- a. Konzentriert sich auf einzelne Phasen im Produktlebenszyklus und versucht die damit verbundenen logistischen Anforderungen zu erfüllen.**
- b. geht davon aus, dass logistische Aktivitäten die Transport- und Lagerprozesse im Zeitablauf unterstützen.
- c. beschreibt den Prozess der Planung, Realisierung und Kontrolle des effizienten und kosteneffektiven Transportierens und Lagerns von Gütern.
- d. Beschreibt den Lebenszyklus von logistischer Infrastruktur und die damit verbundenen Prozesse.

50. Der Begriff Makro-Logistik

- a. steht für eine vorgegebene Folge von Logistikaktivitäten eines Landes.
- b. bezeichnet Logistiksysteme gesamtwirtschaftlicher Art, wie z.B. das Güterverkehrssystem eines Landes.**
- c. ist eine Bezeichnung für den Transport, die Lagerung und den Umschlag großvolumiger Güter.
- d. ist eine Bezeichnung für den Transport großvolumiger Güter.

51. Mikro-Logistik

- a. bezeichnet die kleinteilige Güterverteilung innerhalb eines eng abgegrenzten Fahrtgebiets.
- b. bezeichnet ein Logistiksystem, das der Distribution von Kleinteilen z.B. in der Automobilindustrie dient.
- c. ist eine Bezeichnung für intraorganisationale Logistiksysteme innerhalb der Grenzen einer Organisation.**
- d. ist ein interorganisationales Logistiksystem, das sich mit den Güterflüssen zwischen Unternehmen beschäftigt.

52. Meta-Logistik

- a. ist ein Begriff der Logistikwissenschaften, welcher primär auf die abstrahierte Sicht komplexer Logistiksysteme abzielt.
- b. bezeichnet Logistiksysteme von globaler Art, wie z.B. das weltweite Güterverkehrssystem.

c. ist eine Bezeichnung für intraorganisationale Logistiksysteme innerhalb der Grenze einer Organisation.

d. befasst sich mit interorganisationalen Logistiksystemen zur Kooperation im Güterfluss, die über die rechtlichen Grenzen von Einzelorganisationen hinausgehen.

53. Grundfunktionen des Logistikmanagements sind

a. die strategische Planung und operative Abwicklung der qualitativen und räumlich zeitlichen Gütertransformation.

b. die strategische Planung der qualitativen und räumlich-zeitlichen Gütertransformation.

c. die operative Abwicklung der qualitativen und räumlich-zeitlichen Gütertransformation.

d. das Management der einzelnen logistischen Teilfunktionen sowie koordinierende und integrierende Managementaktivitäten.

54. Welche der nachfolgenden Phasen ist keine typische Phase eines ethischen Prozessaudits?

a. Ermittlung aller Logistikaktivitäten mithilfe der Prozessanalyse.

b. Ergebnisrechnung.

c. Ethische Wirkungsanalyse.

d. Ableitung von Konsequenzen

55. Beim operativen Logistikmanagement

a. geht es um die möglichst effiziente Vorplanung von Produktionsprozessen und Aufträgen.

b. konzentrieren sich die Manager:innen auf die Erstellung kurzfristiger Teilpläne.

c. konzentrieren sich die Manager:innen vor allem auf die Erstellung kurzfristiger Finanzpläne zur Sicherstellung von Liquidität in der Logistik.

d. werden operative Verhaltensregeln für den ordnungsgemäßen organisatorischen Aufbau von Logistiksystemen entwickelt.

56. Beim strategischen Logistikmanagement

a. geht es um den Beitrag der Logistik zum normativen Management eines Unternehmens.

b. werden kurzfristige Verhaltensregeln für die regelkonforme Organisation von Logistiksystemen entwickelt.

c. **betrachtet man Gesamtpläne, die auf Basis einer Logistikkonzeption eine langfristige Koordination ermöglichen.**

d. konzentrieren sich die Manager:innen auf die Erstellung möglichst detaillierter Tagespläne.

57. Als beeinflussbare Logistikvariablen gelten typischerweise

a. Aufgabe, Information, Technik und Organisation

b. Aufgabe, Produkt, Technik und Organisation

c. Information, Mitarbeiter:innen, Produkt und Organisation

d. Aufgabe, Mitarbeiter:innen, Technik und Organisation.

58. Welchem Bereich wird typischerweise die Entwicklung einer Logistikkonzeption als Unternehmensprinzip, also die Formulierung richtungsweisender Grundsätze, zugeordnet?

a. Operatives Logistikmanagement

b. Normatives Logistikmanagement

c. Strategisches Logistikmanagement

d. Taktisches Logistikmanagement

59. Der Unterschied zwischen Third-Party Logistics Service Provider und Fourth- Party Logistics Service Provider begründet sich durch

a. die Größe des Unternehmens.

b. die Art der angebotenen Dienstleistungen.

c. die Eigentümerstruktur des Unternehmens.

d. die Rechtsform des Unternehmens.

60. Eine Reederei ist typischerweise ein

a. First Party Logistics Service Provider.

b. Second Party Logistics Service Provider.

c. Third Party Logistics Service Provider.

d. Fourth Party Logistics Service Provider.

Die Fragen beziehen sich auf folgende Literatur:

Simchi-Levi, D. et al (2008): Designing and Managing the Supply Chain, Mc Graw- Hill/Irwin, New York.

- Kapitel 1 (Introduction into Supply Chain Management)
- Kapitel 5.1. (The Value of Information, Bullwhip Effect) bis inkl. 5.9. (Decreasing Marginal Value of Information)
- Kapitel 6.1. (Supply Chain Integration) bis inkl. 6.5. (The Impact of the Internet on Supply Chain Strategies)
- Kapitel 11.1. (Coordinated Product and Supply Chain Design)

Kummer, S. (2006): Einführung in die Verkehrswirtschaft, Facultas, Wien.

- Kapitel 2 (Grundlagen der Verkehrswirtschaft)
- Kapitel 7 (Verkehrsmärkte)

Pfohl, H.-C. (2003): Logistiksysteme. Betriebswirtschaftliche Grundlagen. 7. Auflage. Springer, Berlin u.a.

- Kapitel 1 bis inkl. 1.4 (Logistikbegriffe)

Pfohl, H.-C. (2004): Logistikmanagement. Konzeption und Funktion. 2. Auflage. Springer, Berlin u.a.

- Teil A: Kapitel 2 (Logistikmanagement als Management der Logistikfunktion)
- Teil B: Kapitel 1.8. (Geschäftsstrategien in Logistikunternehmen)

Informationen zum Aufnahmegespräch

Nach Absolvierung des Online-Tests werden Sie per E-Mail zum Aufnahmegespräch eingeladen, welches online stattfindet. Zur Vorbereitung auf das Aufnahmegespräch sind keine gesonderten Unterlagen erforderlich.

Wie geht es nach dem Aufnahmegespräch weiter? Die weitere Vorgehensweise entnehmen Sie bitte unserem [Leitfaden MA Bewerbung und Aufnahme](#).