

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

**Филиал федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
в г. Артеме
(ФИЛИАЛ ФГБОУ ВО «ВВГУ» В Г. АРТЕМЕ)**

УТВЕРЖДАЮ

Зам. директора филиала

ФГБОУ ВО «ВВГУ» в г. Артеме



В.В. Неслюзов

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА
УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ**

ОП.04 Транспортная система России

программы подготовки специалистов среднего звена
23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)


Форма обучения: *очная*

Артем 2022 г.

Рабочая программа учебной дисциплины ОП.04 «Транспортная система России» разработана на основе Федерального государственного образовательного стандарта для специальности среднего профессионального образования 23.02.01 «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)»

Разработчик(и): *Берштейн А.И., преподаватель*

Утверждена на заседании цикловой методической комиссии по профилю общетехнических дисциплин и автомобильного транспорта, протокол № 1 от 01.09.2022 г.

Председатель ЦМК  *А.С.Морозова*
подпись

Содержание

1	Общие сведения	4
2	Структура и содержание учебной дисциплины	6
3	Условия реализации программы дисциплины	12
4	Контроль результатов освоения учебной дисциплины	13

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ ОП.04 «ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ»

1.1. Место учебной дисциплины в структуре ППСЗ

Учебная дисциплина ОП.04 «Транспортная система России» является частью профессионального учебного цикла общепрофессиональных дисциплин в соответствии с ФГОС специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам).

1.2. Требования к результатам освоения учебной дисциплины

Базовая часть

В результате освоения дисциплины студент должен :

уметь: давать краткую экономико-географическую характеристику техническому оснащению и сфере применения различных видов транспорта.

знать: структуру транспортной системы России, основные направления грузопотоков и пассажиропотоков.

Вариативная часть – не предусмотрено

Содержание дисциплины должно быть ориентировано на подготовку студентов к освоению профессиональных модулей ППСЗ по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) и овладению профессиональными компетенциями (ПК):

ПК 1.1 Выполнять операции по осуществлению перевозочного процесса с применением современных информационных технологий управления перевозками.

ПК 1.2 Организовывать работу персонала по обеспечению безопасности перевозок и выбору оптимальных решений при работах в условиях нестандартных и аварийных ситуаций.

ПК 1.3 Оформлять документы, регламентирующие организацию перевозочного процесса.

В процессе освоения дисциплины у студентов должны формировать общие компетенции (ОК):

ОК 1 - Понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес;

ОК 2 - Организовывать собственную деятельность, определять методы и способы выполнения профессиональных задач, оценивать их эффективность и качество;

ОК 3 - Решать проблемы, оценивать риски и принимать решения в нестандартных ситуациях;

ОК 4 - Осуществлять поиск, анализ и оценку информации, необходимой для постановки и решения профессиональных задач, профессионального и личностного развития;

ОК 5- Использовать информационно-коммуникационные технологии для совершенствования профессиональной деятельности;

ОК 6 - Работать в коллективе и команде, обеспечивать ее сплочение, эффективно общаться с коллегами, руководством, потребителями;

ОК 7 – Брать на себя ответственность за работу членов команды (подчиненных), результат выполнения заданий

ОК 8 - Самостоятельно определять задачи профессионального и личностного развития, заниматься самообразованием, осознанно планировать повышение квалификации;

ОК 9 – Ориентироваться в условиях частой смены технологий в профессиональной деятельности.

1.3. Объем учебной дисциплины и виды учебной работы

Вид учебной работы	Объем часов
Максимальная учебная нагрузка (всего)	74
Обязательная аудиторная учебная нагрузка (всего)	48
в том числе:	
практические занятия	16
Самостоятельная работа обучающегося (всего)	22
Консультации	4
Итоговая аттестация в форме дифференцированного зачета	

2. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ ОП.04 «ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ»

2.1. Тематический план и содержание

Наименование разделов и тем	Содержание учебного материала, лабораторные и практические работы, самостоятельная работа обучающихся, курсовая работ (проект)	Объем часов	Уровень освоения
1	2	3	4
Раздел 1 Роль ЕТС в развитии экономики страны			
Тема 1.1 Основные понятия и определения.	Содержание учебного материала Производственный процесс, продукция транспорта и ее особенности. Особенности управления транспортом ЕТС и сферы деятельности различных видов транспорта. Интеграция в мировую ТС..	2	2
	Практические занятия Определение сфер использования ПС различных видов транспорта	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «: Место транспорта в экономике России и в мировой транспортной системе»	2	
Тема 1.2 Общие вопросы транспортного обеспечения	Содержание учебного материала Рыночные условия экономики. Логистика на транспорте. Взаимодействие, координация и конкуренция на транспорте. Транспорт его значение в жизни общества и экономике страны.	2	2
	Практические занятия Анализ типовых элементов ЕТС как системы	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать доклад «Краткая история развития видов транспорта).»	2	
Тема 1.3 Особенности показателей работы по видам транспорта	Содержание учебного материала Показатели и определяющие их факторы Себестоимость перевозок Скорость и сроки доставки грузов и пассажиров	2	2
	Практические занятия Расчет показателей деятельности терминалов	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Выучить по учебнику и конспекту основные показатели работы по видам транспорта	2	
Раздел 2. Техничко-экономическая характеристика видов транспорта			
Тема 2.1 Железнодорожный	Содержание учебного материала Раскрыть Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства..		2

Наименование разделов и тем	Содержание учебного материала, лабораторные и практические работы, самостоятельная работа обучающихся, курсовая работ (проект)	Объем часов	Уровень освоения
транспорт	Раскрыть Относительные недостатки ж/д транспорта Раскрыть Технологию и принципы работы, основные показатели.	2	
	Практические занятия Раскрыть Проблемы и тенденции развития	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Описать Подвижной состав Ж/д транспорта	2	
Тема 2.2 Автомобильный транспорт	Содержание учебного материала Назвать Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства.. Назвать Относительные недостатки автомобильного транспорта Раскрыть Технологию и принципы работы, основные показатели	2	2
	Практические занятия Изучить Проблемы и тенденции развития	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «Подвижной состав автомобильного транспорта»	2	
Тема 2.3 Внутренний водный транспорт	Содержание учебного материала Раскрыть Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства Объяснить Относительные недостатки внутреннего водного транспорта Раскрыть Технологию и принципы работы, основные показатели	2	2
	Практические занятия Изучить Проблемы и тенденции развития	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «Подвижной состав речного транспорта»	1	
Тема 2.4 Морской транспорт	Содержание учебного материала Раскрыть Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства Объяснить Относительные недостатки морского транспорта Раскрыть Технологию и принципы работы, основные показатели	2	2
	Практические занятия Изучить Проблемы и тенденции развития	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «Подвижной состав морского транспорта»	1	

Наименование разделов и тем	Содержание учебного материала, лабораторные и практические работы, самостоятельная работа обучающихся, курсовая работ (проект)	Объем часов	Уровень освоения
Тема 2.5 Воздушный транспорт	Содержание учебного материала Раскрыть Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства Объяснить Относительные недостатки воздушного транспорта Раскрыть Технологию и принципы работы, основные показатели	2	2
	Практические занятия Изучить Проблемы и тенденции развития	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Составить доклад о работе подвижного состава морского транспорта	1	
Тема 2.6 Трубопроводный транспорт	Содержание учебного материала Раскрыть Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства Объяснить Относительные недостатки трубопроводного транспорта Раскрыть Технологию и принципы работы, основные показатели	2	2
	Практические занятия Изучить Проблемы и тенденции развития	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Составить доклад : Классификация трубопроводного транспорта	1	
Тема 2.7 Промышленный транспорт.	Содержание учебного материала Раскрыть Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства Объяснить Относительные недостатки промышленного транспорта Раскрыть Технологию и принципы работы, основные показатели	2	2
	Практические занятия Изучить Проблемы и тенденции развития	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Составить доклад : изучение Принципы выбора транспорта для перевозки грузов и пассажиров в регионах	1	
Раздел 3 Городской транспорт			
Тема 3.1 Транспортная система города	Содержание учебного материала Объяснить специфику обслуживания пассажиропотоков. Дать характеристику единой транспортной системы города. Демонстрировать Современные технологии организации перевозок пассажиров Определить Сферы деятельности транспорта общего пользования, ведомственного и принадлежащего частным лицам.	2	2

Наименование разделов и тем	Содержание учебного материала, лабораторные и практические работы, самостоятельная работа обучающихся, курсовая работ (проект)	Объем часов	Уровень освоения
	Практические занятия Доклад Подведение итогов обследования пассажиропотоков	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «Краткая история развития городского транспорта»	1	
Раздел 4 Организация транспортного процесса в единой транспортной системе			
Тема 4.1 Виды сообщений	Содержание учебного материала Дать определение Прямое и смешанное (мультимодальное) сообщение Дать определение Бесперегрузочные (Интермодальные) технологии Дать определение Транспортные коридоры	2	2
	Практические занятия Определить и выбрать схемы доставки	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «Использование логистики и интермодальных технологий на транспорте»	1	
Раздел 5 Транспортные тарифы			
Тема 5.1 Затраты транспорта и транспортные издержки потребителей	Содержание учебного материала Объяснить Влияние рыночных условий на формирование тарифов Дать определение Понятие о тарифе, тарифной ставке Дать определение Нижняя и верхняя границы тарифных ставок	2	2
	Практические занятия Составить доклад основные понятия и определения в области качества продукции.	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «Определение качества продукции и защиты прав потребителей»	1	
Тема 5.2 Виды тарифов	Дать определение Грузовые тарифы Дать определение Пассажирские тарифы. Объяснить Транспортные тарифы в международном сообщении	2	2
	Практические занятия Рассчитать тарифы за выполнение различных услуг	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «Государственное регулирование тарифов»	1	
Раздел 6 Договорные и контрактные отношения			
Тема 6.1 Договорные и контрактные	Содержание учебного материала Объяснить Договорные и контрактные отношения на внутренних и международных перевозках Дать определение Договор, виды договоров на транспорте		

Наименование разделов и тем	Содержание учебного материала, лабораторные и практические работы, самостоятельная работа обучающихся, курсовая работ (проект)	Объем часов	Уровень освоения
отношения на внутренних и международных перевозках	Демонстрировать Основные документы национального права для всех видов транспорта и автомобильного транспорта. Изучить Нормативно-правовую базу международных перевозок. Изучить Транспортную документацию. Объяснить Ответственность сторон за своевременную доставку грузов и пассажиров	2	2
	Практические занятия Изучить договорную документацию	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Изучить УАТ	1	
Раздел 7 Наука, экология и безопасность на транспорте			
Тема 7.1 Научные проблемы транспорта	Демонстрировать Научные проблемы видов транспорта Демонстрировать Научные проблемы городского транспорта	1	2
	Практические занятия Сделать обзор «Научные проблемы транспорта»	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «Научные проблемы автомобильного транспорта»	1	
Тема 7.2 Проблемы экологии и безопасности на транспорте	Демонстрировать Проблемы экологии на транспорте. Демонстрировать Проблемы безопасности на транспорте	1	2
	Практические занятия Изучить Проблемы экологии и безопасности на транспорте	1	
	Самостоятельная работа обучающихся Создать презентацию «Проблемы безопасности на транспорте»	1	
Консультации		4	
Дифференцированный зачет			
Всего		74	

Для характеристики уровня освоения учебного материала используются следующие обозначения:

- 1 - ознакомительный (узнавание ранее изученных объектов, свойств);
- 2 - репродуктивный (выполнение деятельности по образцу, инструкции или под руководством)
- 3- продуктивный (планирование и самостоятельное выполнение деятельности, решение проблемных задач)

3. УСЛОВИЯ РЕАЛИЗАЦИИ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

3.1. Требования к минимальному материально-техническому обеспечению

Реализация программы учебной дисциплины требует наличия учебного Кабинета транспортной системы России.

Основное оборудование: Доска учебная маркерная; Мультимедийный проектор с экраном; Стол преподавателя; Столы учебные 2-х местные; Стулья преподавателя; Стулья ученические; Трибуна. Программное обеспечение: 1. Microsoft Windows 7 Professional (ООО "Пасифик Компьютеры Групп", ГК №55 от 03.05.2011 г., лицензия №48467770 от 06.05.2011 г.). 2. Microsoft Office ProPlus 2010 Russian Acadm (ООО "Пасифик Компьютеры Групп", ГК №254 от 01.11.2010 г., лицензия №47549521 от 15.10.2010 г., бессрочно). 3. СПС КонсультантЮрист: Версия Проф (ООО "Базис", договор №2019-596 от 25.12.2019 г., лицензия №2567, действие от 01.01.2020 г. до 31.12.2020 г.). 4. Google Chrome (свободное). 5. Adobe Acrobat Reader (свободное).

3.2. Информационное обеспечение обучения (перечень рекомендуемых учебных изданий, Интернет-ресурсов, дополнительной литературы)

Основные источники:

1. Троицкая, Н.А. Транспортная система России : учебник / Троицкая Н.А., Шилимов М.В. — Москва : КноРус, 2020. — 205 с. — ISBN 978-5-406-07464-0. — URL: <https://book.ru/book/932705>.

2. Сафронов, Э. А. Транспортные системы городов и регионов : учебное пособие / Э. А. Сафронов. — Омск : СибАДИ, 2019. — 381 с. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/149552>

3. Неруш, Ю. М. Транспортная логистика : учебник для среднего профессионального образования / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 351 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-11697-7. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://www.biblio-online.ru/bcode/445917>

Дополнительные источники:

1. Горев А. Э. Теория транспортных процессов и систем : учебник для среднего профессионального образования / А. Э. Горев. — 3-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2022. — 193 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-13578-7. — Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/491181>

2. Амиров, М.Ш., Единая транспортная система : учебник / М.Ш. Амиров, С.М. Амиров. — Москва : КноРус, 2020. — 177 с. — ISBN 978-5-406-07515-9. — URL: <https://book.ru/book/932777>

3. Туревский, И. С. Автомобильные перевозки : учебное пособие / И.С. Туревский. — Москва : ФОРУМ : ИНФРА-М, 2021. — 223 с. // Znanium.com : электронно-библиотечная система. — URL: <https://znanium.com/catalog/product/1208884>

4. Бачурин, А. А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций : учебное пособие для среднего профессионального образования / А. А. Бачурин. — 4-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2022. — 296 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-11207-8. — Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/493191>

4. КОНТРОЛЬ И ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

Результаты обучения (освоенные умения, усвоенные знания)	Формы и методы контроля и оценки результатов обучения
<p>В результате обучения студент должен уметь: давать краткую экономико-географическую характеристику техническому оснащению и сфере применения различных видов транспорта;</p> <p>В результате обучения студент должен знать: структуру транспортной системы России, основные направления грузопотоков и пассажиропотоков</p>	<p>Оценка результатов обучения производится при помощи бально-рейтинговой системы.</p> <p>Основные критерии оценки:</p> <ul style="list-style-type: none"> - выполнение самостоятельной работы; - выполнение практических работ

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

**Филиал федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
в г. Артеме
(ФИЛИАЛ ФГБОУ ВО «ВВГУ» В Г. АРТЕМЕ)**

КОНТРОЛЬНО-ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА
для проведения текущего контроля и промежуточной
аттестации по учебной дисциплине

ОП.04 Транспортная система России

программы подготовки специалистов среднего
звена

23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)

Форма обучения: *очная*

Артем 2022

Контрольно-оценочные средства для проведения текущего контроля и промежуточной аттестации по учебной дисциплине *ОП.04 Транспортная система России* в соответствии с требованиями ФГОС СПО по специальности 23.02.01 «**Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)**», утвержденного приказом Минобрнауки РФ от 22 апреля 2014 г., № 376, примерной образовательной программой, рабочей программой учебной дисциплины.

Разработчик(и): *Берштейн А.И., преподаватель*

Утверждена на заседании цикловой методической комиссии по профилю общетехнических дисциплин и автомобильного транспорта, протокол № 1 от 01.09.2022 г.

Председатель ЦМК _____ *А.С.Морозова*
(подпись)

1 Общие сведения

Контрольно-оценочные средства (далее – КОС) предназначен для контроля и оценки образовательных достижений обучающихся, освоивших программу учебной дисциплины ОП.04 Транспортная система России.

КОС разработаны на основании:

– основной образовательной программы СПО по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам);

– рабочей программы учебной дисциплины ОП.04 Транспортная система России

Формой промежуточной аттестации является экзамен.

Код ОК, ПК	Код результата обучения	Наименование
ПК 1.1. ПК 1.2. ПК 1.3 ОК 1 ОК.2 ОК 3 ОК 4 ОК 5 ОК 6 ОК 7 ОК 8 ОК 9	У1	использовать программное обеспечение для решения транспортных задач
	У2	применять компьютерные средства
	У3	анализировать документы, регламентирующие работу транспорта в целом и его объектов в частности
	У4	использовать первичные профессиональные навыки и умения; планировать будущую профессиональную деятельность
	У5	организовывать собственную деятельность; выбирать методы и способы для выполнения профессиональных задач; анализировать свои потребности в ресурсах; планировать распределение ресурсов в соответствии с заданным способом решения задачи
	У 6	самостоятельно задавать критерии для анализа рабочей ситуации; определять проблему на основе самостоятельно проведенного анализа ситуации; выбирать эффективные способы и алгоритмы разрешения стандартных и нестандартных ситуаций; оценивать последствия принятых решений
	У 7	использовать современные приемы и способы поиска и использования информации; самостоятельно находить источник информации по заданному вопросу; формулировать вопросы, нацеленные на получение недостающей информации; извлекать информацию из одного или нескольких источников и систематизировать ее в рамках заданной структуры; делать выводы об объектах, процессах, явлениях на основе сравнительного анализа информации
	У 8	эффективно использовать программно-технические средства, производственные процессы и методы, которые обеспечивают сбор, хранение, обработку, анализы и распространение информации в разных видах профессиональной деятельности
	У 9	эффективно взаимодействовать с участниками команды, коллегами, руководством, продуктивно работать в команде и коллективе, разрешать конфликтные ситуации в команде и коллективе
	У 10	анализировать работу членов группы и результат выполненного задания; оценивать работу и контролировать работу группы

Код ОК, ПК	Код результата обучения	Наименование
	У 11	самостоятельно определять причины успехов и неудач в профессиональной деятельности; анализировать и формулировать запрос на внутренние ресурсы (знания, умения, навыки, способы деятельности, ценности, установки) для решения профессиональных задач и личностного развития
	У 12	анализировать технологии, применяемые в профессиональной деятельности; выбирать технологии для своей профессиональной деятельности
	31	состав, функции и возможности использования информационных и телекоммуникационных технологий в профессиональной деятельности
	32	оперативное планирование, формы и структуру управления работой на транспорте (по видам транспорта); основы эксплуатации технических средств транспорта (по видам транспорта)
	33	систему учета, отчета и анализа работы; основные требования к работникам по документам, регламентирующим безопасность движения на транспорте
	34	область применения будущей профессии; социальную значимость будущей профессии, основные виды работ, выполняемые при работе по специальности
	35	методы и способы выполнения профессиональных задач; ресурсы для решения поставленной задачи в соответствии с заданным способом деятельности
	36	технологии и методы анализа рабочей ситуации в соответствии с заданными критериями; эффективные способы и алгоритмы разрешения стандартных и нестандартных ситуаций
	37	основные современные приемы и способы поиска информации
	38	программно-технические средства, производственные процессы и методы, которые обеспечивают сбор, хранение, обработку, анализы и распространение информации
	39	правила и принципы работы в коллективе и в команде, правила общения участия в групповом обсуждении, высказываясь в соответствии с заданной процедурой и по заданному вопросу; нормы публичной речи и регламент, используя паузы для выделения смысловых блоков своей речи
	310	выполнять поставленные задания, являясь членом группы
	311	трудности, с которыми столкнулся при решении задачи, и пути их преодоления/избегания в дальнейшей профессиональной деятельности
	312	современных технологии, которые применяются в профессиональной деятельности

2 Распределение типов контрольных заданий по элементам знаний и умений, контролируемых в процессе изучения

Код результата обучения	Содержание учебного материала (темы)	Вид оценочного средства	
		Текущий контроль	Промежуточная аттестация
У1 31	Тема 1.1. Основные понятия и определения	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У2 32	Тема 1.2. Общие вопросы транспортного обеспечения	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У3 33	Тема 1.3. Особенности показателей работы по видам транспорта	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У4 34	Тема 2.1 Железнодорожный транспорт	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У5 35	Тема 2.2 Автомобильный транспорт	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У6 36	Тема 2.3 Внутренний водный транспорт	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У7 37	Тема 2.4 Морской транспорт	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У8 38	Тема 2.5 Воздушный транспорт	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У9 39	Тема 2.6 Трубопроводный транспорт	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У10 310	Тема 2.7 Промышленный транспорт.	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У11 311	Тема 3.1 Транспортная система города	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У12 312	Тема 4.1 Виды сообщений	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У1 312	Тема 5.1 Затраты транспорта и транспортные издержки потребителей	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У2 311	Тема 5.2 Виды тарифов	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У3 33	Тема 6.1 Договорные и контрактные отношения на внутренних и международных перевозках	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3

Код результата обучения	Содержание учебного материала (темы)	Вид оценочного средства	
		Текущий контроль	Промежуточная аттестация
У4 34	Тема 7.1 Научные проблемы транспорта	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3
У9 39	Тема 7.2 Проблемы экологии и безопасности на транспорте	Собеседование (устный опрос) П.4.1	Контрольная работа п.4.2 Тест п.4.3

3 Структура банка контрольных заданий для текущего контроля и промежуточной аттестации

Тип контрольного задания	Количество контрольных заданий (вариантов)	Общее время выполнения обучающимся контрольный заданий
Текущий контроль		
Тема 1.1. Основные понятия и определения Тема 1.2. Общие вопросы транспортного обеспечения Тема 1.3. Особенности показателей работы по видам транспорта Тема 2.1 Железнодорожный транспорт Тема 2.2 Автомобильный транспорт Тема 2.3 Внутренний водный транспорт Тема 2.4 Морской транспорт Тема 2.5 Воздушный транспорт Тема 2.6 Трубопроводный транспорт Тема 2.7 Промышленный транспорт. Тема 3.1 Транспортная система города Тема 4.1 Виды сообщений Тема 5.1 Затраты транспорта и транспортные издержки потребителей Тема 5.2 Виды тарифов Тема 6.1 Договорные и контрактные отношения на внутренних и международных перевозках Тема 7.1 Научные проблемы транспорта Тема 7.2 Проблемы экологии и безопасности на транспорте	Тестовое задание (3 варианта)	90
Промежуточная аттестация		
Контрольная работа	21	40
Тестирование	119 вопросов (3 варианта)	90

4 Структура контрольных заданий

4.1 Устный ответ:

1. Сущность единой транспортной системы.
2. Транспорт и его отличия от других отраслей народного хозяйства.
3. Влияние развития транспорта на экономику страны.
4. Сущность и развитие концепции единства транспортной системы.
5. Место транспорта России в мировой транспортной системе.
6. Основные задачи транспортной системы РФ в современных условиях.
7. Принципы управления транспортом в условиях рыночной экономики.
8. Сферы государственного регулирования транспортных отраслей и предприятий.
9. Организация управления транспортной системой России.
10. Цели и задачи Министерства транспорта в развитии транспортного комплекса РФ.
11. Железнодорожный транспорт и его роль в развитии товарного рынка страны.
12. Морской транспорт и его роль в развитии товарного рынка страны.
13. Речной транспорт и его роль в развитии товарного рынка страны.
14. Воздушный транспорт и его роль в развитии товарного рынка страны.
15. Техничко-экономические особенности и преимущества железнодорожного.
16. Техничко-экономические особенности и преимущества морского транспорта.
17. Техничко-экономические особенности и преимущества речного транспорта.
18. Техничко-экономические особенности и преимущества воздушного транспорта.
19. Научные проблемы железнодорожного транспорта.
20. Научные проблемы морского транспорта.
21. Научные проблемы речного транспорта.
22. Научные проблемы воздушного транспорта.
23. Основные функции морского транспорта, его преимущества и недостатки.
24. Основные функции железнодорожного транспорта, его преимущества и недостатки.
25. Основные функции речного транспорта, его преимущества и недостатки.
26. Основные функции воздушного транспорта, его преимущества и недостатки.
27. Основные пути восстановления морского флота России.
28. Основные пути восстановления воздушного транспорта.
29. Роль и значение железнодорожного транспорта в единой транспортной системе России.
30. Роль и значение морского транспорта в единой транспортной системе России.
31. Роль и значение речного транспорта в единой транспортной системе России.
32. Роль и значение воздушного транспорта в единой транспортной системе России.
33. Развитие речного транспорта в соответствии с программой «Модернизации транспортной системы России»
34. Воздушный транспорт, его особенности и основные показатели.

4.2 темы контрольных работ (оформление отчета)

1. Техничко-эксплуатационные показатели и их значение для планирования и организационной работы автобусов.
2. Рейс и оборот. Продолжительность пребывания автобусов в наряде, на маршруте.
3. Пробег автобуса и степень его использования.
4. Скорости движения автобусов: техническая, сообщения, эксплуатационная.
5. Вместимость автобуса и ее использование.
6. Коэффициент наполнения, факторы на него влияющие
7. Показатели использования парка подвижного состава.
8. Производительность автобусов, факторы на нее влияющие.

9. Организация движения автобусов на городских маршрутах.
10. Пригородные и междугородные перевозки, их характеристика.
11. Особенности сельских автобусных маршрутов.
12. Определение объема внегородских перевозок. Обследование пассажиропотоков намеждугородных маршрутах.
13. Сквозная система движения автобусов на междугородных маршрутах.
14. Нормативное время труда и отдыха водителей. Учет рабочего времени водителей.
15. Состав рабочего времени водителей.
16. Фонд рабочего времени.
17. Численность водителей
18. Понятие качества пассажирских перевозок. Основные показатели качества перевозокпассажиров.
19. Себестоимость пассажирских перевозок
20. Тарифы на перевозки.
21. Системы и формы оплаты проезда.

4.3 Тестовое задание

Вариант 1

1. Транспортom общего пользования называют:
 - а) транспорт, который выполняет перевозку грузов и пассажиров независимо от их принадлежности к отрасли и региону;
 - б) транспорт населенных пунктов: общественный и индивидуальный;
 - в) транспорт, способный перемещать широкую номенклатуру грузов и пассажиров
2. Элементами ЕТС являются:
 - а) Кодексы и Уставы различных видов транспорта, их технологические процессы, транспортные средства, грузоотправители и грузополучатели;
 - б) транспортная сеть, перевозочные средства, технические устройства и механизмы, средства управления и связи, обустройства всех видов транспорта;
 - в) железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный, трубопроводный транспорт
3. Единая транспортная система – это:
 - а) совокупность видов транспорта (различных форм собственности и ведомственной подчиненности), взаимодействующих при выполнении операций перевозочного процесса;
 - б) автомобильные и железные дороги, подвижной состав, погрузочно-разгрузочная техника, комплекс устройств, обеспечивающих сбор, хранение, переработку и передачу информации, транспортное и общегосударственное законодательство РФ;
 - в) совокупность транспортных объектов и их технологических процессов, обеспечивающих перевозку грузов и пассажиров
4. Специализированный транспорт – это:
 - а) транспорт, выполняющий перевозки для своего ведомства;
 - б) промышленный транспорт;
 - в) промышленный транспорт и транспорт населенных пунктов;
 - г) транспорт, предназначенный для перевозки узкой группы грузов, имеющих специфические свойства, а также для определенных целей и действий людей;
 - д) монорельсовый транспорт, канатно-подвесные дороги, паромные переправы, конвейерный транспорт

5. Государственное руководство транспортной системой РФ осуществляет:

- а) ОАО «РЖД»;
- б) Президент РФ;
- в) Федеральное агентство по железнодорожному транспорту;
- г) Минтранс РФ

6. Технический фактор, определяющий единство транспортной системы заключается:

- а) в создании единой технологии и взаимосвязанных графиков работы разных видов транспорта, отправителей и получателей;
- б) в согласованности параметров технических средств разных видов транспорта, а также согласованности пропускной и перерабатывающей способности взаимодействующих подсистем;
- в) в согласовании параметров технических средств и создании единых технологий работы различных видов транспорта в пунктах взаимодействия.

7. Какой документ на железнодорожном транспорте сопровождает груз от станции отправления до станции назначения и выдается получателю вместе с грузом?

- а) дорожная ведомость
- б) корешок дорожной ведомости
- в) накладная

8. На железнодорожном транспорте под перевозкой в прямом сообщении понимают:

- а) перевозку с участием двух железных дорог и более
- б) перевозку в пределах одной железной дороги
- в) перевозку с участием двух видов транспорта по единому перевозочному документу

9. Претензия – это:

- а) документ, который составляется для удостоверения обстоятельств, являющихся основанием для возникновения материальной ответственности железных дорог по перевозке
- б) документ, с которым обращается в суд получатель (отправитель или уполномоченное лицо), в случае возникновения обстоятельств, связанных с ответственностью железных дорог по перевозке
- в) документ, который должен предъявить перевозчику получатель (отправитель или уполномоченное лицо) до обращения в суд, в случае возникновения обстоятельств, связанных с ответственностью железных дорог по перевозке

10. Единицей измерения грузооборота являются:

- а) т-км;
- б) т-км нетто/ваг;
- в) т;
- г) т-км брутто;
- д) т/ваг

11. Эксплуатационные расходы по перевозкам рассчитываются как:

а) $\sum \mathcal{E} + \sum K \times E$;

б) $\mathcal{E}_{нк} + \mathcal{E}_{ог} \times \square$;

в) $\frac{C}{\square} + C$

\square $\delta \delta$

12. Качественными показателями работы транспорта являются:

- а) грузооборот, пассажирооборот, дальность перевозок;
- б) скорость и сроки доставки, пропускная и провозная способность, объем перевозок грузов и пассажиров;
- в) себестоимость перевозок, капитальные вложения, грузооборот, пассажирооборот, тарифы;
- г) скорость и сроки доставки, коэффициент использования грузоподъемности подвижного состава, доля груженого и порожнего пробега, оборот подвижного состава

13. Себестоимость перевозок – это:

- а) эксплуатационные расходы по перевозкам, приходящиеся на единицу транспортной работы;
- б) текущие издержки транспорта, связанные с перевозками;
- в) сумма единовременных затрат на создание или реконструкцию основных фондов

14. Льготный тариф – это:

- а) тариф для отдельных грузов, перевозимых на определенные расстояния, в установленных направлениях, действующий в определенные периоды времени
- б) тариф, сниженный по сравнению с общими тарифами
- в) тариф за дополнительные услуги

15. Наиболее эффективной сферой использования автомобильного транспорта считаются перевозки на расстояния:

- а) до 150 – 300 км;
- б) 300 – 1000 км;
- в) 1000 – 2000 км;
- г) 2000 – 7000 км;
- д) свыше 7000 км

16. Техническими и качественными характеристиками автомобильных дорог являются:

- а) категория, грузонапряженность, грузооборот, пассажирооборот, расчетная скорость, тип дорожного покрытия, коэффициент порожнего пробега;
- б) категория, число полос движения, тип дорожного покрытия, количество светофоров на 1 км пути, грузонапряженность;
- в) категория, расчетная интенсивность, расчетная скорость, число полос движения, тип дорожного покрытия;
- г) категория, расчетная интенсивность, расчетная скорость, наличие путепроводных развязок, провозная способность, средняя дальность перевозки

17. Автобусами принято называть:

- а) легковые автомобили с объемом двигателя 3,5 л и более;
- б) легковые автомобили вместимостью 8 человек и более;
- в) легковые автомобили с объемом двигателя 1,8 – 3,5 л;
- г) легковые автомобили вместимостью более 10 человек;
- д) легковые автомобили длиной 6,0 – 7,5 м

18. Автопоезд – это:

- а) сцеп, состоящий из нескольких полуприцепов;
- б) сцеп, состоящий из нескольких прицепов;
- в) сцеп, состоящий из прицепов и полуприцепов;
- г) автомобиль-тягач в сцепе с прицепом или полуприцепом

19. Число ездов автомобиля при работе на маршруте рассчитывается по формуле:

а) $\frac{L_e}{L}$;

б) $\frac{T_m}{t_e}$;

в) $\frac{L^t}{t_{дв}}$

20. Эффективной сферой применения морского транспорта считаются перевозки на:

- а) короткие расстояния;
- б) короткие и средние расстояния;
- в) средние расстояния;
- г) средние и дальние расстояния;
- д) дальние расстояния;
- е) дальние и сверхдальние расстояния;
- ж) сверхдальние расстояния

21. Морское пространство нашей страны включает:

- а) Северный Морской, Балтийский, Черноморско-Азовский, Каспийский, Тихоокеанский бассейны;
- б) Северный Морской, Балтийский, Черноморско-Азовский, Каспийский, Дальневосточный, Средиземноморский бассейны;
- в) Северный Морской, Балтийский, Черноморско-Азовский, Каспийский, Дальневосточный бассейны;

22. Морской путь – это:

- а) водное пространство морей и океанов, включая проливы и искусственные каналы;
- б) водное пространство морей и океанов, включая проливы, искусственные и гребные каналы;
- в) водное пространство морей и океанов, включая порты, проливы и искусственные каналы;
- г) водное пространство морей и океанов, включая порты, проливы, искусственные каналы, а также устройства и оборудование для обслуживания морских путей;

23. Техническую базу морского транспорта составляют:

- а) морские суда, морские порты, искусственные сооружения, навигационные устройства и оборудование;
- б) морские суда, морские порты, судоремонтные заводы, устройства и оборудование для обслуживания морских путей;
- в) морские суда, русловые и внерусловые порты, судоремонтные заводы, устройства и оборудование для обслуживания морских путей;

24. Судами ограниченного плавания являются:

- а) суда, обслуживающие местные перевозки и рейды;
- б) суда, осуществляющие перевозку в пределах моря;
- в) океанские суда;
- г) суда ледового плавания

25. Балкеры – это:

- а) сухогрузные суда, предназначенные для перевозки массовых грузов;

- б) суда, предназначенные для перевозки наливных грузов;
- в) суда, предназначенные для перевозки скоропортящихся грузов;
- г) суда, предназначенные для перевозки контейнеров

26. Техничко-эксплуатационными характеристиками судна, характеризующими его объем являются:

- а) длина, ширина, высота бортов, осадка;
- б) плавучесть, устойчивость, непотопляемость, ходкость, управляемость;
- в) водоизмещение, грузоподъемность, грузместимость, регистровая вместимость

27. Рейд – это:

- а) пространство у входа в порт, вблизи берега, удобное для якорной стоянки судов;
- б) место якорной стоянки судов за границей порта;
- в) комплекс сооружений, обеспечивающих прием, стоянку, погрузку, выгрузку судов

28. Термин «малый каботаж» означает:

- а) перевозки между портами разных бассейнов с заходом в иностранные порты;
- б) перевозки между иностранными портами;
- в) перевозки при экспорте и импорте иностранным фрахтователем;
- г) перевозки в пределах одного-двух бассейнов, без заходов в иностранные порты

29. Рейсом на морском транспорте считается:

- а) время, затрачиваемое судном от начала погрузки в порту отправления, до начала выгрузки в порту назначения. Включает ходовое и стояночное время;
- б) время, затрачиваемое судном от начала погрузки в порту отправления до постановки судна под новую погрузку. Включает ходовое и стояночное время;
- в) время, затрачиваемое судном от начала погрузки в порту отправления до постановки судна под новую погрузку на линиях с регулярным грузопотоком. Включает ходовое и стояночное время

30. Основными недостатками речного транспорта являются:

- а) высокая себестоимость, зависимость от географических и метеорологических условий, низкая скорость движения, зависимость от продолжительности навигационного периода, высокая стоимость содержания портовых сооружений;
- б) малая грузоподъемность, зависимость от географических и метеорологических условий, низкая скорость движения, зависимость от продолжительности навигационного периода, высокая стоимость содержания портовых сооружений;
- в) зависимость от географических и метеорологических условий, низкая скорость движения, зависимость от продолжительности навигационного периода, высокая стоимость содержания портовых сооружений

31. Водный путь – это:

- а) реки, озера, используемые для судоходства в естественном состоянии;
- б) судоходная часть рек, озер, водохранилищ, искусственных каналов с гидротехническими сооружениями;
- в) каналы и водохранилища с построенными на них гидротехническими сооружениями

32. Габариты судового хода:

- а) глубина, ширина, радиусы закруглений, размеры мостовых отверстий и камер шлюзов;
- б) полоса водного пути, глубина которого на всем протяжении на 0,1 – 0,3 м превышает осадку плавающих судов, а ширина допускает безопасный пропуск двух встречных судов;

в) глубина, ширина, уровень воды, радиусы закруглений, размеры мостовых отверстий и камер шлюзов

33. Гарантированные габариты судового хода – это:

- а) минимальные габариты, установленные в зависимости от уровня воды и соблюдаемые при всех условиях эксплуатации;
- б) глубина = 4,0 м, ширина = 20 м; уровень воды = 2,0 м; R = 300 м;
- в) глубины от 1,0 – 4,0 м; ширина от 10,0 – 25,0 м; R = 300 – 700 м; размеры мостовых отверстий и камер шлюзов 3,0 × 6,0 м

34. Шлюзы бывают:

- а) открытые, закрытые;
- б) подходные, обводные;
- в) однокамерные, многокамерные

35. Самоходными судами называют суда:

- а) которые имеют силовые установки;
- б) которые перевозят грузы и людей;
- в) которые ведут дноуглубительные и дноочистительные работы;
- г) которые предназначены для обслуживания технических и транспортных судов

36. Непотопляемостью судна является его:

- а) способность возвращаться из нарушенного равновесия (крена) в нормальное положение после прекращения действий сил, вызвавших крен;
- б) способность не потонуть при пробоинах, не иметь опасного крена и не опрокинуться;
- в) способностью судна оставаться на плаву после затопления части помещений

37. Пристань – это:

- а) прибрежный пункт, где происходит посадка и высадка пассажиров, прием багажа, обычно оборудованный плавучим причалом;
- б) прибрежный пункт кратковременной остановки судов для приема и выдачи груза, посадки и высадки пассажиров, с необходимыми для этого устройствами;
- в) прибрежный пункт, имеющий удобные водные подходы для судов, связанный со стороны берега с другими видами транспорта, оборудованный сооружениями, обеспечивающими: погрузку – выгрузку грузов, посадку – высадку, пассажиров, экипировку и техническое обслуживание судов

38. Акватория порта – это:

- а) участок земли, занятый портовыми устройствами;
- б) водная поверхность, судовые ходы, подходы к причалам, рейды;
- в) водное пространство у входа в порт, вблизи берега, удобное для якорной стоянки судов;
- г) комплекс сооружений, обеспечивающих прием, стоянку, погрузку, выгрузку судов, стоящих на открытом рейде

39. Движение грузо-пассажирского флота в линейной форме организуется:

- а) на линиях нерегулярного движения;
- б) на линиях с регулярными перевозками грузов и пассажиров

Вариант 2

1. График движения судов речного флота:

- а) закрепляет флот за отдельными линиями и грузами;
- б) определяет движение судов и составов на всех линиях, в течение всего периода навигации;

- в) регламентирует техническую работу всех звеньев речного транспорта, ее объем и качество
2. Сквозной принцип организации движения на речном транспорте применяется:
- а) на линиях, где условия позволяют доставить груз от места отправления до места назначения без перевалки;
 - б) на линиях, где участки речного пути имеют разные условия плавания и разный грузопоток;
 - в) на линиях, где применяется система обслуживания и заправки судов на ходу
3. Сфера использования воздушного транспорта:
- а) перевозка пассажиров и грузов на дальние и сверхдальние расстояния; перевозка ценных и скоропортящихся грузов; доставка в труднодоступные районы; срочная доставка пассажиров и грузов;
 - б) перевозка пассажиров и грузов на средние, дальние, сверхдальние расстояния; перевозка ценных и скоропортящихся грузов; срочная доставка пассажиров и грузов при плохих метеоусловиях;
 - в) перевозка пассажиров и грузов на средние, дальние, сверхдальние расстояния; перевозка ценных и скоропортящихся грузов; доставка в труднодоступные районы; срочная доставка пассажиров и грузов
4. Воздушная трасса – это:
- а) совокупность всех воздушных линий и устройств, обеспечивающих регулярные полеты;
 - б) постоянный маршрут регулярных полетов между населенными пунктами;
 - в) воздушное пространство шириной около 10 км на внутренних воздушных линиях, 4 км на местных линиях
5. Аэропорт – это:
- а) комплекс сооружений, предназначенных для приема и отправки воздушных перевозок, включающий аэродром, пассажирский комплекс и другие наземные устройства и оборудование;
 - б) земляной или водный участок, специально оборудованный для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов;
 - в) совокупность всех воздушных линий и устройств, обеспечивающих регулярные полеты
6. Служебная зона аэродрома включает:
- а) здания и сооружения для обслуживания его эксплуатационной деятельности;
 - б) аэровокзал, перрон, привокзальную площадь, гостиницы, цехи бортипитания;
 - в) взлетно-посадочные полосы
7. По типу шасси самолеты классифицируются на:
- а) пассажирские, грузовые, специальные;
 - б) сухопутные, гидросамолеты, амфибии;
 - в) учебные, спортивные, грузовые, пассажирские
8. Наибольшее распространение получили вертолеты:
- а) с одним несущим и одним рулевым (хвостовым) винтом;
 - б) с двумя несущими винтами;
 - в) с тремя несущими винтами
9. Трансферной перевозкой на воздушном транспорте является:
- а) перевозка по прямому рейсу;

- б) перевозка с перегрузкой в промежуточных аэропортах на другие рейсы;
- в) перевозка заказными рейсами

10. Коммерческая скорость самолета – это:

- а) расстояние, пройденное в единицу времени при равномерном, прямолинейном горизонтальном полете самолета и работе двигателей на крейсерском режиме и расчетных высоте полета и массе самолета;
- б) среднее расстояние, пройденное самолетом в единицу времени (без учета времени посадок в пути) в штиль, оно исчисляется с учетом затрат летного времени на всех этапах полета от разбега до посадки;
- в) это расстояние, пройденное самолетом в единицу времени от разбега в начальном аэропорту до посадки в конечном аэропорту (с учетом остановок в промежуточных аэропортах)

11. Внутрипроизводственный промышленный транспорт - это:

- а) транспорт, который обеспечивает технологию производства на предприятии;
- б) транспорт, связывающий транспорт общего пользования с промышленным предприятием;
- в) транспорт, который доставляет на предприятие сырье и вывозит готовую продукцию

12. К промышленному транспорту непрерывного действия относятся:

- а) железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный транспорт, лифты;
- б) конвейеры, трубопроводы, канатно-подвесные дороги; пневмо- и гидротранспорт

13. При тупиковых схемах путевого развития внутрипроизводственного железнодорожного транспорта:

- а) подача и уборка вагонов производится возвратными передвижениями;
- б) вагоны за время своего пребывания на предприятии проходят путь по кольцу;
- в) сочетаются два вышеприведенных варианта

14. 90% путевого развития внутрипроизводственного железнодорожного промышленного транспорта составляет колея шириной:

- а) 750 мм;
- б) 1520 мм;
- в) 600 мм;
- г) 900 мм;
- д) 1000 мм

15. Особенности непрерывных видов промышленного транспорта являются:

- а) применяются вагоны меньшей грузоподъемности и локомотивы меньшей мощности;
- б) установки являются стационарными, специализируются по виду груза, поток перемещаемого груза односторонний;
- в) экологическая чистота, применение односторонней и двусторонней схем примыкания

16. Сферой использования трубопроводного транспорта является:

- а) перевозка на различные расстояния; используется и как магистральный транспорт и как промышленный транспорт;
- б) перевозка на различные расстояния и обеспечение технологии производства на предприятии;
- в) связь магистрального трубопровода с трубопроводом промышленного предприятия;
- г) доставка на предприятие сырья и вывоз готовой продукции

17. К основным недостаткам трубопроводного транспорта можно отнести:

- а) возможность передачи от 1 до 2-3 видов жидкости, технические трудности в перекачке неоднородных смесей с твердым включением, не герметичность, недопустимость аварий;
- б) возможность передачи от 1 до 2-3 видов жидкости, технические трудности в перекачке неоднородных смесей с твердым включением, недопустимость аварий;
- в) низкая надежность, высокая себестоимость перевозки, ограниченная сфера применения, возможность передачи от 1 до 2-3 видов жидкости, технические трудности в перекачке неоднородных смесей с твердым включением

18. Техническую базу современного трубопровода составляют:

- а) трубопровод, перекачечные и компрессорные станции, линейные узлы, линии электроснабжения, линии и средства связи для передачи необходимой информации, устройства водоснабжения;
- б) наливные эстакады, трубопровод, перекачечные и компрессорные станции, линейные узлы, линии электроснабжения, линии и средства связи для передачи необходимой информации, железнодорожные подъездные пути;
- в) трубопровод, перекачечные и компрессорные станции, линейные узлы, линии электроснабжения, линии и средства связи для передачи необходимой информации;
- г) наливные эстакады, трубопровод, перекачечные и компрессорные станции, линейные узлы, линии электроснабжения, линии и средства связи для передачи необходимой информации;

19. В трубопроводных транспортных системах преимущественно используются трубы диаметров:

- а) 300, 500 мм;
- б) 720, 1020 мм;
- в) 1050, 1250 мм

20. Во избежание аварий и разрывов, при укладке трубопроводов используют многослойные трубы, которые должны выдерживать рабочее давление:

- а) до 6 МПа;
- б) до 10 МПа;
- в) до 15 МПа;
- г) до 20 МПа

21. Уличной сетью называется:

- а) сеть городских площадей, улиц и дорог, предназначенная для движения людей и транспорта, соединяющая районы города;
- б) сеть городских площадей, улиц и дорог, предназначенная для движения людей и соединяющая районы города;
- в) сеть городских площадей, улиц и дорог, предназначенная для движения транспорта и соединяющая районы города;
- г) сеть городских площадей, улиц и дорог, предназначенная для движения людей и транспорта, соединяющая районы города и обеспечивающая выход из центра на внегородские магистрали;

22. Магистральные улицы:

- а) связывают между собой районы города, обеспечивают выход из центра на внегородские магистрали, на их пересечениях устраиваются развязки в разных уровнях;
- б) соединяют районы города между собой и с центром, а также вокзалы, порты, зоны отдыха их пересечения устраиваются в разных уровнях или со светофорной сигнализацией;

в) связывают микрорайоны, кварталы, торговые центры, учреждения культуры, такие улицы, в основном являются жилыми

23. К уличному транспорту относятся:

- а) автомобильный, электрический;
- б) автомобильный, электрический, монорельсовый;
- в) автомобильный, электрический, монорельсовый, канатные дороги;
- г) автомобильный, электрический, монорельсовый, канатные дороги, фуникулеры;
- д) электрический, монорельсовый, канатные дороги, фуникулеры;
- е) автомобильный, электрический, монорельсовый, канатные дороги, фуникулеры, метрополитены;
- ж) монорельсовый, канатные дороги, фуникулеры, метрополитен;
- з) электрический, монорельсовый, канатные дороги, фуникулеры, метрополитен

24. Городской транспорт по назначению подразделяется на:

- а) пассажирский, грузовой, специальный;
- б) безрельсовый, рельсовый, специальный;
- в) наземный, надземный, подземный

25. Метрополитены являются видом городского транспорта с:

- а) низкой производительностью;
- б) средней производительностью;
- в) высокой производительностью;
- г) очень высокой производительностью

26. Средняя производительность такси:

- а) 45 – 65 чел/час;
- б) 10 – 25 чел/час
- в) 3 – 10 чел/час;
- г) 1 – 1,5 чел/час;
- д) 1 чел/час

27. Суточная пропускная способность причала (т) рассчитывается по формуле:

$$а) P_{\text{сут}} = \frac{60Q_{\text{сут}}}{t_{\text{зр}} + t_{\text{всп}}};$$

$$б) P_{\text{сут}} = \frac{24Q_{\text{сут}}}{t_{\text{зр}} + t_{\text{всп}}};$$

$$в) P_{\text{сут}} = \frac{24Q_{\text{сут}}}{t_{\text{скл}} + t_{\text{зр}} + t_{\text{всп}}}$$

28. Число причалов в морском порту зависит:

- а) расчетного суточного объема переработки определенного груза за период навигации, суточной пропускной способности одного причала;
- б) длины одного причала, расчетного суточного объема переработки определенного груза за период навигации с учетом неравномерности его поступления в порт, суточной пропускной способности одного причала, времени занятости причалов обработкой судов, использования причала по метеоусловиям;

в) расчетного суточного объема переработки определенного груза за период навигации с учетом неравномерности его поступления в порт, суточной пропускной способности одного причала, времени занятости причалов обработкой судов, использования причала по метеоусловиям

29. Длина причала (м) рассчитывается по формуле:

а) $L_{np} = M_0 L_c + \square_p (M_o - 1);$

б) $L_{np} = M_0 L_c + \square_p (M_o - 1) + E_p;$

в) $L_{np} = M_0 L_c + \square_p (M_o - 1) + E_p + E_m$

30. Длина грузового фронта – это:

а) длина пути, в пределах которой должен размещаться подвижной состав, не мешая движению поездов по соседнему пути;

б) часть складского пути, используемая для постановки вагонов при выполнении грузовых операций;

в) часть складского пути, где располагается один или несколько вагонов, с которыми одновременно можно выполнять погрузочно-разгрузочные операции

31. Вместимость складов краткосрочного хранения в речных портах рассчитывают для

каждого груза по формуле - $E_p = Q_{сут} t_{скл} \frac{B}{100}$, где:

а) $Q_{сут}$ - расчетный суточный объем переработки определенного груза за период навигации с учетом неравномерности его поступления в порт, т; $t_{скл}$ - срок хранения грузов на складе, сут; B – доля прохождения грузов через склад;

б) $Q_{сут}$ - расчетный суточный объем переработки определенного груза за период навигации, т; $t_{скл}$ - срок хранения грузов на складе, сут; B – доля прохождения грузов через склад;

в) $Q_{сут}$ - расчетный суточный объем переработки определенного груза за период навигации с учетом неравномерности его поступления в порт, т; $t_{скл}$ - время на выполнение грузовых операций по перегрузке груза на склад, сут; B – доля прохождения грузов через склад

г) $Q_{сут}$ - расчетный суточный объем переработки определенного груза за период навигации, т; $t_{скл}$ - время на выполнение грузовых операций по перегрузке груза на склад, сут; B – доля прохождения грузов через склад;

32. Вместимость портовых складов для погрузки-разгрузки одного судна на морском

транспорте, определяют по формуле - $E_m = k_{скл} Q_c + E_z$, причем:

а) $E_z \leq 2,0 \times Q_c$ - запас вместимости на несовпадение режимов обработки судов и подвижного состава смежных видов транспорта;

б) $E_z \leq 1,5 \times Q_c$ - запас вместимости на несовпадение режимов обработки судов и подвижного состава смежных видов транспорта;

в) $E_z \geq 2,0 \times Q_c$ - запас вместимости на несовпадение режимов обработки судов и подвижного состава смежных видов транспорта;

г) $E_3 \geq 1,5 \times Q_c^p$ - запас вместимости на несовпадение режимов обработки судов и подвижного состава смежных видов транспорта

33. . Потребная площадь складов рассчитывается по формуле:

$$а) F = \frac{Q}{\text{свт}};$$

$$б) F = \frac{\overset{\text{скл}}{\square} f}{E_p};$$

$$в) F = \frac{\overset{\text{скл}}{\square} f}{P_{\text{свт}}}$$

34. Число наливных эстакад в пунктах стыкования железнодорожного и

нефтепродуктопроводного транспорта определяется по формуле - $n_{\text{эст}} = \frac{Q_{\text{сут}}^n t_{\text{обр}}}{24 m_{\text{ц}} q_{\text{ц}} \gamma}$,

где:

а) $Q_{\text{сут}}$ - объем налива за сутки, т; $t_{\text{обр}}$ - время занятия эстакады обработкой одной подачи цистерн, ч; $m_{\text{ц}}$ - количество цистерн в одной подаче; $q_{\text{ц}}$ - грузоподъемность одной цистерны, т; γ - коэффициент, учитывающий плотность груза;

б) $Q_{\text{сут}}^n$ - объем налива за сутки, т; $t_{\text{обр}}$ - время занятия эстакады обработкой одной подачи цистерн, ч; $m_{\text{ц}}$ - суточная пропускная способность эстакады, цист; $q_{\text{ц}}$ - грузоподъемность одной цистерны, т; γ - коэффициент использования грузоподъемности;

в) $Q_{\text{сут}}^n$ - объем налива за сутки, т; $t_{\text{обр}}$ - время занятия эстакады обработкой одной подачи цистерн, ч; $m_{\text{ц}}$ - количество цистерн в одной подаче; $q_{\text{ц}}$ - грузоподъемность одной цистерны, т; γ - коэффициент использования грузоподъемности

35. Потребный парк погрузочно-разгрузочных машин зависит от:

а) расчетного объема грузопотока, его неравномерности, потерь времени на плановый ремонт машин, расчетной часовой производительности одной машины, вместимости склада и его площади;

б) расчетного объема грузопотока, его неравномерности, потерь времени на плановый ремонт машин, расчетной часовой производительности одной машины, вместимости склада;

в) расчетного объема грузопотока, его неравномерности, потерь времени на плановый ремонт машин, расчетной пропускной способности причала, суточной продолжительности работы машины по перегрузке;

г) расчетного объема грузопотока, его неравномерности, потерь времени на плановый ремонт машин, расчетной часовой производительности одной машины, суточной продолжительности работы машины по перегрузке

36. Расчетная пропускная способность взлетно-посадочной полосы зависит от:

- а) оптимального времени ожидания самолетами выполнения взлетно-посадочных операций, минимального интервала времени между смежными взлетно-посадочными операциями;
- б) минимального интервала времени между смежными взлетно-посадочными операциями;
- в) числа типов самолетов, минимального интервала времени между смежными взлетно-посадочными операциями;

37. Пропускная способность однопутной железнодорожной линии зависит от:

- а) размеров погрузки и выгрузки на участке, периода графика, надежности технических средств, продолжительности технологических «окон»;
- б) средств связи по движению поездов, периода графика, надежности технических средств, продолжительности технологических «окон»;
- в) средств связи по движению поездов, периода графика, надежности технических средств, продолжительности технологических «окон», продолжительности горочного технологического интервала;

38. Пропускная способность трубопровода зависит от:

- а) площади поперечного сечения и диаметра трубы, плотности перекачиваемого продукта, скорости его перемещения;
- б) площади поперечного сечения и диаметра трубы, ее толщины, веса перекачиваемого продукта, скорости его перемещения;
- в) площади поперечного сечения трубы, ее толщины, плотности и веса перекачиваемого продукта, времени работы трубопровода

39. Теоретическая пропускная способность полосы движения участка автомобильной дороги зависит от:

- а) категории дороги, технологических характеристик дороги, длины участка дороги, приходящейся на один автомобиль, расчетной скорости движения автомобилей, доли легковых автомобилей в потоке;
- б) категории дороги, ограничений скорости, длины участка дороги, приходящейся на один автомобиль, расчетной скорости движения автомобилей;
- в) категории дороги, технологических характеристик дороги, длины участка дороги, приходящейся на один автомобиль, расчетной скорости движения автомобилей;
- г) категории дороги, длины участка дороги, приходящейся на один автомобиль, расчетной скорости движения автомобилей

Вариант 3

1. Элементами перевозочного процесса являются:

- а) накопление груза на складах грузоотправителей и подготовка его к отправлению, транспортно-экспедиционные операции с грузом в пунктах отправления и прибытия, операции с подвижным составом до его отправления, движение подвижного состава с участием одного или нескольких видов транспорта, операции с подвижным составом в пункте назначения до подачи груза под выгрузку;
- б) добыча сырья, накопление груза на складах грузоотправителей и подготовка его к отправлению, транспортно-экспедиционные операции с грузом в пунктах отправления и прибытия, операции с подвижным составом до его отправления, движение подвижного

состава с участием одного или нескольких видов транспорта, операции с подвижным составом в пункте назначения до подачи груза под выгрузку;

в) добыча сырья, накопление груза на складах грузоотправителей и подготовка его к отправлению, транспортно-экспедиционные операции с грузом в пунктах отправления и прибытия, операции с подвижным составом до его отправления, движение подвижного состава с участием одного или нескольких видов транспорта, операции с подвижным составом в пункте назначения до подачи груза под выгрузку, реализация готовой продукции;

г) движение подвижного состава с участием одного или нескольких видов транспорта

2. Под экспедиционными операциями понимаются:

а) доставка груза от склада отправителя на место погрузки или, наоборот (до склада получателя);

б) погрузка (выгрузка) груза в подвижной состав;

в) оплата тарифов, сборов; оформление приема к перевозке и выдаче; информирование получателей об отправлении и проследовании груза; оформление передачи грузов с одного вида транспорта на другой в пунктах перегрузки

3. Транспортно-экспедиционные операции:

а) являются обязанностью основного перевозчика;

б) не являются обязанностью основного перевозчика

4. Организация централизованного завоза-вывоза груза заключается в следующем:

а) ж.д. станция своими локомотивами производит подачу-уборку вагонов на примыкающие подъездные пути: промышленных предприятий, портов и др.;

б) ж.д. станция своими локомотивами производит подачу-уборку вагонов на примыкающие подъездные пути: промышленных предприятий, портов и др., а также выполняет развоз местного груза в узле или на участке;

в) предприятие – владелец автотранспорта, в соответствии с полученными заявками клиентов производит завоз-вывоз груза на пункт взаимодействия (станцию, порт и т.д.)

5. Маятниковые схемы завоза-вывоза груза с ж.д. станции автотранспортом, преимущественно используются:

а) при перевозке мелких отправок и среднетоннажных контейнеров;

б) при перевозке тяжеловесных грузов и крупнотоннажных контейнеров;

в) в обоих случаях

6. Кольцевые схемы завоза-вывоза груза с ж.д. станции автотранспортом, преимущественно используются:

а) при перевозке мелких отправок и среднетоннажных контейнеров;

б) при перевозке тяжеловесных грузов и крупнотоннажных контейнеров;

в) в обоих случаях

7. Организация сквозной маршрутизации предполагает экономию затрат:

а) в пункте погрузки (выгрузки); в пункте перевалки от снижения задержек подвижного состава под грузовыми операциями; от снижения потери груза при прямом варианте перевалки; от сокращения простоев вагонов под переработкой на технических станциях; от ускорения доставки;

б) в пункте перевалки - от снижения задержек подвижного состава под грузовыми операциями; от снижения потери груза при прямом варианте перевалки; от сокращения простоев вагонов под переработкой на технических станциях; от ускорения доставки;

в) в результате ожидания специальных ниток графика; в пункте перевалки от снижения задержек подвижного состава под грузовыми операциями; от снижения потери груза при

прямом варианте перевалки; от сокращения простоев вагонов под переработкой на технических станциях; от ускорения доставки;

8. Концентрация грузовых операций на меньшем числе хорошо оснащенных опорных грузовых станциях применяется:
 - а) при наличии автомобильных дорог, параллельных железным дорогам;
 - б) при любых условиях;
 - в) только в крупных транспортных узлах

9. Основная экономия эксплуатационных расходов при концентрации грузовых операций на меньшем числе хорошо оснащенных опорных грузовых станциях достигается за счет:
 - а) сокращения погрузочно-разгрузочных операций с вагонами и автомобилями; содержания складов и погрузочно-разгрузочных путей на закрываемых станциях; содержания штата работников грузового хозяйства на закрываемых станциях; сокращения маневровой работы со сборными поездами; сокращения простоя вагонов под грузовыми операциями;
 - б) сокращения погрузочно-разгрузочных операций с вагонами и автомобилями; содержания складов и погрузочно-разгрузочных путей на закрываемых станциях; содержания штата работников грузового хозяйства на закрываемых станциях; сокращения маневровой работы со сборными поездами; сокращения простоя вагонов под грузовыми операциями; сокращения потерь груза при организации прямого варианта перевалки;
 - в) сокращения погрузочно-разгрузочных операций с вагонами и автомобилями; содержания складов и погрузочно-разгрузочных путей на закрываемых станциях; содержания штата работников грузового хозяйства на закрываемых станциях; сокращения маневровой работы со сборными поездами; сокращения простоя вагонов под грузовыми операциями; сокращения простоя вагонов под переработкой на технических станциях

10. Основу дополнительных затрат при концентрации грузовых операций на меньшем числе хорошо оснащенных опорных грузовых станциях составляют:
 - а) капитальные вложения на усиление технического оснащения опорных станций; капитальные вложения в дополнительный автопарк; дополнительные эксплуатационные расходы на содержание погрузочно-разгрузочных и складских устройств опорных станций; дополнительные эксплуатационные расходы на содержание автомобилей; расходы на дополнительные перевозки автотранспортом; расходы, связанные с увеличением штата работников автотранспорта; расходы на организацию прямого варианта;
 - б) капитальные вложения на усиление технического оснащения опорных станций; капитальные вложения в дополнительный автопарк; дополнительные эксплуатационные расходы на содержание погрузочно-разгрузочных и складских устройств опорных станций; дополнительные эксплуатационные расходы на содержание автомобилей; расходы на дополнительные перевозки автотранспортом; расходы, связанные с увеличением штата работников автотранспорта;
 - в) капитальные вложения на усиление технического оснащения опорных станций; капитальные вложения в дополнительный автопарк; дополнительные эксплуатационные расходы на содержание погрузочно-разгрузочных и складских устройств опорных станций; дополнительные эксплуатационные расходы на содержание автомобилей; расходы на дополнительные перевозки автотранспортом; расходы, связанные с увеличением штата работников автотранспорта; расходы на организацию отправительских маршрутов

11. Под прямым вариантом перевалки понимается:
 - а) перегрузка груза из транспортных средств одного вида транспорта в транспортные средства другого вида транспорта минуя склад;
 - б) погрузка-выгрузка груза из вагонов на подъездных путях промышленных предприятий;

в) перегрузка груза из транспортных средств одного вида транспорта в транспортные средства другого вида транспорта

12. Существуют следующие способы организации работы автомобильного и железнодорожного транспорта по прямому варианту:

- а) вагоны и автомобили подают к месту погрузки одновременно;
- б) вагоны и автомобили подают к месту погрузки одновременно; автомобили ожидают прибытия вагонов;
- в) вагоны и автомобили подают к месту погрузки одновременно; автомобили ожидают прибытия вагонов; вагоны ожидают прибытия автомобилей;
- г) вагоны и автомобили подают к месту погрузки одновременно; автомобили ожидают прибытия вагонов; вагоны ожидают прибытия автомобилей; частичная перегрузка из вагона в автомобиль и в склад;
- д) автомобили ожидают прибытия вагонов; вагоны ожидают прибытия автомобилей;
- е) вагоны и автомобили подают к месту погрузки одновременно; вагоны ожидают прибытия автомобилей;
- ж) вагоны и автомобили подают к месту погрузки одновременно; вагоны ожидают прибытия автомобилей; частичная перегрузка из вагона в автомобиль и в склад;
- з) вагоны и автомобили подают к месту погрузки одновременно; автомобили ожидают прибытия вагонов; частичная перегрузка из вагона в автомобиль и в склад;
- и) вагоны и автомобили подают к месту погрузки одновременно; частичная перегрузка из вагона в автомобиль и в склад;

13. Для организации прямого варианта перевалки груза в порту должны быть обеспечены следующие условия:

- а) у причала одновременно находятся суда и вагоны, погрузочно-разгрузочные машины находятся в исправном состоянии, их перерабатывающая способность соответствует объему поступающего груза, складские емкости соответствуют объему поступающего груза;
- б) суда и вагоны поступают и подаются под выгрузку маршрутами одновременно, погрузочно-разгрузочные машины находятся в исправном состоянии, их перерабатывающая способность соответствует объему поступающего груза, не требуется перегрузка груза на склад для взвешивания и других операций
- в) у причала одновременно находятся суда и вагоны, погрузочно-разгрузочные машины находятся в исправном состоянии, их перерабатывающая способность соответствует объему поступающего груза, не требуется перегрузка груза на склад для взвешивания и других операций

14. Взаимодействие железных дорог с автомобильным транспортом происходит:

- а) при организации прямых смешанных железнодорожно-автомобильных сообщений; при подвозе (вывозе) грузов автотранспортом со складов отправителей (получателей) на грузовые станции;
- б) при организации прямых смешанных железнодорожно-автомобильных сообщений; при подвозе (вывозе) грузов автотранспортом со складов отправителей (получателей) на грузовые станции; при концентрации грузовых операций на меньшем числе железнодорожных станций;
- в) при организации прямых смешанных железнодорожно-автомобильных сообщений; при подвозе (вывозе) грузов автотранспортом со складов отправителей (получателей) на грузовые станции; при концентрации грузовых операций на меньшем числе железнодорожных станций; в случае передачи на автотранспорт мелких отправок грузов;
- г) при организации прямых смешанных железнодорожно-автомобильных сообщений; при подвозе (вывозе) грузов автотранспортом со складов отправителей (получателей) на грузовые станции; при концентрации грузовых операций на меньшем числе

железнодорожных станций; в случае передачи на автотранспорт мелких отправок грузов; при осуществлении автохозяйствами транспортно-экспедиционных операций в пунктах отправления (прибытия) груза по железной дороге

15. Эффективность передачи перевозок грузов с железнодорожного варианта на прямой автомобильный определяется из условия:

- а) $\mathcal{E}_{прив}^{ж.д.} > \mathcal{E}_{прив}^а$;
 б) $\mathcal{E}_{прив}^{ж.д.} < \mathcal{E}_{прив}^а$.

16. Направления взаимодействия железнодорожного и водного транспорта:

- а) перевалка по прямому варианту;
 б) совместное использование погрузочно-разгрузочных и складских устройств в портах;
 в) при загруженности железных дорог – передача речному транспорту перевозок массовых грузов; перевозка в прямом смешанном сообщении

17. К движущим операциям на речном транспорте относятся:

- а) шлюзование, использование путевого хозяйства;
 б) шлюзование, использование путевого хозяйства, перевалка, стоянка судов под погрузкой (выгрузкой);
 в) шлюзование, использование путевого хозяйства, перевалка, стоянка судов под погрузкой (выгрузкой), подача и уборка вагонов в порт;

18. Единый технологический процесс работы станции и подъездного пути - это:

- а) форма станционной коммерческой отчетности;
 б) приложение к типовому технологическому процессу работы станции;
 в) документ, регламентирующий совместную работу станции и подъездного пути

19. Единый технологический процесс работы станции и подъездного пути составляет:

- а) для подъездных путей с вагонооборотом более 50 вагонов в сутки, имеющих свои локомотивы;
 б) для подъездных путей с вагонооборотом более 50 вагонов в сутки, не имеющих своих локомотивов;
 в) для подъездных путей с вагонооборотом более 75 вагонов в сутки, имеющих свои локомотивы;
 г) для подъездных путей с вагонооборотом более 75 вагонов в сутки, не имеющих своих локомотивов;
 д) для подъездных путей с вагонооборотом более 100 вагонов в сутки, имеющих свои локомотивы;
 е) для подъездных путей с вагонооборотом более 100 вагонов в сутки, не имеющих своих локомотивов;

20. Транспортным узлом называется:

- а) передвижение пассажиров и перемещение грузов с участием нескольких видов транспорта;
 б) комплекс транспортных устройств в пункте стыка нескольких видов транспорта, совместно выполняющих операции по обслуживанию перевозок грузов и пассажиров;
 в) совокупность видов транспорта различных форм собственности и ведомственной подчиненности взаимодействующих при выполнении операций перевозочного процесса

21. По характеру эксплуатационной работы транспортные узлы бывают:

- а) малые и средние, большие и крупные, крупнейшие;
- б) железнодорожно-автомобильные, железнодорожно-водно-автомобильные, водно-автомобильные;
- в) транзитные, с большой местной работой, конечные

22. Для транспортных узлов радиального типа характерной особенностью является:

- а) сходимость железных и автомобильных дорог к одному району, либо двум центрам – железнодорожному и автомобильному;
- б) наличие нескольких колец железных и автомобильных дорог с диаметрами и радиусами внутри города;
- в) наличие одного кольца и нескольких полуколец автомобильных и железных дорог;
- г) расположение их вблизи морей, крупных рек, гористой местности с ярко выраженным конечным движением;
- д) их расположение в районах со сложными топографическими условиями, подходы железнодорожных и автомобильных линий в диаметрально противоположных концах

23. Аэропорты стараются размещать:

- а) в центральных районах транспортного узла;
- б) на свободной площади со спокойным рельефом;
- в) в пригородной зоне, на расстоянии около 30 км;
- г) в пригородной зоне, на расстоянии около 50 км

24. Бесперегрузочные сообщения – это:

- а) перевозки с применением прямого варианта работы взаимодействующих видов транспорта;
- б) вид смешанных перевозок, при которых груз продвигается без переформирования в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве на всем пути следования по единому перевозочному документу;
- в) вид смешанных перевозок, при которых груз продвигается без переформирования в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве на всем пути следования

25. Применение бесперегрузочных сообщений снижает затраты на:

- а) погрузочно-разгрузочные работы, тару и упаковку, потери груза, содержание складских площадей;
- б) погрузочно-разгрузочные работы, тару и упаковку, потери груза, содержание складских площадей, организацию отправительских маршрутов;
- в) погрузочно-разгрузочные работы, тару и упаковку, потери груза, содержание складских площадей, производство продукции, переформирование составов в пути следования;
- г) погрузочно-разгрузочные работы, тару и упаковку, потери груза, содержание складских площадей, производство продукции

26. Система роудрейлеров – это:

- а) система перевозки автотранспортных средств по железной дороге на вагоне-платформе, имеющем пониженную высоту;
- б) вид перевозки, при котором полуприцеп имеет комбинированную ходовую часть, предназначенную для его перемещения, как по железным дорогам, так и по автомобильным;
- в) перевозка автомобилей по части пути их следования железнодорожным транспортом

27. Паромные переправы – это:

- а) судоходная часть рек, озер, водохранилищ, искусственных каналов с гидротехническими сооружениями, по которым перевозка грузов и пассажиров выполняется судами-паромами;
- б) комплекс сооружений, предназначенных для перевозки грузов, пассажиров и подвижного состава через водные преграды на судах-паромах;

в) комплекс сооружений, предназначенных для перевозки грузов и пассажиров через водные преграды на судах-паромах;

28. Паромные линии классифицируются на:

- а) железнодорожные, автомобильные, комбинированные;
- б) железнодорожно-автомобильные, железнодорожно-водно-автомобильные, водно-автомобильные;
- в) пассажирские, грузовые, смешанные

29. Паромная переправа включает устройства:

- а) паромы, береговые устройства для подачи подвижного состава, подъездные пути и автомобильные дороги, береговые емкости для накопления подвижного состава и его обработки перед подачей на паром, погрузочно-разгрузочные пути, средства механизации погрузочно-разгрузочных работ;
- б) паромы, береговые устройства для подачи подвижного состава, подъездные пути и автомобильные дороги, береговые емкости для накопления подвижного состава и его обработки перед подачей на паром, средства механизации погрузочно-разгрузочных работ;
- в) паромы, береговые устройства для подачи подвижного состава, подъездные пути и автомобильные дороги, береговые емкости для накопления подвижного состава и его обработки перед подачей на паром

30. Лихтеровозная транспортно-технологическая система:

- а) система, при которой буксир-толкач с помощью электропривода перемещает от одной до трех барж;
- б) обеспечивает перевозку самоходной техники, а также крупногабаритных и тяжеловесных грузов методом наката, своим ходом или с использованием автопогрузчиков в судах с горизонтальной загрузкой;
- в) разновидность перевозок укрупненными местами: при такой системе в судно загружается несколькими речными баржами

31. Ролкерная транспортно-технологическая система:

- а) система, при которой буксир-толкач с помощью электропривода перемещает от одной до трех барж;
- б) обеспечивает перевозку самоходной техники, а также крупногабаритных и тяжеловесных грузов методом наката, своим ходом или с использованием автопогрузчиков в судах с горизонтальной загрузкой;
- в) разновидность перевозок укрупненными местами: при такой системе в судно загружается несколькими речными баржами

32. Эффективность перевозки контейнеров заключается в следующем:

- а) экономится упаковочный материал; повышается сохранность груза; ускоряется процесс перегрузки за счет укрупнения грузового места; возможна полная механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ; создаются удобства во взаимодействии различных видов транспорта, снижаются затраты на содержание подъездных путей;
- б) экономится упаковочный материал; повышается сохранность груза; ускоряется процесс перегрузки за счет укрупнения грузового места; возможна полная механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ; создаются удобства во взаимодействии различных видов транспорта, снижаются затраты по переработке вагонопотока на сортировочных станциях;
- в) экономится упаковочный материал; повышается сохранность груза; ускоряется процесс перегрузки за счет укрупнения грузового места; возможна полная механизация и

автоматизация погрузочно-разгрузочных работ; создаются удобства во взаимодействии различных видов транспорта;

33. Среднетоннажные контейнеры – это контейнеры, у которых масса брутто:

- а) менее 10 тонн;
- б) до 3 тонн;
- в) свыше 3 тонн, но менее 10 тонн

34. 40-футовые контейнеры – это:

- а) контейнеры массой брутто 40 т;
- б) контейнеры массой брутто 20-40 т;
- в) контейнеры с линейными размерами 12192×2438 мм;
- г) контейнеры с линейными размерами 6058×2438 мм;

35. Для выполнения погрузочно-разгрузочных работ с крупнотоннажными контейнерами обычно используются:

- а) козловой кран, погрузчик «Кальмар», порталный кран;
- б) порталный кран, козловой кран, повышенный путь;
- в) козловой кран, эстакада, мостовой кран

36. При перевозке в переоборудованном полувагоне вмещается:

- а) 7 пятитонных контейнеров;
- б) 10 пятитонных контейнеров;
- в) 9 пятитонных контейнеров;
- г) 5 пятитонных контейнеров;
- д) 3 пятитонных контейнера;
- е) 2 пятитонных контейнера

37. При перевозке на специализированной платформе, устанавливают:

- а) один 40-футовый контейнер;
- б) два 40-футовых контейнера;
- в) три 40-футовых контейнера;
- г) четыре 40-футовых контейнера;
- д) пять 40-футовых контейнеров

38. Бортовой автомобиль общего назначения

вмещает: а) 4 пятитонных контейнера;

- б) 3 пятитонных контейнера;
- в) 2 пятитонных контейнера;
- г) 1 пятитонный контейнер

39. Перевозка контейнеров на морском транспорте выполняется:

- а) танкерами;
- б) танкерами, ролкерами, контейнеровозами;
- в) ролкерами, контейнеровозами;
- г) рефрижераторами, ролкерами, контейнеровозами;
- д) контейнеровозами;
- е) танкерами, рефрижераторами, ролкерами, контейнеровозами;
- ж) танкерами, контейнеровозами

40. Под международным транспортным коридором понимается:

- а) комплекс транспортных устройств в пункте стыка нескольких видов транспорта, совместно выполняющих операции по обслуживанию перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении;
- б) совокупность видов транспорта, различных форм собственности и ведомственной подчиненности, взаимодействующих при выполнении операций перевозочного процесса пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны;
- в) совокупность наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны

41. Важнейшим звеном международных транспортных коридоров на территории России является:

- а) Московская железная дорога;
- б) Минтранс РФ;
- в) Транссибирская магистраль