

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЭКОНОМИКИ И СЕРВИСА

**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*

Владивосток 2020

Рабочая программа учебной дисциплины *ОП.04 Транспортная система России* разработана в соответствии с требованиями Федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности *23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)*, утвержденного приказом Минобрнауки России от 22 апреля 2014 г., №376, примерной образовательной программой.

Разработчик(и): С.А. Краснокутский, *преподаватель*

Рассмотрено и одобрено на заседании цикловой методической комиссии

Протокол № 9 от «15» апреля 2020 г.

Председатель ЦМК _____ *А.Д. Гусакова*
подпись

Содержание

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Общие сведения | 4 |
| 2 | Структура и содержание учебной дисциплины | 6 |
| 3 | Условия реализации программы дисциплины | 13 |
| 4 | Контроль результатов освоения учебной дисциплины | 14 |

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

1.1. Место учебной дисциплины в структуре ППСЗ

Профессиональный учебный цикл

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.

В результате освоения дисциплины студент должен 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.

ПК 2.1. Организовывать работу персонала по планированию и организации перевозочного процесса.

ПК 2.2. Обеспечивать безопасность движения и решать профессиональные задачи посредством применения нормативно-правовых документов.

ПК 2.3. Организовывать работу персонала по технологическому обслуживанию 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: | |
| лабораторные работы | - |
| практические занятия | 16 |
| контрольные работы | - |
| Самостоятельная работа обучающегося (всего) | 22 |
| в том числе: | |
| курсовая работа (проект) | - |
| Итоговая аттестация в форме дифференцированного зачета | |

2. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ ОП.01 ИНЖЕНЕРНАЯ ГРАФИКА

2.1. Тематический план и содержание

| Наименование разделов и тем | Содержание учебного материала, лабораторные и практические работы, самостоятельная работа обучающихся, курсовая работ (проект) (если предусмотрены) | Объем часов | Уровень освоения |
|-----------------------------|---|-------------|------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Раздел 1. | Роль ЕТС в развитии экономики страны | | 1 |
| Тема 1.1. | Транспорт, его значение в жизни общества и экономике страны. | 6 | |
| | Осеовные понятия и определения | | |
| | Производственный процесс, продукция транспорта и ее особенности. | | |
| | Особенности управления транспортом | | |
| | ЕТС и сферы деятельности различных видов транспорта. Интеграция в мировую ТС. | | |
| | Практическое занятие № 1. Определение сфер использования ПС различных видов транспорта | 2 | |
| | Самостоятельная работа обучающихся: Место транспорта в экономике России и в мировой транспортной системе | 2 | |
| Тема 1.2 | Общие вопросы транспортного обеспечения | 8 | 2 |
| | Рыночные условия экономики. Логистика на транспорте. | | ** |
| | 2. Взаимодействие, координация и конкуренция на транспорте. | | |
| | 3. Основы трванспортно-эспедиционной работы на транспорте | | |
| | Практическое занятие № 2. Анализ типовых элементов ЕТС как системы | 2 | |
| | Самостоятельная работа обучающихся: Краткая история развития видов транспорта. | 4 | |
| Тема 1.3 | Особенности показателей работы по видам транспорта | 6 | 3 |
| | Показатели и определяющие их факторы | | |
| | Себестоимость перевозок | | |
| | Скорость и сроки доставки грузов и пассажиров | | |
| | Практическое занятие № 3 Расчет показателей деятельности терминалов | 2 | |
| | Самостоятельная работа: Выучить по учебнику и конспекту основные показатели работы по видам транспорта | 1 | |
| Раздел 2. | Технико-экономическая характеристика видов транспорта | | |
| Тема 2.1. | Железнодорожный транспорт | 4 | 2 |
| | 1 Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства. | | |
| | Относительные недостатки ж/д транспорта | | |
| | Технология и принципы работы, основные показатели. | | |
| | Проблемы и тенденции развития | | |
| | Самостоятельная работа обучающихся :Подвижной состав Ж/д транспорта . | 2 | |
| Тема 2.2 | Автомобильный транспорт | 4 | 2 |
| | 1 Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства. | | |
| | Относительные недостатки автомобильного транспорта | | |
| | Технология и принципы работы, показатели | | |
| | Проблемы и тенденции развития | | |
| | Самостоятельная работа обучающихся :Подвижной состав автомобильного транспорта . | 1 | |
| Тема 2.3 | Внутренний водный транспорт | 3 | 2 |
| | Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства. | | |
| | Относительные недостатки внутреннего водного транспорта | | |

| | | | |
|-----------------|---|----------|---|
| | Технология и принципы работы, показатели работы | | |
| | Проблемы и тенденции развития | | |
| | Самостоятельная работа :Подвижной состав речного транспорта . | 1 | |
| Тема2.4 . | Морской транспорт | 3 | 2 |
| | Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства. | | |
| | Относительные недостатки морского транспорта | | |
| | Технология и принципы работы, показатели работы. | | |
| | Проблемы и тенденции развития | | |
| | Самостоятельная работа :Подвижной состав морского транспорта . | 1 | |
| Тема 2.5 | Воздушный транспорт | 3 | 2 |
| | Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства | | |
| | Относительные недостатки воздушного транспорта | | |
| | Технология и принципы работы, показатели работы. | | |
| | Проблемы и тенденции развития | | |
| | Самостоятельная работа: Подвижной состав воздушного транспорта . | 1 | |
| Тема 2.6 | Трубопроводный транспорт | 3 | 2 |
| | Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства | | |
| | Относительные недостатки трубопроводного транспорта | | |
| | Технология и принципы работы, показатели работы | | |
| | Проблемы и тенденции развития | | |
| | Самостоятельная работа: Классификация трубопроводного транспорта . | 1 | |
| Тема 2.7 | Промышленный транспорт. | 8 | 2 |
| | Общая характеристика | | |
| | Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства | | |
| | Относительные недостатки | | |
| | Проблемы и тенденции развития | | |
| | Самостоятельное изучение Принципы выбора транспорта для перевозки грузов и пассажиров в регионах – | 4 | |
| | Практическое занятие №4 Работа с показателями, характеризующими деятельность видов транспорта. | 3 | |
| Раздел 3 | Городской транспорт | | |
| Тема3.1 | Транспортная система города | 9 | 2 |
| | Специфика обслуживания пассажиропотоков | | |
| | Характеристика единой транспортной системы города. | | |
| | Современные технологии организации перевозок пассажиров | | |
| | Сферы деятельности транспорта общего пользования, ведомственного и принадлежащего частным лицам | | |
| | Самостоятельная работа :Краткая история развития городского транспорта. Работа с учебником | 2 | |
| | Практическое занятие № 5 Подведение итогов обследования пассажиропотоков | 2 | |
| Раздел4 | Организация транспортного процесса в единой транспортной системе | 8 | |
| Тема 4.1 | Виды сообщений | 8 | 2 |

| | | | |
|-----------------|---|---|---|
| | Прямое и смешанное (мультимодальное) сообщение. | | |
| | Бесперегрузочные (Интермодальные технологии) | | |
| | Транспортные коридоры | | |
| | Практическое занятие №6 Определение и выбор схемы доставки | 2 | |
| | Самостоятельная работа: Использование логистики и интермодальных технологий на транспорте | 1 | |
| Раздел 5 | Транспортные тарифы | | 3 |
| Тема 5.1 | Затраты транспорта и транспортные издержки потребителей | 4 | |
| | Влияние рыночных условий на формирование тарифов | | |
| | Понятие о тарифе, тарифной ставке | | |
| | Нижняя и верхняя границы тарифных ставок. | | |
| Тема 5.2 | Виды тарифов | 7 | 2 |
| | Грузовые тарифы | | |
| | Пассажирские тарифы. | | |
| | Транспортные тарифы в международном сообщении | | |
| | Практическое занятия № 7 Расчет тарифов за выполнение различных услуг | 2 | |
| | Самостоятельная работа: Государственное регулирование тарифов | 1 | |
| Раздел 6 | Правовые отношения на транспорте | | |
| Тема 6.1 | Договорные и контрактные отношения на внутренних и международных перевозках | 6 | 3 |
| | Договор, виды договоров на транспорте | | |
| | Основные документы национального права для всех видов транспорта и автомобильного транспорта. | | |
| | Нормативно-правовая база международных перевозок. | | |
| | Транспортная документация. Ответственность сторон за своевременную доставку грузов и пассажиров | | |
| | Сам. работа: Изучение УАТ | 1 | |
| | Практическая работа № 8 Изучение договорной документации. | 2 | |
| Раздел 7 | Наука, экология и безопасность на транспорте | | |
| Тема 7.1 | Научные проблемы транспорта | 7 | 2 |
| | Научные проблемы видов транспорта | | |
| | Научные проблемы городского транспорта | | |
| | Самостоятельная работа: Подготовить презентацию «Научные проблемы автомобильного транспорта» стр192-194 | 1 | |
| | Практические занятия № 9 Семинар по теме 7.1 | 1 | |
| | | | |

| | | | |
|---|--|-----------------|---|
| Тема 7.2 | Проблемы экологии и безопасности на транспорте. | 7 | 2 |
| | Проблемы экологии на транспорте. | | |
| | Проблемы безопасности на транспорте | | |
| | Самостоятельное изучение Тезисы, доклад | 1 | |
| Примерная тематика курсовой работы (проекта) (если предусмотрены) | | Не предусмотрен | |
| Всего часов | | 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

| № п/п | Наименование | Количество |
|-------------------------------------|-----------------------------------|------------|
| 1. Приборы и принадлежности. | | |
| 1 | Рабочее место студента | 30 компл. |
| 2 | Рабочее место преподавателя | 1 компл. |
| 3 | Электронно-вычислительные машины | 15 шт. |
| 4 | Компьютерная техника | 1 шт. |
| 5 | Мультимедийное оборудование | 1 шт. |
| 6 | Принтер | 1 шт. |
| 7 | Копировальная машина | 1 шт. |
| 8 | Шкаф для дидактического материала | 4 шт. |
| 2. Методическое обеспечение | | |
| 9 | Нормативно-справочная литература | 15 |
| 10 | Учебная литература | 15 |
| 11 | Таблицы | 15 |
| 12 | Схемы | 15 |
| 13 | Рабочая программа дисциплины | 1 |

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

Основные источники:

1. Солодкий, А. И. Транспортная инфраструктура : учебник и практикум для среднего профессионального образования / А. И. Солодкий, А. Э. Горев, Э. Д. Бондарева. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 290 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-10330-4. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/456559>

2. Неруш, Ю. М. Транспортная логистика : учебник для среднего профессионального образования / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 351 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-11697-7. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/457173>

3. 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, 2020. — 193 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-13578-7. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/466013>

Дополнительные источники:

1. Бочкарев, А. А. Логистика городских транспортных систем : учебное пособие для среднего профессионального образования / А. А. Бочкарев, П. А. Бочкарев. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 150 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-05512-2. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/454185>
2. Правовое обеспечение профессиональной деятельности (основы права) для транспортных специальностей : учебник для среднего профессионального образования / А. И. Землин [и др.] ; под общей редакцией А. И. Землина. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 421 с. — (Профессиональное образование). — ISBN 978-5-534-13789-7. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/466890>
3. Машиностроительное черчение. Инженерная графика. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://rusgraf.ru>

4. КОНТРОЛЬ И ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

Контроль и оценка результатов освоения учебной дисциплины осуществляется преподавателем в процессе проведения практических занятий и лабораторных работ, тестирования, а также выполнения обучающимися индивидуальных заданий, проектов, исследований.

| Результаты обучения (освоенные умения, усвоенные знания) | Формы и методы контроля и оценки результатов обучения |
|--|---|
| уметь: давать краткую экономико-географическую характеристику техническому оснащению и сфере применения различных видов транспорта; | Проверка конспектов; фронтальный опрос; тестирование; решение задач, оформление сопроводительных документов; оценка результатов практических занятий. |
| знать: структуру транспортной системы России, основные направления грузопотоков и пассажиропотоков | Проверка конспектов; фронтальный опрос; тестирование. Выступления с докладами и презентациями. |

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЭКОНОМИКИ И СЕРВИСА

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: *очное*

Владивосток 2020

Контрольно-оценочные средства для проведения текущего контроля и промежуточной аттестации по учебной дисциплине *ОП.04 Транспортная система России* разработаны 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): С.А. Краснокутский, преподаватель

Рассмотрено и одобрено на заседании цикловой методической комиссии

Протокол № 9 от «15» апреля 2020 г.

Председатель ЦМК  А.Д. Гусакова
подпись

Общие положения

Контрольно-оценочное средство (далее КОС) предназначено для контроля и оценки образовательных достижений обучающихся, освоивших программу учебной дисциплины Транспортная система РФ.

КОС разработано на основании требований федеральных государственных образовательных стандартов по специальностям СПО к результатам освоения ОПОП, а также рабочей программы учебной дисциплины Транспортная система РФ.

Контрольно-измерительные материалы представлены тестовыми заданиями, вопросами итоговой аттестации, темами курсовых работ.

При мониторинге результативности освоения программы учебной дисциплины рекомендуется использовать следующую шкалу оценки образовательных достижений обучающихся:

| Процент результативности (правильных ответов) | Оценка уровня подготовки | |
|--|--------------------------|---------------------|
| | балл (отметка) | вербальный аналог |
| 91 ÷ 100 | 5 | отлично |
| 76 ÷ 90 | 4 | хорошо |
| 60 ÷ 75 | 3 | удовлетворительно |
| менее 60 | 2 | неудовлетворительно |

1 Результаты освоения дисциплины, подлежащие проверке

| Результаты обучения (освоенные умения, усвоенные знания) ¹ | Основные показатели оценки результатов ² |
|---|---|
| Знание сущности и характерных черт современной транспортной системы РФ, истории его развития; функций Транспортной системы РФ. | Определение основных понятий и категорий транспортной системы РФ Понимание особенностей функций Транспортной системы РФ. Сравнение этапов развития Транспортной системы РФ. |
| Умение использовать на практике методы планирования и организации работы транспортной системы РФ. | Понимание сущности проведения анализа внешних и внутренних факторов влияющих на работу системы |
| Знание принципов построения организационной структуры управления, умение их анализировать. | Обоснование преимуществ и недостатков организационные структуры управления. |
| Знание основ формирования мотивационной политики организаций работающих в транспортной системе. | Применение основ формирования мотивационной политики организации в проведении работ по мотивации трудовой деятельности персонала. |
| Умение принимать эффективные решения, используя систему методов управления, учитывая особенности транспортной системы РФ в области профессиональной деятельности. | Понимание сущности методов управления; обоснование выбора методики принятия решений. |

¹ Комплексные умения и знания из программы учебной дисциплины.

² Указываются диагностируемые показатели, по которым можно констатировать усвоение знаний и освоение умений

2. Структура оценочных средств

2.1 Тестовые задания

1. Транспорт 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 взаимоувязанных 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) $\mathcal{E}_{нк} + \mathcal{E}_{ов} \times \ell$;
- в) $\frac{C_{нк}}{\ell} + C_{ов}$

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 ездки автомобиля при работе на маршруте рассчитывается по формуле:

а) $\frac{L_c}{L}$;

б) $\frac{T_m}{t_e}$;

в) $\frac{L^t}{t_{ос}}$

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, регистрационная 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

40. 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

41. 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

42. 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

43. 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

44. 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

45. 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

46. По типу шасси самолеты классифицируются на:

- а) пассажирские, грузовые, специальные;
- б) сухопутные, гидросамолеты, амфибии;
- в) учебные, спортивные, грузовые, пассажирские

47. Наибольшее распространение получили вертолеты:

- а) с одним несущим и одним рулевым (хвостовым) винтом;
- б) с двумя несущими винтами;
- в) с тремя несущими винтами

48. 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

49. 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)

50. 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

51. К промышленному транспорту непрерывного действия относятся:

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

52. 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

53. 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

54. 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

55. 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

56. 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, негерметичность, 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

57. 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;

58. В трубопроводных транспортных системах преимущественно используются трубы диаметров:

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

59. 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

60. 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;

61. 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

62. 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

63. Городской транспорт по назначению подразделяется на:

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

64. Метрополитены являются видом городского транспорта с:

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

65. 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

66. 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)
$$P_{\text{сут}} = \frac{24Q_{\text{сут}}}{t_{\text{скл}} + t_{\text{зр}} + t_{\text{всп}}}$$

67. 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

68. Длина причала (м) рассчитывается по формуле:

а)
$$L_{\text{пр}} = M_0 L_c + \ell_p (M_0 - 1);$$

б)
$$L_{\text{пр}} = M_0 L_c + \ell_p (M_0 - 1) + E_p;$$

в)
$$L_{\text{пр}} = M_0 L_c + \ell_p (M_0 - 1) + E_p + E_m$$

69. 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

70. 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;

71. Вместимость портовых складов для погрузки-разгрузки одного судна на морском транспорте, определяют по формуле - $E_m = k_{скл} Q_c^p + E_z$, причем:

- а) $E_z \leq 2,0 \times Q_c^p$ - запас вместимости на несовпадение режимов обработки судов и подвижного состава смежных видов транспорта;
- б) $E_z \leq 1,5 \times Q_c^p$ - запас вместимости на несовпадение режимов обработки судов и подвижного состава смежных видов транспорта;
- в) $E_z \geq 2,0 \times Q_c^p$ - запас вместимости на несовпадение режимов обработки судов и подвижного состава смежных видов транспорта;
- г) $E_z \geq 1,5 \times Q_c^p$ - запас вместимости на несовпадение режимов обработки судов и подвижного состава смежных видов транспорта

72. Потребная площадь складов рассчитывается по формуле:

а) $F_{скл} = \frac{Q_{сут}}{\ell f}$;

б) $F_{скл} = \frac{E_p}{\ell f}$;

$$в) F_{скл} = \frac{P_{сут}}{\ell f}$$

73. Число наливных эстакад в пунктах стыкования железнодорожного и нефтепродуктопроводного транспорта определяется по формуле - $n_{эст} = \frac{Q_{сут}^n t_{обр}}{24 m_{ц} q_{ц} \gamma}$, где:

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

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

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

74. 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

75. 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;

76. 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;

77. 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

78. 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

79. 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

80. 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

81. Транспортно-экспедиционные операции:

- а) являются обязанностью основного перевозчика;
- б) не являются обязанностью основного перевозчика

82. 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.)

83. 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

84. 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

85. 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;

86. 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

87. 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

88. 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

89. 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

90. 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;

91. 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

92. 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

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

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

94. 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

95. К движением 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;

96. 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

97. 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;

98. 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

99. 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

100. Для транспортных узлов радиального типа характерной особенностью является:

- а) сходимости 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

101. 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

102. 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

103. 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

104. 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

105. 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;

106. Паромные линии классифицируются на:

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

107. 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

108. 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

109. 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

110. 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;

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

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

112. 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;

113. 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

114. 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

115. При перевозке на специализированной платформе, устанавливаются:

- 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

116. Бортовой автомобиль общего назначения вмещает:

- а) 4 пятитонных контейнера;
- б) 3 пятитонных контейнера;
- в) 2 пятитонных контейнера;
- г) 1 пятитонный контейнер

117. 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

118. 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

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

- а) Московская железная дорога;

- б) Минтранс РФ;
- в) Транссибирская магистраль

2.2 Вопросы к экзамену

1. Сущность единой транспортной системы.
1. Факторы, положительно влияющие на формирование единой транспортной системы России.
2. Факторы, отрицательно влияющие на формирование единой транспортной системы России.
3. Организационная структура центрального аппарата Министерства транспорта РФ.
4. Организационная структура Федерального агентства воздушного транспорта.
5. Организационная структура Федерального агентства морского и речного транспорта.
6. Организационно-производственная структура ОАО «Российские железные дороги».
7. Организационно-производственная структура МПС РФ.
8. Сущность закона «Об аэродромной сети и аэропортах РФ».
9. Общая структура авиации России.
10. Транспорт и его отличия от других отраслей народного хозяйства.
11. Влияние развития транспорта на экономику страны.
12. Структурно-функциональная характеристика транспорта.
13. Сущность и развитие концепции единства транспортной системы.
14. Место транспорта России в мировой транспортной системе.
15. Организационная структура транспортного комплекса в системе Федерального и регионального управления.
16. Основные задачи транспортной системы РФ в современных условиях.
17. Принципы управления транспортом в современных условиях.
18. Сферы государственного регулирования транспортных отраслей и предприятий.
19. Организация управления транспортной системой РФ.
20. Основные функции Министерства транспорта России.
21. Структура органов управления транспортом региона.
22. Железнодорожный транспорт и его роль в развитии товарного рынка страны.
23. Морской транспорт и его роль в развитии товарного рынка страны.
24. Речной транспорт и его роль в развитии товарного рынка страны.
25. Воздушный транспорт и его роль в развитии товарного рынка страны.
26. Техничко-экономические особенности и преимущества железнодорожного транспорта.
27. Техничко-экономические особенности и преимущества морского транспорта.
28. Техничко-экономические особенности и преимущества речного транспорта.
29. Техничко-экономические особенности и преимущества воздушного транспорта.
30. Научные проблемы железнодорожного транспорта.
31. Научные проблемы морского транспорта.
32. Научные проблемы речного транспорта.
33. Научные проблемы воздушного транспорта.
34. Основные функции морского транспорта, его преимущества и недостатки.
35. Основные функции железнодорожного транспорта, его преимущества и недостатки.
36. Основные функции речного транспорта, его преимущества и недостатки.
37. Основные функции воздушного транспорта, его преимущества и недостатки.
38. Организационно-производственная структура ОАО корпорации «Трансстрой» (головной компании холдинга).
39. Основные преимущества железнодорожного транспорта.
40. Основные преимущества морского транспорта.
41. Основные преимущества воздушного транспорта.
42. Основные недостатки железнодорожного транспорта.
43. Основные недостатки морского транспорта.
44. Основные недостатки речного транспорта.
45. Основные недостатки воздушного транспорта.
46. Потери морского транспорта в связи с распадом СССР.
47. Потери воздушного транспорта в связи с распадом СССР.

48. Основные пути восстановления морского флота России.
49. Предприятия и организации морского флота России.
50. Роль и значение железнодорожного транспорта в единой транспортной системе России.
51. Роль и значение морского транспорта в единой транспортной системе России.
52. Роль и значение речного транспорта в единой транспортной системе России.
53. Роль и значение воздушного транспорта в единой транспортной системе России.
54. Факторы, ограничивающие использование речного транспорта.
55. Меры по развитию речного транспорта в соответствии с программой «Модернизации транспортной системы России».
56. Воздушный транспорт, его особенности и основные показатели.

Структура контрольной работы и требования к ее оформлению

Контрольная работа выполняется в виде пояснительной записки и при необходимости графической части в виде рисунков и схем. Объем работы не менее одного печатного листа.

В контрольную работу должны входить:

1. Введение.

2. Основная часть:

- оценка состояния транспортного комплекса;
- анализ соответствия показателей заданного вида транспорта предъявляемым требованиям;
- обоснование и разработка предложений, направленных на улучшение использования транспорта;
- технико-экономическая оценка предлагаемых решений.

3. Выводы.

4. Список литературы.

5. Оглавление.

Внешнее оформление контрольной работы должно быть тщательным, так как оно дает представление об инженерно-графической культуре студента и аккуратности выполнения работы, без которой никакое научное исследование невозможно.

Текстовая часть работы выполняется в соответствии с требованиями ГОСТ 2.105 - 79.

Контрольная работа выполняется на стандартных листах бумаги формата А4 (210*297), сброшюрованных в тетрадь, с обложкой из плотной бумаги. Надпись на обложке должна быть выполнена по единому образцу.

Работу разрешается выполнять на компьютере или шариковой ручкой. Титульный лист и заголовки разделов (подразделов) выполняются в полном соответствии с Единой системой конструкторской документации.

При выполнении работы рекомендуется использовать наряду с учебниками (учебными пособиями) дополнительную литературу, в которой опубликованы современные взгляды, методы и исследования, относящиеся к теме работы. Расчетные формулы, графики, схемы, таблицы и другие данные, заимствованные из литературных источников, должны быть отмечены в тексте ссылками, а сами источники указаны в перечне литературы.

Защита контрольных работ проводится в составе учебной группы. Она состоит из доклада по выполненной работе и ответов на вопросы.

В докладе, на который отводится 10–15 минут, студент должен изложить вопросы, отражающие сущность выполненной работы, например:

- цели, задачи, оценки транспортного комплекса и выводы из оценки;
- анализ соответствия показателей заданного вида транспорта предъявляемым требованиям;

- обоснование предлагаемых предложений, направленных на улучшение использования транспорта;
- технико-экономическая оценка предлагаемых решений.

План доклада в зависимости от особенностей темы и содержания контрольной работы может быть различным.

После доклада студент защищает принятые в работе рекомендации, отвечает на вопросы преподавателя и студентов, присутствующих на защите.

По результатам защиты преподаватель принимает решение по оценке контрольной работы по четырех балльной системе.

Защищенные контрольные работы сдаются на кафедру, где хранятся установленным порядком.

2.3 Темы контрольной работы

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. Технико-экономические особенности и преимущества железнодорожного.
16. Технико-экономические особенности и преимущества морского транспорта.
17. Технико-экономические особенности и преимущества речного транспорта.
18. Технико-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.