Приложение

к рабочей программе дисциплины

«Разработка транспортно-технологической схемы перевозки грузов»

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ЭКОНОМИКИ И СЕРВИСА

КАФЕДРА ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ И ТЕХНОЛОГИЙ

**Разработка транспортно-технологической схемы перевозки грузов**

Фонд оценочных средств для проведения промежуточной аттестации обучающихся

по направлению подготовки

23.04.01 Технология транспортных процессов

(Профиль Транспортный инжиниринг)

Тип ОПОП: прикладная магистратура

Владивосток 2020

**1 ПЕРЕЧЕНЬ ФОРМИРУЕМЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Код компетенции | Формулировка компетенции | Номерэтапа |
| 1 | ОПК-1 | способность формулировать цели и задачи исследования, выявлять приоритеты решения задач, выбирать и создавать критерии оценки | 1 |
| 2 | ПК-6 | Способность использовать на практике значение требований рыночной конъектуры и современных достижений науки и техники, пари разработке мер по усовершенствованию систем управления на транспорте, направленных на организацию и эффективное осуществление различных транспортно-технологических схем доставки грузов и пассажиров. | 1 |
| 3 | ПК-14 | способен обосновывать выбор маршрутных схем с использованием алгоритмов и программ расчетов параметров технологического процесса транспортного обслуживания. | 1 |

**2 ОПИСАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И КРИТЕРИЕВ ОЦЕНИВАНИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ**

***<ОПК-1> <способность формулировать цели и задачи исследования, выявлять приоритеты решения задач, выбирать и создавать критерии оценки>***

|  |  |
| --- | --- |
| **Планируемые результаты обучения**(показатели достижения заданного уровня планируемого результата обучения) | **Критерии оценивания результатов обучения** |
| **Знает** | методы и процессы сбора, передачи, обработки и накопления информации; | правильность ответов на поставленные вопросы, правильность формулировки и анализа проблем |
| **Умеет** | выделять конкретное физическое содержание в прикладных задачах будущей деятельности;  | корректность выбора инструментов решения задач, выполнение всех необходимых расчетов |
| **Владеет навыками и/или опытом деятельности.** | основами информационно-коммуникационных технологий  | демонстрация адекватных аналитических методов при работе с информацией, правильное использование алгоритма выполнения действий, самостоятельность решения поставленных задач |

***<ПК-6> <Способность использовать на практике значение требований рыночной конъектуры и современных достижений науки и техники, пари разработке мер по усовершенствованию систем управления на транспорте, направленных на организацию и эффективное осуществление различных транспортно-технологических схем доставки грузов и пассажиров>***

|  |  |
| --- | --- |
| **Планируемые результаты обучения**(показатели достижения заданного уровня планируемого результата обучения) | **Критерии оценивания результатов обучения** |
| **Знает** | основ транспортно-экспедиционного обеспечения логистических цепейраспределения грузов и товаров, технологию работы логистических систем; | правильность ответов на поставленные вопросы, правильность формулировки и анализа проблем |
| **Умеет** | проводить профессионально обоснованные консультации пооптимальному выбору транспортно-технологических схем доставки грузов с учетом пожеланий и требований грузоотправителей и грузополучателей; | корректность выбора инструментов решения задач, выполнение всех необходимых расчетов |
| **Владеет навыками и/или опытом деятельности.** | применяемыми в транспортно-экспедиционных предприятиях средствами передачи, приема, хранения и обработки информации; | демонстрация адекватных аналитических методов при работе с информацией, правильное использование алгоритма выполнения действий, самостоятельность решения поставленных задач |

***<ПК-14> <способен обосновывать выбор маршрутных схем с использованием алгоритмов и программ расчетов параметров технологического процесса транспортного обслуживания.>***

|  |  |
| --- | --- |
| **Планируемые результаты обучения**(показатели достижения заданного уровня планируемого результата обучения) | **Критерии оценивания результатов обучения** |
| **Знает** | технологии, организации и управления перевозками в прямом и смешанном сообщениях; | правильность ответов на поставленные вопросы, правильность формулировки и анализа проблем |
| **Умеет** | оформлять сопроводительные документы на всех этапах реализации различных транспортно-технологических схем доставки грузов, включая операции приемки-сдачи, складирования, разукрупнения партий и таможенной очистки грузов; | корректность выбора инструментов решения задач, выполнение всех необходимых расчетов |
| **Владеет навыками и/или опытом деятельности.** | экономико-математическими методами оперативного управлениятранспортным процессом, сменно-суточного планирования, контроля; | демонстрация адекватных аналитических методов при работе с информацией, правильное использование алгоритма выполнения действий, самостоятельность решения поставленных задач |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

**3 Перечень оценочных средств**

***<ОПК-1> <способность формулировать цели и задачи исследования, выявлять приоритеты решения задач, выбирать и создавать критерии оценки>***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Контролируемые планируемые результаты обучения | Контролируемые темы дисциплины | Наименование оценочного средства и представление его в ФОС\* |
| **текущий контроль** | **промежуточная аттестация** |
| Знания:  | основы транспортно-экспедиционного обеспечения логистических цепей распределения грузов и товаров, технологию работы логистических систем; | Тема 1-4 | Задание №1 | Дискуссия на тему«Современные виды транспорта» |
| Умения:  | выделять конкретное физическое содержание в прикладных задачах будущей деятельности; | Тема 1-4 | Задание №2 | Доклад |
| Задание №3  | Доклад |
| Задание №4  | Доклад |
| Навыки: | основами информационно-коммуникационных технологий | Тема 2  | Задание 5 | Доклад |
| Тема 3 | Задание №5 | Доклад |
|  Тема 4 |  Задание №4 | Доклад |

***<ПК-6> <Способность использовать на практике значение требований рыночной конъектуры и современных достижений науки и техники, пари разработке мер по усовершенствованию систем управления на транспорте, направленных на организацию и эффективное осуществление различных транспортно-технологических схем доставки грузов и пассажиров>***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Контролируемые планируемые результаты обучения | Контролируемые темы дисциплины | Наименование оценочного средства и представление его в ФОС\* |
| **текущий контроль** | **промежуточная аттестация** |
| Знания:  | основ транспортно-экспедиционного обеспечения логистических цепейраспределения грузов и товаров, технологию работы логистических систем; | Тема 1-3 | Задание №1 | Дискуссия на тему«Преимущества и недостатки различных видов транспорта» |
| Умения:  | проводить профессионально обоснованные консультации пооптимальному выбору транспортно-технологических схем доставки грузов с учетом пожеланий и требований грузоотправителей и грузополучателей; | Тема 2-4 | Задание №2 | Доклад |
| Задание №3  | Доклад |
| Задание №4  | Доклад |
| Навыки: | применяемыми в транспортно-экспедиционных предприятиях средствами передачи, приема, хранения и обработки информации; | Тема 3 | Задание 5 | Доклад |
| Тема 2 | Задание №5 | Доклад |
|  Тема 4 |  Задание №4 | Доклад |

***<ПК-14> <способен обосновывать выбор маршрутных схем с использованием алгоритмов и программ расчетов параметров технологического процесса транспортного обслуживания.>***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Контролируемые планируемые результаты обучения | Контролируемые темы дисциплины | Наименование оценочного средства и представление его в ФОС\* |
| **текущий контроль** | **промежуточная аттестация** |
| Знания:  | технологии, организации и управления перевозками в прямом и смешанном сообщениях; | Тема 1-3 | Задание №1 | Дискуссия на тему«Выбор наилучшего вида транспорта для выполнения конкретных услуг» |
| Умения:  | оформлять сопроводительные документы на всех этапах реализации различных транспортно-технологических схем доставки грузов, включая операции приемки-сдачи, складирования, разукрупнения партий и таможенной очистки грузов; | Тема 4 | Задание №2 | Доклад |
| Задание №3  | Доклад |
| Задание №4  | Доклад |
| Навыки: | экономико-математическими методами оперативного управлениятранспортным процессом, сменно-суточного планирования, контроля; | Тема 1 | Задание 5 | Доклад |
| Тема 2  | Задание №5 | Доклад |
|  Тема 3  |  Задание №4 | Доклад |

**4 ОПИСАНИЕ ПРОЦЕДУРЫ ОЦЕНИВАНИЯ**

Качество сформированности компетенций на данном этапе оценивается по результатам текущих и промежуточной аттестаций количественной оценкой, выраженной в баллах, максимальная сумма баллов по дисциплине равна 100 баллам.

Таблица 4.1 – Распределение баллов по видам учебной деятельности

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Виды учебной деятельности | Собеседование |  Задание. 1 | Задание 2 | Задание 3 | Задание 4  | Задание№5 | Дискуссия | Доклад | Итого |
| Лекции |  10 |  |  |  |  |  |  |  | 10 |
| Задания |   | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |  |  | 50 |
| Самостоятельная работа |   |  |  |  |  |  | 20 |  | 20 |
| Промежуточная аттестация |   |  |  |  |  |  |  | 20 | 20 |
| Итого |  |  |  |  |  |  |  |  | 100 |

Промежуточная аттестация по дисциплине «Разработка транспортно-технологической схемы перевозки грузов» включает в себя теоретические задания, позволяющие оценить уровень усвоения обучающимися знаний, и практические задания, выявляющие степень сформированности умений и владений. Усвоенные знания и освоенные умения, проверяются при в ходе дискуссия и докладов.

Объем и качество освоения обучающимися дисциплины, уровень сформированности дисциплинарных компетенций оцениваются по результатам текущих и промежуточной аттестаций количественной оценкой, выраженной в баллах, максимальная сумма баллов по дисциплине равна 100 баллам.

Сумма баллов, набранных студентом по дисциплине, переводится в оценку в соответствии с таблицей.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Сумма балловпо дисциплине | Оценка по промежуточной аттестации | Характеристика уровня освоения дисциплины |
| от 91 до 100 |  «отлично» | Студент демонстрирует сформированность дисциплинарных компетенций на итоговом уровне, обнаруживает всестороннее, систематическое и глубокое знание учебного материала, усвоил основную литературу и знаком с дополнительной литературой, рекомендованной программой, умеет свободно выполнять практические задания, предусмотренные программой, свободно оперирует приобретенными знаниями, умениями, применяет их в ситуациях повышенной сложности. |
| от 76 до 90 |  «хорошо» | Студент демонстрирует сформированность дисциплинарных компетенций на среднем уровне: основные знания, умения освоены, но допускаются незначительные ошибки, неточности, затруднения при аналитических операциях, переносе знаний и умений на новые, нестандартные ситуации.  |
| от 61 до 75 |  «удовлетворительно» | Студент демонстрирует сформированность дисциплинарных компетенций на базовом уровне: в ходе контрольных мероприятий допускаются значительные ошибки, проявляется отсутствие отдельных знаний, умений, навыков по некоторым дисциплинарным компетенциям, студент испытывает значительные затруднения при оперировании знаниями и умениями при их переносе на новые ситуации. |
| от 41 до 60 |  «неудовлетворительно» | Студент демонстрирует сформированность дисциплинарных компетенций на уровне ниже базового, проявляется недостаточность знаний, умений, навыков. |
| от 0 до 40 |  «неудовлетворительно» | Дисциплинарные компетенции не формированы. Проявляется полное или практически полное отсутствие знаний, умений, навыков. |

**5 КОМПЛЕКС ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ**

**5.1 Примерные вопросы для проведения опроса**

1. Основные понятия и определения.
2. Структура эталонного транспортно-экспедиционного обслуживания (ТЭО).
3. Виды ТЭО. Транспортно-экспедиционное обслуживание при междугородных перевозках.
4. Транспортно-экспедиционное обслуживание при завозе и вывозе грузов с транспортных узлов. Основные формы ТЭО.
5. Экспедиторские и транспортно-агентские услуги.
6. Договор экспедирования.
7. Правовые взаимоотношения экспедиторов и транспортных агентов с принципалами и третьими лицами. Выполнение экспедиторского поручения на основе правовых норм договора перевозки и договора поручения.
8. Выполнение экспедиторского поручения на основе правовых норм договора комиссии.
9. Выполнение экспедиторского поручения на основе правовых норм договора агентирования.
10. Договор транспортного агентирования.
11. Предмет контракта, количество и качество товара, срок и дата поставки.
12. Форма товарной цены. Базисные условия поставки. Инкотермс-2000.
13. Базисные условия поставки группы Е (EXW). Базисные условия поставки группы F (FCA, FAS, FOB).
14. Базисные условия поставки группы C (CFR, CIF, CPT,CIP).
15. Базисные условия поставки группы D (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP).
16. Товаросопроводительная документация. Упаковка и маркировка. Пакетизация и контейнеризация.
17. Правовые нормы международных транспортных конвенций, регулирующие правоотношения в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания.

18. Договор об организации (планировании) перевозок.
19. Железнодорожная экспедиция.
20. Перевозки грузов на линейных условиях судами морских и речных регулярных линий.
21. Транспортно-экспедиционное обслуживание перевозок грузов в смешанных сообщениях. Прямое смешанное сообщение.
22. Интермодальные перевозки грузов.
23. Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов на автомобильном и речном транспорте.
24. Стандартизация проформы экспедиторского поручения.
25. Экспедиторское поручение на ведение расчетов по экспортным внешнеторговым сделкам. Инкассовая форма расчета. Аккредитивная форма расчета.
26. Агентское поручение на привлечение грузов к перевозке.
27. Агентские поручения на букировку и отзыв грузов.
28. Агентско-экспедиторское поручение на оформление стивидорного и тальманского контрактов.
29. Экспедиторское поручение на оформление договора хранения внешнеторговых грузов; экспедиторское и агентское поручения на терминальное обслуживание.
30. Экспедиторские и агентские поручения, связанные со страхованием грузов и транспортных средств.
31. Экспедиторские и агентские поручения, связанные с таможенным оформлением товаров и транспортных средств.
32. Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза
33. Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на морском транспорте
34. Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на железнодорожном транспорте
35. Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на автомобильном транспорте
36. Транспортно-экспедиционные операции при отправке груза на воздушном транспорте
37. Транспортно-экспедиционные операции в пути следования груза
38. Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза
39. Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на морском транспорте
40. Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на железнодорожном транспорте
41. Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на автомобильном транспорте
42. Транспортно-экспедиционные операции при прибытии груза на воздушном транспорте
43. Особенности агентского обслуживания контейнерных перевозок

44. Особенности экспедиционного обслуживания при перевозке грузов в контейнерах

Критерии оценки

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Баллы | Описание |
| 5 | 19–20 | Сформировавшееся систематическое углубленное фундаментальное знание передового, отраслевого, межотраслевого и зарубежного опыта при разработке и реализации производственных программ, оборудования, применяемого на предприятиях транспортного комплекса, оценки экономической эффективности эксплуатации техники |
| 4 | 16–18 | В целом сформировавшееся знание передового, отраслевого, межотраслевого и зарубежного опыта при разработке и реализации производственных программ, оборудования, применяемого на предприятиях транспортного комплекса, оценки экономической эффективности эксплуатации техники |
| 3 | 13–15 | Неполное знание передового, отраслевого, межотраслевого и зарубежного опыта при разработке и реализации производственных программ, оборудования, применяемого на предприятиях транспортного комплекса, оценки экономической эффективности эксплуатации техники |
| 2 | 9–12 | Фрагментарное знание передового, отраслевого, межотраслевого и зарубежного опыта при разработке и реализации производственных программ, оборудования, применяемого на предприятиях транспортного комплекса, оценки экономической эффективности эксплуатации техники |
| 1 | 0–8 | Отсутствие знаний передового, отраслевого, межотраслевого и зарубежного опыта при разработке и реализации производственных программ, оборудования, применяемого на предприятиях транспортного комплекса, оценки экономической эффективности эксплуатации техники |

**6. ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ**

**Абразивность** - это способность грузов истирать соприкасающиеся с
ними поверхности транспортных средств, погрузочно-разгрузочных машин и
сооружений (алмаз и др.).
**Авиационная грузовая накладная (Air Waybill) или транспортная
накладная** – это документ, оформленный грузоотправителем или от имени
грузоотправителя, который свидетельствует о заключении договора перевозки
и приема груза к перевозке на условиях, определенных в данном договоре
**Автоматизированные системы диспетчерского контроля и регулирования** - системы с автоматизацией процессов получения, передачи и переработки информации при сохранении за диспетчером функций анализа и принятия решений
**Автоматические системы диспетчерского контроля** – системы с полной автоматизацией процессов получения, передачи и обработки информации,
включая его анализ и принятие решений при сохранении за диспетчером только функций контроля за работой системы автоматики и решения незапрограммированных задач.
**Амортизирующие материалы** обеспечивают сохранность изделий при
ударах, вибрации, трении выступающих частей изделия и внутренних поверхностей транспортной тары
**Аналитический исследовательский метод нормирования** – это метод,
при котором все составляющие нормы времени устанавливаются непосредственным наблюдением и измерением затрат времени.
**Аналитический расчетный метод нормирования** – это метод, при котором основное (технологическое) время устанавливают расчетами по соответствующим формулам с применением таблиц нормативов.
**Баллон** — это емкость каплеобразной, шарообразной или цилиндрической формы со сферическим дном и узкой горловиной (стеклянный баллон называется ***бутылью****).***Барабан** — это емкость с гладким или гофрированным корпусом цилиндрической формы без обручей или зигов катания с плоским дном.
**Бочка** — это тара с корпусом параболической или цилиндрической формы с обручами или зигами катания, с доньями
**Бухгалтерский баланс** - обычно представляется в виде двусторонней
таблицы, левая сторона которой называется активом, а правая — пассивом.
**Бухгалтерский учет** – это система непрерывного, сплошного и строго
документального отражения в денежном выражении хозяйственной деятельности предприятия.

**Вариант работы** — это предельно краткое обозначение («судно —
склад», «судно — вагон», «автомобиль – вагон» и др.) направления перемещения груза и его местоположения в начале и в конце технологически завершенной части процесса его перегрузки.
**Влажность** – определяет процентное содержание влаги в массе грузов.
**Возвратная тара** – это разовая тара, используемая повторно после незначительного ремонта или без него.
**Временная технологическая инструкция перегрузки (ВТИП) грузов** –
это оперативный документ, регламентирующий временный технологический
процесс перегрузки новых для объекта транспорта грузов, поступающих эпизодически или небольшими партиями, а также при наличии обоснованных отступлений временного характера от действующей на объекте транспорта технологии.
**Временные погрузочно-разгрузочные пункты** *–* это пункты, которые
организуются для обслуживания объектов строительства, при уборке урожая и
т.д.
**Время перерыва не зависящее от рабочего** - это простои в ожидании
погрузки и разгрузки, при оформлении товарно-транспортной документации и
др.
**Время простоя автомобиля под погрузкой-разгрузкой** — это время
между прибытием и убытием автомобиля у грузоотправителя и грузополучателя.
**Вспомогательное время** - это время, затрачиваемое на действия, обеспечивающие возможность выполнения элементов работы, относящихся к основному времени (для водителя транспортного средства – это время на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, пуск и прогрев двигателя, открывание и
закрывание бортов).
**Вспомогательное упаковочное средство** – это элемент упаковки, который в комплексе с тарой или без нее выполняет функции упаковки.
**Вспомогательные производственные процессы** – это процессы, которые способствуют выполнению основных процессов
**Вторичные ресурсы** — это отработавшие свой срок агрегаты, узлы и детали автомобилей, аккумуляторы, моторные и трансмиссионные масла, технические жидкости, шины, отходы черных и цветных металлов и др.
**Вязкость** – это свойства частиц жидкости сопротивляться перемещению
относительно друг друга под действием внешних сил (битумы, жир, масла).
**Гигроскопичность** – это способность грузов легко поглощать влагу воздуха (соль, сахар, хлопок, шерсть).
**Гранулометрический состав** - характеризует количественное распределение частиц насыпных и навалочных грузов по крупности
**Груз** – это продукт производства (сырье, полуфабрикаты, готовая продукция), который принят транспортом к перевозке.

**Грузовая ведомость (CARGO MANIFEST)** – это документ, в котором
указываются номера авиационных грузовых накладных, количество грузовых
мест, вес товаров, которые загружаются на борт (выгружаются с борта) воздушного судна, которое находится на таможенном контроле, и другие сведения, которые используются при перемещении товаров.
**Грузоведение** - дисциплина, которая изучает свойства предметов и материалов, которые связаны с процессом их транспортировки.
**Грузовые потоки** представляют собой конкретное выражение транспортно-экономических связей (в виде количества грузов), которые образуются
в процессе производства и обмена товарами между отправителями и получателями грузов, и распределяются по различным путям сообщения
**Грузонапряженность** – это количество тонн грузов, приходящегося на 1
км пути за единицу времени.
**Грузообразующими пунктами** – предприятия и организации, вывозящие свою продукцию, материалы и отходы производства.
**Грузопоглощающие пункты** –предприятия и организации, на которые
производится завоз сырья, материалов, топлива и других грузов, необходимых
для их нормальной производственной деятельности.
**Грузы, обладающие специфическими запахами** – грузы, которые при
совместном хранении или перевозке могут привести к порче других грузов.
**Групповая тара** – служит для комплектации и укрупнения партий изделий, предварительно упакованных в потребительскую тару.
**Декларация отправителя опасных грузов (Shipper’s Declaration for
Dangerous Goods)** – это документ, который оформляется грузоотправителем и
предоставляется перевозчику при принятии для перевозки опасных грузов.
**Диспетчирование** - предварительное планирование и точнейшее повседневное выполнение составленных планов.
**Ездка** – представляет собой законченный цикл транспортного процесса и
состоит из следующих элементов: 1) погрузки грузов; 2) пробег транспортного
средства от пункта погрузки к пункту разгрузки; 3) разгрузки грузов; 4) пробег
к следующему пункту погрузки.
**Естественная убыль продукции или товара** – это потери, являющиеся
следствием физико-химических свойств, воздействия метеорологических факторов и не совершенства существующих в данное время средств защиты продукции и товаров от потерь при транспортировании и хранении.
**Железнодорожная накладная СМГС и ЦИМ** – основной документ по
перевозке грузов железнодорожным транспортом.
**Закон больших чисел** - принцип, согласно которому количественные закономерности, присущие массовым общественным явлениям, наиболее явным образом проявляются при достаточно большом числе наблюдений.
**Изолирующие материалы** – служат для защиты грузов от воздействия
внешних агрессивных факторов.

**Инструктаж (вводный)** — содержит информацию об особенностях условий выполнения перевозок и ПРР на предприятии, о маршрутах перевозки,
вопросах организации и осуществления мероприятий по БДД.
**Инструктаж (периодический)** — проводится ежемесячно и должен содержать сведения о новых нормативных документах, касающихся работы водителей, действиях водителя при возникновении критических ситуаций, ДТП, осуществления противоугонных и противопожарных мер.
**Инструктаж (предрейсовый)** *—* содержит информацию об условиях
движения и наличии опасных участков (особенности дороги, наличие железнодорожных переездов, путепроводов, мест скопления людей), погодных условиях, режиме труда и отдыха, местах заправки топливом, отдыха и приема пищи, порядке стоянки и охраны транспортных средств.
**Инструктаж (сезонный)** — проводится два раза в год и содержит информацию об особенностях безопасного управления транспортными средствами в различных условиях, об изменении транспортных и пешеходных потоков, анализ ДТП.
**Инструктаж (специальный)** *—* проводится в случаях направления водителя в командировку, внезапного изменения маршрута перевозки, характера
груза, поступления информации о стихийных бедствиях, дорожнотранспортных или экологических происшествиях в зоне маршрута движения транспортных средств.
**Канал связи** – это любая система, способная осуществлять передачу информации.
**Канистра** — емкость, имеющая в сечении, параллельном дну, форму,
близкую к форме прямоугольника, с устройством для переноса и сливной горловиной с рычажным или винтовым затвором
**Качество** *—* это совокупность свойств продукции, обуславливающих ее
пригодность удовлетворять определенные потребности в соответствии с ее назначением.
**Комбинированные маршруты** - это сочетание нескольких маршрутов,
когда за один оборот может быть совершено несколько ездок по отдельным
маршрутам
**Комплексно-механизированные работы** – это работы, при которых
технологические операции выполняются машинами и установками без применения ручного труда.
**Компонентные знаки** — формируют достаточно обширный перечень
условных обозначений маркировок, предназначенных для информации: о применяемых пищевых добавках — «индекс Е», химическом составе товара
краски, лаки, металлы, шпатлевки и пр.
**Коносамент (BILL OF LADING)** – документ, регулирующий правоотношения между перевозчиком и грузополучателем, свидетельствует о принятии перевозчиком груза, сведения о котором приведено в коносаменте, и является одним из документов, которые подтверждают наличие и содержание договора морской перевозки.

**Контейнер** - это элемент транспортного оборудования с постоянной технической характеристикой, достаточно прочной для повторного использования, имеющий специальную конструкцию, которая обеспечивает удобную перевозку одним или несколькими видами транспорта, имеющий устройство, которое, обеспечивает быстрое выполнение погрузочно-разгрузочных работ
**Коррозия** – это разрушение металлов или металлических изделий, вследствие их химического или электрохимического взаимодействия с внешней средой.
**Коэффициент выпуска парка транспортных средств (ТС)** характеризует долю парка ТС, находящуюся в эксплуатации (на линии), относительно
календарного времени.
**Коэффициент динамического использования грузоподъемности** определяется отношением количества фактически выполненных тонна-километров к количеству тонна-километров, которые могли быть выполнены при полном использовании грузоподъемности транспортного средства.
**Коэффициент использования парка транспортных средств (ТС)** - характеризует долю парка ТС, находящуюся в эксплуатации (на линии), относительно рабочего времени
**Коэффициент использования пробега** - показатель, характеризующий
величину степени полезного использования общего пробега.
**Коэффициент специализации** характеризуется отношением количества
видов груза, для которых приспособлен кузов данного транспортного средства, к общему количеству видов груза перевозимого на автомобильном транспорте
**Коэффициент статистического использования** грузоподъемности определяется отношением количества фактически перевезенного груза к количеству груза, которое могло быть перевезено
**Коэффициент технической готовности парка транспортных средств
(ТС)** показывает, какая часть транспортных средств из списочного количества
находится в технически исправном состоянии и может быть использована в работе.
**Коэффициент универсализации** - является обратным коэффициенту
специализации.
**Крупнопартионные перевозки** – это перевозки грузов, которые соответствуют грузоподъемности транспортных средств
**Липкость** - свойство навалочных грузов прилипать к поверхностям твердых тел (сера, тальк, цемент липнут к металлам, мел — к дереву).
**Лоток** — открытый ящик высотой не более 110 мм.
**Манипуляционные знаки** *-* формируют комплекс условных обозначений, предназначенных для информации о способах обращения (хранения,
складирования, перевозки, погрузки-выгрузки и др.) с грузами (тарой) и товарами
**Маркировка** – это текст, условное обозначение, рисунки на упаковке
или продукции.

**Маршрут движения** – это путь следования транспортных средств при
выполнении перевозок
**Маршрутизация перевозок** – это разработка порядка следования транспортных средств между корреспондирующими пунктами.
**Масса брутто** – это масса упаковки и продукции в ней.
**Масса нетто** – это масса продукции в единицах упаковки.
**Масса упаковки** – это масса тары и вспомогательных упаковочных
средств.
**Массовыми перевозками** считаются организационно-связанные перевозки больших количеств однородных грузов.
**Материально-техническое снабжение** — это процесс планового распределения средств производства и организации своевременного и комплексного доведения их от производителя до транспортного предприятия, что дает возможность обеспечить ритмичность выполнения плана перевозок (выпуска готовой продукции).
**Маятниковые маршруты** - это маршруты, по которым путь следования
транспортных средств в прямом и обратном направлении проходит по одной и
той же трассе.
**Мелкопартионные перевозки** – это перевозки небольших партий грузов
(меньше грузоподъемности транспортных средств).
**Местные грузопотоки** – это корреспонденция грузов между двумя смежными пунктами.
**Местные рабочие технологические карты** разрабатываются: 1) при
поступлении на объект транспорта грузов, на перегрузку которых отсутствуют
утвержденные карты типовых или опытных технологических процессов;
2) в случаях, когда местные условия и особенности работы объекта
транспорта не дают возможности взять за основу типовой (или опытный) технологический процесс и достигнуть установленного уровня производительности.
**Механизированные работы** - это такие работы, при которых все основные операции с грузом выполняются машинами и устройствами (установками),
а вспомогательные операции — вручную рабочими.
**Мешок** — мягкая емкость в форме рукава со склеенным, сваренным или
сшитым дном, с открытой или закрытой горловиной.
**Микрорайон** – это участок, на котором расположено несколько грузообразующих и грузопоглощающих пунктов.
**Многооборотная тара** – тара, которая предназначена для многократного
использования.
**Мораторий** - установленная правительством страны отсрочка исполнения обязательств при чрезвычайных обстоятельствах.
**Морозостойкость** - способность штучных грузов выдерживать замораживание и оттаивание, сохраняя свои свойства.

**Неавтоматические системы диспетчерского контроля и регулирования движения** – это системы, рассчитанные на получение и обработку информации о движении силами работников диспетчерского аппарата при минимально необходимом обеспечении его средствами информации о движении и связи с автомобилями.
**Неравномерность перевозки** - это изменение объема перевозок в тоннах
во времени, т. е. по кварталам, месяцам, неделям, суткам и часам суток.
**Номинальная (паспортная) грузоподъемность транспортного средства** – это максимально возможное количество груза, которое может быть погружено при полном использовании вместимости.
**Норма естественной убыли груза при перевозках** - это утвержденная в
установленном порядке предельно допустимая разница массы груза в пункте
разгрузки в процентах к первоначальной массе груза, при условии применения
профилактических мер защиты и соблюдения правил транспортирования, учитывающая фактическое расстояние (время) перевозки.
**Нулевой пробег** - это пробег, вызванный необходимостью подачи транспортного средства к месту работы (погрузки) из гаража и из пункта выгрузки в гараж.
**Оборачиваемость средств** – это продолжительность прохождения средствами отдельных стадий циклов производства и обращения.
**Оборот** – понимают пробег транспортного средства по заданному маршруту с обязательным возвращением в первоначальный пункт погрузки.
**Обстоятельства непреодолимой силы** - чрезвычайные и непредотвратимые при данных условиях обстоятельства.
**Общий пробег** - путь, пройденный за время на линии
**Объемная масса** – используется для определения массы насыпных и навалочных грузов, характеризует массу грузов в единице объема с учетом скважистости и пористости.
**Одиночная езда** – это режим работы водителей на линии, при которой
один водитель работает в течение всего времени нахождения транспортного
средства на линии.
**Окислительные свойства** – это способность легко отдавать избыток кислорода другим веществам.
**Оперативный учет** – учет, необходимый для текущего руководства работы в процессе производства.
**Операция** - это часть технологического процесса, осуществляемая одним
или несколькими рабочими на одном рабочем месте над определенным предметом труда.
**Опытные рабочие технологические карты** составляются для проверки
и отработки в эксплуатационных условиях объектов транспорта опытных технологических процессов, в которых предусмотрено использование новых типов машин, грузозахватных устройств и приспособлений, средств укрупнения грузовых мест, а также технологических приемов и способов выполнения работы.
**Опытный технологический процесс** – это процесс, который базируется
на использовании новых технических средств, а также приемов работы, требующих эксплуатационной проверки и отработки.
**Организационный уровень безопасности** - заключается в поддержании
надлежащей дисциплины, полноценном оформлении соответствующих документов, разграничении доступа к информации сотрудников транспортного предприятия и т. п.
**Организация перевозочного процесса** - это определение и создание
точных пропорций во времени между отдельными этапами.
**Органолептический метод** *-* метод исследования грузов с помощью одних только органов чувств человека — зрения, осязания, вкуса, обоняния, слуха без использования каких-либо приборов и аппаратов.
**Основная задача технического нормирования** – это установление научно-обоснованных и проверенных на практике минимально-необходимых затрат времени на выполнение определенной работы
**Основное (технологическое) время** - это время, в течение которого непосредственно осуществляется технологический процесс (для водителя оно
включает время движения транспортного средства на линии).
**Основные производственные процессы** – это процессы, которые обеспечивают выполнение главной задачи производства - выпуск продукции (для транспортного предприятия – перевозочный процесс).
**Пакетирующая кассета** – состоит из рам, стоек и соединительных элементов.
**Пакетирующая обвязка** – это гибкое средство пакетирования (полимерные или металлические ленты, сетки, полимерные термоусадочные и растягивающие пленки).
**Пакетирующая стяжка** – это полужесткое средство пакетирования со
стягивающим приспособлением.
**Пакетирующий строп** – состоит из жестких и гибких элементов с замковым устройством.
**Парк транспортных средств** или **списочным парком** - это общее количество транспортных средств, находящихся в распоряжении предприятий и числящихся на его балансе.
**Партионность перевозок** – определяется потребностью в одновременной перевозке грузов от грузоотправителей к грузополучателям и характеризуется количеством или массой доставляемого груза.
**Первичные ресурсы** - это ресурсы, котрые используемые автотранспортным предприятием в ходе производственной деятельности: 1. Новые автомобили, агрегаты, узлы, приборы, запасные части, автошины, аккумуляторы,
технологическое оборудование и инструмент. 2. Топливные, смазочные и другие эксплуатационные материалы, различные изделия и материалы для хозяйственных нужд.

**Плавающие центры тяжести микрорайона** – это центры тяжести, рассчитываемые для решения конкретных оперативных задач по исходным данным этих задач и меняющие свое местоположение.
**Плотность** – это масса однородного вещества в единице объема (кг/м3),
в практике наиболее используется т/м3.
**Поглощающие материалы** – используются для поглощения избыточных
паров воздуха, которые проникают внутрь упаковки или для предотвращения
распространения внутри упаковки жидкостей.
**Погрузочно-разгрузочные пункты (ПРП)** — это объекты, на которых
производятся погрузочно-разгрузочные работы и оформление документов на
перевозку грузов.
**Подготовительно-заключительное время** - это время, затрачиваемое на
ознакомление с работой, подготовку ее к выполнению, а также на действие,
связанное с окончанием работы.
**Поддон** – это настил (или настилы), который при необходимости имеет
надстройку для размещения или крепления грузов.
**Подкладной лист** – представляет собой сплошной или со сквозными отверстиями по площади лист, который имеет гладкую поверхность с отогнутым вверх краем или краями.
**Полуфабрикаты** — материалы, не доведенные в процессе технологической обработки до состояния, в котором они пригодны к потреблению, и подлежащие дальнейшей обработке в других областях производства (металл, чугун, мука и др.).
**Получелночный метод организации движения** – это метод организации движения транспортных средств, при котором прицепы (полуприцепы)
меняются только в одном пункте (пункте погрузки или разгрузки).
**Пористость** – характеризует наличие и суммарный объем внутренних
пор и капилляров в массе грузов и оценивается коэффициентом пористости.
**Потребительская тара** – это вид упаковки, в которую расфасовывают
товары для доставки их конечному потребителю в розничной торговой сети.
(Примеры: пробирка, ампула, коробка, пачка, банка).
**Предупредительные знаки маркировки** *-* предназначены для обеспечения безопасности потребителя, товаров и сохранения окружающей среды при
перевозке, хранении и использовании потенциально опасных товаров путем
предупреждения об опасности или указания на выполнение обязательных действий по предупреждению опасности.
**Пробегом** называется расстояние, проходимое транспортным средством
за определенный период времени.
**Продолжительность работы транспортного средства на линии** определяется как разность между моментом возвращения в гараж и моментом выхода транспортного средства из гаража.

**Производственная тара** – используется для упакования, перемещения и
хранения полуфабрикатов, запасных частей, комплектующих внутри цеха, завода или предприятия.
**Прямым направлением** условно считается направление грузопотоков,
имеющих большую величину.
**Пылеемкость** – это способность грузов легко поглощать пыль из окружающей среды.
**Рабочие приемы** — это часть элемента операции.
**Рабочие технологические карты (РТК)** *-* основной технологический
докуменм, регламентирующий установленные на объекте транспорта технологические процессы грузовых работ.
**Рабочий цикл машины** – это законченный технологический процесс
производства подъемно-транспортных операций с единицей груза, определяемый как сумма времени, затрачиваемого на отдельные операции с грузом в
процессе погрузки или разгрузки.
**Развозочные, сборочные и сборочно-развозочные маршруты** - это разновидность маршрутов, на которых транспортные средства последовательно
проходя погрузочно-разгрузочные пункты, постепенно загружаются или разгружаются или одновременно загружаются и разгружаются.
**Разжижение** – свойство грузов при переувлажнении изменять свою форму по причине уменьшения силы сцепления между частицами грузов. (некоторые руды и рудные концентраты).
**Размерные знаки** — знаки, введенные для обозначения конкретных физических величин, определяющих количественные параметры товара: массу, вес, объем, длину и пр.
**Разовая тара** – предназначена для однократного перемещения продукции.
**Распыляемость** – это способность мельчайших частиц вещества образовывать с воздухом устойчивые взвеси и переноситься воздушными потоками на значительные расстояния от места расположения грузов (мука, песок, уголь, цемент).
**Режим хранения** – это совокупность таких показателей, как температура,
влажность, освещение, сроки хранения.
**Ручные работы** – это работы, в которых все операции выполняют вручную или с применением простейших приспособлений (роликовые ломы и
транспортеры, домкраты, наклонные лотки, уравнительные переходные площадки и мостики, ручные вилочные тележки, ручные тали, тачки, рольганги и т. п.).
**Сводообразование** – это процесс образования свода над выпускным отверстием бункера, характерный для насыпных и навалочных грузов.
**Сезонный запас** создается в связи с сезонным характером производства
или потребления материалов, а иногда и сезонностью завоза.

**Системы GPS (Global Positioning System** - глобальные системы позиционирования), которые позволяют определять географические координаты и высоту расположения подвижного объекта.
**Скважистость** определяет наличие и величину пустот между отдельными частичками грузов и оценивается коэффициентом скважистости.
**Склад** - это специализированное здание, сооружение, устройство, предназначенное для приемки, обработки, хранения и выдачи грузов по назначению.
**Скоропортящиеся** – грузы, требующие защиты от действия повышенной
или пониженной температуры окружающей среды.
**Слеживаемость** – это способность отдельных частиц грузов сцепляться,
прилипать к стенкам транспортных средств, бункеров, друг к другу и образовывать достаточно прочную монолитную массу.
**Сменная езда** – это режим работы водителей на линии, при котором на
транспортном средстве работают 2-3 водителя, чередуясь по сменам в течение
суток.
**Смерзаемость** - способность некоторых навалочных грузов терять сыпучесть под влиянием отрицательной температуры.
**Сорт товара (продукции)** — это градация товара (продукции) определенного вида по одному или нескольким показателям качества, установленная
нормативной документацией.
**Социально-психологический уровень безопасности** - обеспечивает
стимулирование труда сотрудников, хороший моральный климат в коллективе, ответственность каждого сотрудника за репутацию перевозчика.
**Спаренная езда** (дальние междугородние перевозки) – это режим работы
водителей, при котором в транспортном средстве находятся одновременно два
водителя.
**Спекаемость** - соединение частиц груза под воздействием изменения
температуры окружающей среды.
**Специализированные автомобили** – это автомобили, по своей конструкции и оборудованию предназначенные для перевозки пассажиров или грузов определенных категорий.
**Специализированные грузопоглащающие (грузообразующие) пункты** – это пункты, производящие вывоз или ввоз какого-либо однородного груза.
**Специализированный контейнер –** используется для доставки грузов
определенной категории.
**Специальные автомобили** – это автомобили, по своей конструкции и
оборудованию предназначенные для выполнения специальных рабочих функций.
**Способность к инфекционному и радиационному воздействию** – свойства грузов распространять инфекционные и радиоактивные вещества, а также
выделять бета-, гамма-, нейтронные лучи.

**Среднетехническая скорость** – измеряется количеством километров,
которые проходит транспортное средство за час движения.
**Среднеэксплуатационная скорость** – представляет собой отношение
общего пробега ко времени работы транспортного средства на линии (учитывает время простоя транспортного средства при выполнении погрузочноразгрузочных работ).
**Средняя величина показателя пробега с грузом за ездку** - это отношением пробега транспортного средства с грузом к количеству выполненных ездок за данный период
**Средство пакетирования** – это средство для формирования и скрепления грузов в укрупненную грузовую единицу за исключением пакетоформирующей и пакетоскрепляющей техники.
**Статистический учет** - отражает количественную сторону массовых явлений в неразрывной связи с их качественной стороной.
**Страховой запас** *-* предназначен для обеспечения производства материалами в случае каких-либо неожиданных задержек, непоставки в срок.
**Суммарный опытный метод нормирования** предполагает установление норм на основе личного опыта нормировщика.
**Суммарный сравнительный метод нормирования** – это метод сравнения нормируемых процессов с аналогичными, на которые нормы времени уже
установлены.
**Суммарный статистический метод нормирования** – это метод определения норм на основе статистических данных о фактических затратах времени
на выполнение работ в прошлом.
**Счета** представляют собой способ группировки, контроля и текущего отражения отдельных видов средств, их источников и хозяйственных процессов.
**Сыпучесть** – это способность насыпных и навалочных грузов перемещаться под действием сил тяжести или внешнего динамического воздействия.
**Сырье** — исходный материал, предназначенный для дальнейшей переработки и превращения в полуфабрикат (руды, зерно и др.).
**Тара** — это основной элемент упаковки, представляющий собой изделие
для размещения продукции.
**Тара-оборудование** – представляет собой специальное изделие, предназначенное для укладывания, транспортирования, временного хранения и продажи товаров методом самообслуживания (супермаркет).
**Тахограф** – это устройство, которое позволяет осуществлять индикацию
и регистрацию на дисковой диаграмме следующих параметров работы автомобиля (например, 1) пройденное расстояние, 2) скорость движения, 3) работу водителя, 4) продолжительность рабочих операций и отдыха и др.).
**Теплостойкость** - способность груза противостоять разрушению под
действием высоких температур.
**Техническая производительность машины** – это количество груза, которое может погрузить и выгрузить данная машина за 1 ч непрерывной работы при оптимальных условиях работы (т. е. при максимальном использовании грузоподъемности, быстром заполнении всего объема ковша и т. д.).
**Технические нормативы** - характеризуют технические средства, транспорт и грузовладельцев (складское хозяйство, подвижной состав, погрузочноразгрузочные средства), определяют допустимые значения грузоподъемности перегрузочной машины, судна, вагона, автомобиля, нагрузки на пол склада, высоту штабелирования и другие параметры.
**Технический уровень безопасности** - включает в себя установку на
транспортное средство противоугонных систем, поддержание связи с водителем на линии, слежение за движением транспортных средств и т.д.
**Технический уровень качества** -отражает использование научнотехнических достижений (например, выполнение перевозок продуктов в рефрижераторах известных марок, славящихся своей надежностью и совершенством).
**Технологическая линия** *-* представляет собой совокупность взаимодействующих в определенном порядке машин, технологической оснастки и рабочих, осуществляющих перемещение груза по той или иной технологической схеме и имеющих не менее одного общего технологического звена.
**Технологическая операция** *-* характеризует совершенные с грузом действия (захват, перемещение, укладка и т. п.), которые в совокупности обеспечивают достижение основной цели перегрузочного процесса — изменение местоположения груза.
**Технологическая схема** *-* является частным технологическим решением
варианта перегрузки груза одной технологической линией и определяет состав
и последовательность операций данной технологической линии, а также типы
машин, грузозахватных устройств, приспособлений и средств укрупнения грузовых мест, используемых при выполнении каждой из технологических операций.
**Технологический запас** *-* образуется в тех случаях, когда поступающие
материалы до использования в производственном процecce проходят предварительную подготовку (очистка, сортировка, покраска, обработка и др.).
**Технологический процесс** - это главная часть производственного процесса (основного и вспомогательного), связанного непосредственно с перевозкой груза.
**Технологический процесс доставки грузов** в целом и в каждой отдельной фазе представляет собой совокупность взаимосвязанных частичных процессов (технологических операций).
**Технологический процесс перегрузки груза** представляет собой совокупность ряда технологических операций и определяет характер и последовательность действий, совершаемых с грузом при его передаче с одного транспортного средства на другой через склад или минуя его.
**Технология грузовых перевозок** — это совокупность приемов и способов выполнения процесса доставки груза потребителю.

**Типовой технологический процесс** - представляет собой оптимальный
(для определенных условий осуществления погрузочно-разгрузочных работ) на современной стадии развития технических средств процесс выполнения грузовых операций с одним или группой однородных в технологическом отношении грузов.
**Типовые рабочие технологические карты** *-* разрабатываются на основе
карт типовых технологических процессов и регламентируют проверенные
практикой и внедренные на объектах транспорта технологические процессы
погрузочно-разгрузочных работ.
**Товарно-транспортная накладная типовой формы № 1-ТН** — это единый первичный документ, который является основанием для списания товарноматериальных ценностей у грузоотправителя и оприходования их у грузополучателя при перевозке грузов, а также для их складского, оперативного и бухгалтерского учета; она оформляется грузоотправителем на каждую ездку автомобиля и для каждого грузополучателя отдельно.
**Товароведение** - дисциплина, которая изучает свойства товаров, исследует проблемы формирования, сохранения и оценки потребительских свойств
и качества товаров называется.
**Токсичность** – способность грузов оказывать отравляющее воздействие
на человека.
**Транзитные грузопотоки** – это корреспонденция грузов из одного пункта в другой через промежуточные пункты.
**Транспортная документация** – это документация, котороая позволяет
осуществлять учет, прием, перевозку, сдачу груза и взаимные расчеты между
участниками транспортного процесса.
**Транспортная маркировка** - информирует о получателе, отправителе и
способах обращения с продукцией при транспортировании и хранении.
**Транспортная тара** – это вид упаковки для защиты товаров в потребительской таре от внешних воздействий при перегрузках, транспортировке, хранении и повышении эффективности этих операций.
**Транспортная услуга** — это результат деятельности исполнителя транспортной услуги по удовлетворению потребностей грузоотправителя и грузополучателя в перевозках в соответствии с установленными нормами и требованиями.
**Транспортная характеристика грузов** – это совокупность свойств грузов, определяющая условия и технику его перевозки, перегрузки и хранения.
**Транспортный блок-пакет** – это укрупненная грузовая единица, сформированная из двух или более транспортных пакетов с применением средств пакетирования.
**Транспортный пакет** - это укрупненная грузовая единица (УГЕ), сформированная из нескольких грузовых единиц в результате применения средств пакетирования.
**Транспортный процесс** – это перемещение товаров (грузов) от места его
производства к месту потребления.

**Удельная масса** – характеризует массу единицы объема грузов с учетом
суммарного объема внутренних пор и капилляров.
**Удельный объем** (для насыпных и навалочных грузов) – это величина,
обратная объемной массе, а для жидкости – обратная плотности.
**Удельный погрузочный объем** – показывает, какой объем транспортного средства занимает в среднем 1 тонна груза.
**Универсальные грузопоглащающие (грузообразующие) пункты** —
это пункты, которые вывозят и ввозят грузы широкой номенклатуры.
**Универсальный контейнер –** предназначен для различных штучных
грузов, не требующих особых условий при перевозке и хранении за исключением защиты от атмосферных воздействий.
**Упаковка** – это средство или комплекс технических средств, обеспечивающий защиту грузов от повреждений и потерь, окружающую среду от загрязнений и облегчающий процесс обращения (хранение, транспортирование, перегрузка, реализация продукции).
**Упаковывание** – это подготовка продукции к транспортированию, хранению, реализации и потреблению с применением упаковки.
**Уплотнение** – характеризует способность уплотняться под действием на
груз статических или динамических нагрузок, за счет заполнения пустых пространств и более компактного расположения отдельных частиц груза относительно друг друга.
**Управление** *—* это функция организованных систем, обеспечивающая
целенаправленное воздействие на участников процесса производства для сохранения определенной структуры, режима деятельности и достижения заранее намеченных результатов.
**Устройства активного контроля** *–* это устройства, которые обеспечивают непрерывную или дискретную передачу информации за ходом перевозочного процесса на диспетчерский пункт, где она анализируется для немедленной
выдачи рекомендаций.
**Устройства пассивного контроля** – это устройства, которые рассчитаны
на накопление данных о ходе перевозочного процесса в аппаратуре автомобилей без передачи их на диспетчерский пункт.
**Учет** – это числовая характеристика количественных и качественных
сторон развития предприятия
**Учетная политика** - это совокупность способов ведения бухгалтерского
учета — первичного наблюдения, стоимостного измерения, текущей группировки и итогового обобщения фактов хозяйственной деятельности.
**Фабрикаты (готовая продукция)** — товары, готовые для непосредственного потребления (промышленное оборудование, кондитерские изделия и
др.).
**Фактическая производительность машин и устройств** *-* представляет
собой количество груза, которое фактически переработано машиной за час или смену его работы.

**Финансовый план** - план доходов и расходов предприятия на предстоящий год
**Фляга** — емкость цилиндрической формы, переходящей у горловины в
коническую, с устройством для переноса и крышкой, имеющей рычажный или
винтовой затвор.
**Форсмажорные условия** - обстоятельства, имеющие объективный характер, действие которых проявляется независимо от воли сторон.
**Фотография рабочего дня** - представляет собой наблюдение и замеры
всех без исключения затрат рабочего времени в течение смены в порядке их
фактической последовательности.
**Холостой пробег** – это пробег без груза, совершаемый в процессе перевозки при подаче транспортного средства от места разгрузки к месту погрузки.
**Хронометраж** - это метод изучения затрат оперативного времени наблюдением и измерением повторяющихся элементов операции.
**Хрупкость** – это способность некоторых грузов при механическом воздействии разрушаться, минуя состояние заметных пластических деформаций. К хрупким относятся изделия из стекла и керамические, различная аппаратура, приборы, шифер и т. д.
**Центр тяжести каждого микрорайона** — это условная собирательная
грузовая точка.
**Челночный метод организации движения** - метод организации движения транспортных средств, при котором прицепы (полуприцепы) меняются в
пункте погрузки и разгрузки.
**Член экипажа транспортного средства** - это водитель или любое другое
лицо, сопровождающее водителя независимо от того, работают ли они по найму или нет.
**Штраф** (нем. Strafe) — денежное взыскание, мера материального воздействия, применяемая в случаях и порядке, установленных законом или договором.
**Штриховое кодирование** - это технология автоматической идентификации и сбора данных, основанная на представлении информации по определенным правилам в виде напечатанных формализованных комбинаций элементов
установленной формы, размера, цвета, отражающей способности и ориентации для последующего оптического считывания и преобразования в форму, необходимую для ее автоматического ввода в вычислительную машину.
**Штриховой код** - это вид кодирования грузов, который представляет собой совокупность параллельных линий, толщина, расположение и сочетание
которых кодирует наиболее важную информацию о грузах.
**Экологические маркированные знаки (экомаркировка)** — комплекс
знаков, предназначенных для информации потребителей об экологической чистоте потребительских товаров или экологически безопасных способах их применения, эксплуатации или утилизации.

**Экономические нормативы** - применяются для определения экономической эффективности капитальных вложений и основных производственных
фондов.
**Экономический уровень безопасности** заключается в предотвращении
материальных потерь транспортного предприятия (страхование груза, транспортных средств и водителей), создании как системы материального поощрения сотрудников в зависимости от результатов деятельности организации, так и взысканий при вине сотрудников.
**Эксплуатационная производительность машин** - устанавливается в
конкретных условиях эксплуатации. При ее определении учитывают использование машины по времени и грузоподъемности, вид груза (например, его объемная масса).

**Эксплуатационные маркированные знак**и *-* предназначены для информации потребителя о правилах эксплуатации, монтажа, наладки и ухода за потребительскими товарами.
**Эксплуатационные нормативы** - включают характеристики использования технических средств. Они устанавливают нормы-задания — продолжительность цикла крана, электропогрузчика, производительность перегрузочных средств, производительность труда рабочего, расход топлива, электроэнергии и др.
**Эксплуатационный уровень качества** *-* связан с удобством использования предлагаемых услуг (простая и доступная система заказа, наличие информации о прохождение грузом всех этапов транспортировки и т.п.)
**Эстетический уровень качества** *-* характеризуется комплексом свойств,
связанных с эстетическими ощущениями и взглядами потребителя (водитель в
чистой фирменной спецодежде, аккуратно подготовленные, хранящиеся в папке, а не разбросанные по кабине документы и т.п.).
**Ящик** — тара с корпусом, имеющим в сечении, параллельном дну, форму прямоугольника, с крышкой или без нее (деревянный ящик без обшивки называется ***обрешеткой****)*