



**МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«Казанский государственный аграрный университет»  
(ФГБОУ ВО Казанский ГАУ)**

Институт механизации и технического сервиса

Кафедра «Эксплуатация и ремонт машин»

УТВЕРЖДАЮ

Проректор по учебно-  
воспитательной работе и молодежной  
политике, доцент  
А.В. Дмитриев  
«19» мая 2022 г.



**ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ  
ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ОБУЧАЮЩИХСЯ  
ПО ДИСЦИПЛИНЕ  
«Организация транспортных услуг»**

**(Оценочные средства и методические материалы)**  
приложение к рабочей программе дисциплины

Направление подготовки  
**23.03.03 - Эксплуатация транспортно-технологических  
машин и комплексов**

Направленность (профиль) подготовки  
**«Автомобиль и автомобильное хозяйство»**

Форма обучения:  
**очная, заочная**

Казань-2022

Составитель:

д.т.н. доцент

Должность, ученая степень, ученое звание

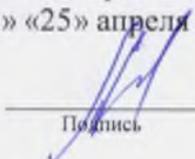
  
Подпись

Галиев Ильгиз Гакифович  
Ф.И.О.

Оценочные средства обсуждены и одобрены на заседании кафедры  
«Эксплуатация и ремонт машин» «25» апреля 2022 года (протокол № 12)

Зав.кафедрой, д.т.н,  
профессор

Должность, ученая степень, ученое звание

  
Подпись

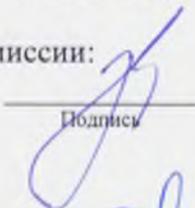
Адигамов Наиль Рапатович  
Ф.И.О.

Рассмотрены и одобрены на заседании методической комиссии Института механизации и технического сервиса «28» апреля 2022 года (протокол № 9)

Председатель методической комиссии:

доцент, к.т.н.

Должность, ученая степень, ученое звание

  
Подпись

Зиннатуллина Алсу Наилевна  
Ф.И.О.

Согласовано:

Директор

  
Подпись

Медведев Владимир Михайлович  
Ф.И.О.

Протокол Ученого совета ИМ и ТС № 9 от «11» мая 2022 года

В результате освоения ОПОП бакалавриата по направлению подготовки 23.03.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов», обучающийся должен овладеть следующими результатами по дисциплине «Организация транспортных услуг»:

Код индикатора достижения компетенции	Индикатор достижения компетенции	Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине
ПК-1 Способен организовать работу предприятий по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту, материально-техническому обеспечению АТС и их компонентов.		
ПК-1.2	Обеспечивает выполнение работ по проектированию предприятий по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту, материально-техническому обеспечению АТС и их компонентов.	<p><b>Знать:</b> особенности и содержание работ в области производственной деятельности по информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления производством и техническому контролю</p> <p><b>Уметь:</b> выполнять работы в области производственной деятельности по информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления производством и техническому контролю</p> <p><b>Владеть:</b> способами, принципами и методами выполнения работ в области производственной деятельности по информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления производством и техническому контролю</p>
ПК-1.3	Обеспечивает выполнение работ по функционированию (лицензированию, сертификации) предприятий по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту, материально-техническому обеспечению АТС и их компонентов.	<p><b>Знать:</b> общие понятия организации транспортных услуг в отрасли; способы изучения и оценки эффективности организации движения транспортных средств; методы изучения грузопотоков и пассажиропотоков.</p> <p><b>Уметь:</b> организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков при организации рациональной работы автомобильного транспорта.</p> <p><b>Владеть:</b> методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков.</p>

## 2. ОПИСАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И КРИТЕРИЕВ ОЦЕНИВАНИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ НА РАЗЛИЧНЫХ ЭТАПАХ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ, ОПИСАНИЕ ШКАЛ ОЦЕНИВАНИЯ

Таблица 2.1 – Показатели и критерии определения уровня сформированности компетенций

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Планируемые результаты	Оценки сформированности компетенций			
		неудовлетворительно	удовлетворительно	хорошо	
ПК-1 Способен организовать работу предприятий по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту, материально-техническому обеспечению АТС и их компонентов.					
ПК-1.2 Обеспечивает выполнение работ по проектированию предприятий по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту, материально-техническому обеспечению АТС и их компонентов.	<b>Знать:</b> особенности и содержание работ в области производственной деятельности по информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления производством и техническому контролю	Отсутствуют представления об особенностях и содержании работ в области производственной деятельности по информационному обслуживанию и основам организации транспортных услуг	Неполные представления об особенностях и содержании работ в области производственной деятельности по информационному обслуживанию и основам организации транспортных услуг	Сформулированные, но содержащие отдельные пробелы, представления об особенностях и содержании работ в области производственной деятельности по информационному обслуживанию и основам организации транспортных услуг	Сформулированные систематические представления об особенностях и содержании работ в области производственной деятельности по информационному обслуживанию и основам организации транспортных услуг
	<b>Уметь:</b> выполнять работы в области производственной деятельности по информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления производством и организации	Не умеет выполнять работы в области производственной деятельности по информационному обслуживанию и основам организации транспортных услуг	В целом успешное, но не полное умение выполнять работы в области производственной деятельности по информационному обслуживанию и основам организации транспортных услуг	В целом успешное, но содержащее отдельные пробелы, умение выполнять работы в области производственной деятельности по информационному обслуживанию и основам организации транспортных услуг	Сформированное умение выполнять работы в области производственной деятельности по информационному обслуживанию и основам организации транспортных услуг



		Оценки сформированности компетенций			
Код и наименование индикатора достижения компетенции	Планируемые результаты	Оценки сформированности компетенций			
		неудовлетворительно	удовлетворительно	хорошо	отлично
техническому обслуживанию, ремонту, материально-техническому обеспечению АТС и их компонентов.	<p>портных средств; методах изучения грузопотоков и пассажиропотоков.</p> <p>Не умеет организовать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков при организации рациональной работы автотранспорта.</p>	<p>неудовлетворительно</p> <p>портных средств; методах изучения грузопотоков и пассажиропотоков.</p>	<p>удовлетворительно</p> <p>чения грузопотоков и пассажиропотоков.</p>	<p>хорошо</p> <p>средств; методах изучения грузопотоков и пассажиропотоков.</p>	<p>отлично</p> <p>транспортных средств; методах изучения грузопотоков и пассажиропотоков.</p>
		<p><b>Уметь:</b> организовать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков при организации рациональной работы автотранспорта.</p>	<p>В целом успешное, но не систематическое умение организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков при организации рациональной работы автотранспорта</p>	<p>В целом успешное, но сохраняющее отдельные пробелы в умении организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков при организации рациональной работы автотранспорта</p>	<p>Сформированное умение организовывать выполнение доставки грузов и перевозки пассажиров; практически использовать графики, схемы и эпюры грузопотоков и пассажиропотоков при организации рациональной работы автотранспорта</p>
	<p><b>Владеть:</b> методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков.</p>	<p>Не владеет методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков</p>	<p>В целом успешное, но не систематическое владение методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков</p>	<p>В целом успешное, но сохраняющее отдельные пробелы владения методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортных потоков</p>	<p>Успешное и систематическое применение владения методами организации движения транспортных средств; методами исследования характеристик транспортного</p>

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Планируемые результаты	Оценки сформированности компетенций			
		неудовлетворительно	удовлетворительно	хорошо	отлично
			портных потоков	ных потоков	ристик транспортных потоков

#### Описание шкалы оценивания

1. Оценка «неудовлетворительно» ставится студенту, не овладевшему ни одним из элементов компетенции, т.е. обнаружившему существенные пробелы в знании основного материала по дисциплине, допустившему принципиальные ошибки при применении теоретических знаний, которые не позволяют ему продолжить обучение или приступить к практической деятельности без дополнительной подготовки по данной дисциплине.
2. Оценка «удовлетворительно» ставится студенту, овладевшему элементами компетенции «знать», т.е. проявившему знания основного программного материала по дисциплине в объеме, необходимом для последующего обучения и предстоящей практической деятельности, знакомому с основной рекомендованной литературой, допустившему неточности в ответе на экзамене, но в основном обладающему необходимыми знаниями для их устранения при корректировке со стороны экзаменатора.
3. Оценка «хорошо» ставится студенту, овладевшему элементам компетенции «знать» и «уметь», проявившему полное знание программного материала по дисциплине, освоившему основную рекомендованную литературу, обнаружившему стабильный характер знаний и умений и способному к их самостоятельному применению и обновлению в ходе последующего обучения и практической деятельности.
4. Оценка «отлично» ставится студенту, овладевшему элементами компетенции «знать», «уметь» и «владеть», проявившему всесторонние и глубокие знания программного материала по дисциплине, освоившему основную и дополнительную литературу, обнаружившему творческие способности в понимании, изложении и практическом использовании усвоенных знаний.
5. Оценка «зачтено» соответствует критериям оценок от «отлично» до «удовлетворительно».
6. Оценка «не зачтено» соответствует критерию оценки «неудовлетворительно».

### 3. ТИПОВЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ ИЛИ ИНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЗНАНИЙ, УМЕНИЙ, НАВЫКОВ И (ИЛИ) ОПЫТА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ В ПРОЦЕССЕ ОСВОЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ

Таблица 3.1 – Типовые контрольные задания соотнесенные с индикаторами достижения компетенций

Индикатор достижения компетенции	№№ заданий (вопросов, билетов, тестов и пр.) для оценки результатов обучения по соотнесенному индикатору достижения компетенции
Способен выполнять работы в области производственной деятельности по информационному обслуживанию, основам организации производства, труда и управления производством.	Тесты 1-89 Задачи 1-6
Готов к участию в составе коллектива исполнителей в проведении исследования, моделирования, разработке транспортных и транспортно-технологических процессов, их элементов и технологической документации	Тесты 90-156 Задачи 7-27

#### Вопросы для экзамена по дисциплине «Организация перевозочных услуг»

#### ТЕСТОВЫЕ ВОПРОСЫ

1. Эффективность взаимодействия АТ с другими видами транспорта обеспечивается следующим мероприятием:
  1. Единой технологический процесс переработки грузов
  2. Выполняет коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  3. Перевозит свои грузы за собственный счет
  4. Удовлетворения потребностей исключительно владельца транспортного средства
  
2. Эффективность взаимодействия АТ с другими видами транспорта обеспечивается следующим мероприятием:
  1. Выполняет коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  2. Единые технологии работы для отдельных элементов транспортного узла
  3. Перевозит свои грузы за собственный счет
  4. Удовлетворения потребностей исключительно владельца транспортного средства
  
3. Эффективность взаимодействия АТ с другими видами транспорта обеспечивается следующим мероприятием:
  1. Перевозит свои грузы за собственный счет
  2. Выполняет коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  3. Единые технологии работы для обслуживаемых организаций.
  4. Удовлетворения потребностей исключительно владельца транспортного средства

4. Эффективность взаимодействия АТ с другими видами транспорта обеспечивается следующим мероприятием:
  1. Удовлетворения потребностей исключительно владельца транспортного средства
  2. Выполняет коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  3. Перевозит свои грузы за собственный счет
  4. Совмещенные графики работы подвижного состава.
  
5. Эффективность взаимодействия АТ с другими видами транспорта обеспечивается следующим мероприятием:
  1. Прямая перегрузка грузов с магистральных видов транспорта на АТ.
  2. Выполняет коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  3. Перевозит свои грузы за собственный счет
  4. Удовлетворения потребностей исключительно владельца транспортного средства
  
6. Эффективность взаимодействия АТ с другими видами транспорта обеспечивается следующим мероприятием:
  1. Выполняет коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  2. Единые технологии работы для обслуживаемых организаций.
  3. Перевозит свои грузы за собственный счет
  4. Удовлетворения потребностей исключительно владельца транспортного средства.
  
7. С точки зрения экономических отношений АТ входит в группу:
  1. Использование контейнеров.
  2. Единые технологии работы для обслуживаемых организаций.
  3. Транспорт общего пользования
  4. Совмещенные графики работы подвижного состава.
  
8. С точки зрения экономических отношений АТ входит в группу:
  1. Совмещенные графики работы подвижного состава.
  2. Единые технологии работы для обслуживаемых организаций.
  3. Использование контейнеров.
  4. Транспорт предприятий и организаций
  
9. С точки зрения экономических отношений АТ входит в группу:
  1. Личный транспорт
  2. Единые технологии работы для обслуживаемых организаций.
  3. Использование контейнеров.
  4. Совмещенные графики работы подвижного состава.
  
10. Транспорт общего пользования это когда-
  1. Совмещаются графики работы подвижного состава.
  2. Выполняется коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  3. Перевозит свои грузы за собственный счет
  4. Удовлетворяет потребностей исключительно владельца транспортного средства
  
11. Транспорт предприятий и организаций это когда-
  1. Совмещаются графики работы подвижного состава.
  2. Выполняется коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  3. Перевозит свои грузы за собственный счет
  4. Удовлетворяет потребностей исключительно владельца транспортного средства

12. Личный транспорт это когда-
  1. Совмещаются графики работы подвижного состава.
  2. Перевозит свои грузы за собственный счет
  3. Выполняются коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  4. Удовлетворяет потребностей исключительно владельца транспортного средства
  
13. Повышению эффективности работы грузового автотранспорта будет способствовать:
  1. Пополнять парк грузовых автомобилей
  2. Перевозит свои грузы за собственный счет
  3. Удовлетворяет потребностей исключительно владельца транспортного средства
  4. Выполняются коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  
14. Повышению эффективности работы грузового автотранспорта будет способствовать:
  1. Перевозит свои грузы за собственный счет
  2. Стабилизировать стоимость моторного топлива
  3. Удовлетворяет потребностей исключительно владельца транспортного средства
  4. Выполняются коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  
15. Повышению эффективности работы грузового автотранспорта будет способствовать:
  1. Удовлетворяет потребностей исключительно владельца транспортного средства
  2. Перевозит свои грузы за собственный счет
  3. Развивать транспортно-экспедиторские фирмы и транспортные биржи, облегчающих поиск клиентуры.
  4. Выполняются коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  
16. Повышению эффективности работы грузового автотранспорта будет способствовать:
  1. Выполняются коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  2. Перевозит свои грузы за собственный счет
  3. Удовлетворяет потребностей исключительно владельца транспортного средства
  5. Ввести унифицированных форм учета перевозок, а также действенного контроля
  
17. Повышению эффективности работы грузового автотранспорта будет способствовать:
  1. Создать условий безопасного функционирования грузового транспорта, соблюдать договорные отношения
  2. Перевозит свои грузы за собственный счет
  3. Удовлетворяет потребностей исключительно владельца транспортного средства
  5. Выполняются коммерческие перевозки грузов сторонних организаций
  
18. С начала экономических реформ в нашей стране на АТ произошли изменения:
  1. Создание условий безопасного функционирования грузового транспорта
  2. Падение объемов перевозок грузов
  3. Ввод унифицированных форм учета перевозок, а также действенного контроля
  4. Развитие транспортно-экспедиторские фирмы и транспортные биржи
  
19. С начала экономических реформ в нашей стране на АТ произошли изменения:

1. Ввод унифицированных форм учета перевозок, а также действенного контроля
  2. Создание условий безопасного функционирования грузового транспорта
  3. Сокращение размеров транспортных организаций
  4. Развитие транспортно-экспедиторские фирмы и транспортные биржи
20. С начала экономических реформ в нашей стране на АТ произошли изменения:
1. Развитие транспортно-экспедиторские фирмы и транспортные биржи
  2. Создание условий безопасного функционирования грузового транспорта
  3. Ввод унифицированных форм учета перевозок, а также действенного контроля
  4. Изменение структуры парка автотранспортных средств
21. С начала экономических реформ в нашей стране на АТ произошли изменения:
1. Рост количества субъектов, осуществляющих перевозочную деятельность
  2. Создание условий безопасного функционирования грузового транспорта
  3. Ввод унифицированных форм учета перевозок, а также действенного контроля
  4. Развитие транспортно-экспедиторские фирмы и транспортные биржи
22. С начала экономических реформ в нашей стране на АТ произошли изменения:
1. Изменение формы собственности АТО
  2. Создание условий безопасного функционирования грузового транспорта
  3. Ввод унифицированных форм учета перевозок, а также действенного контроля
  4. Развитие транспортно-экспедиторские фирмы и транспортные биржи
23. Отраслевой признак грузовых автомобильных перевозок
1. Массовость, для которых характерны перевозки большого объема однородного груза
  2. Промышленные грузы, грузы промышленных предприятий, включая сырье, готовую продукцию и т.д.
  3. Технологические, выполняемые в пределах технологического цикла выпуска продукции
  4. Прямого сообщения
  5. Постоянные
  6. Централизованные
24. Отраслевой признак грузовых автомобильных перевозок
1. Технологические, выполняемые в пределах технологического цикла выпуска продукции
  2. Массовость, для которых характерны перевозки большого объема однородного груза
  3. Грузы промышленного и гражданского капитального строительства, включающие грузы строительной индустрии, сырьевые строительные материалы и т.д.
  4. Прямого сообщения
  5. Постоянные
  6. Централизованные
25. Отраслевой признак грузовых автомобильных перевозок
1. Прямого сообщения
  2. Массовость, для которых характерны перевозки большого объема однородного груза
  3. Технологические, выполняемые в пределах технологического цикла выпуска продукции

4. Сельскохозяйственная продукция, семена, удобрения и т.п.
5. Постоянные
6. Централизованные
  
26. Отраслевой признак грузовых автомобильных перевозок
  1. Прямого сообщения
  2. Массовость, для которых характерны перевозки большого объема однородного груза
  3. Технологические, выполняемые в пределах технологического цикла выпуска продукции
  4. Грузы продовольственного, промтоварного снабжения и бытового обслуживания населения
  5. Постоянные
  6. Централизованные
  
27. Признак грузовых автомобильных перевозок по размеру партий груза
  1. Прямого сообщения
  2. Технологические, выполняемые в пределах технологического цикла выпуска продукции
  3. Массовость, для которых характерны перевозки большого объема однородного груза
  4. Постоянные
  5. Централизованные
  
28. Признак грузовых автомобильных перевозок по размеру партий груза
  1. Технологические, выполняемые в пределах технологического цикла выпуска продукции
  2. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
  3. Прямого сообщения
  4. Постоянные
  5. Централизованные
  
29. Признак грузовых автомобильных перевозок по территориальному признаку
  1. Централизованные
  2. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
  3. Прямого сообщения
  4. Постоянные
  5. Технологические, выполняемые внутри предприятий или в пределах технологического цикла выпуска продукции
  
30. Признак грузовых автомобильных перевозок по территориальному признаку
  1. Городские, выполняемые по территории города
  2. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
  3. Прямого сообщения
  4. Постоянные
  5. Централизованные
  
31. Признак грузовых автомобильных перевозок по территориальному признаку

1. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
  2. Пригородные, выполняемые на расстоянии не далее 50 км от границ города
  3. Прямого сообщения
  4. Постоянные
  5. Централизованные
32. Признак грузовых автомобильных перевозок по территориальному признаку
    1. Прямого сообщения
    2. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
    3. Междугородные, выполняемые далее 50 км от границ города
    4. Постоянные
    5. Централизованные
33. Признак грузовых автомобильных перевозок по территориальному признаку
    1. Постоянные
    2. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
    3. Прямого сообщения
    4. Международные, выполняемые между различными государствами
    5. Централизованные
34. Признак грузовых автомобильных перевозок по способу выполнения
    1. Централизованные
    2. Международные, выполняемые между различными государствами
    3. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
    4. Постоянные
    5. Прямого сообщения, которые осуществляются от пункта отправления до пункта назначения одним автомобилем
35. Признак грузовых автомобильных перевозок по способу выполнения
    1. Терминальные, выполняемые через систему грузовых автостанций (складов, терминалов)
    2. Международные, выполняемые между различными государствами
    3. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
    4. Постоянные
    5. Централизованные
36. Признак грузовых автомобильных перевозок по способу выполнения
    1. Смешанного сообщения (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
    2. Международные, выполняемые между различными государствами
    3. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
    4. Постоянные
    5. Централизованные

37. Признак грузовых автомобильных перевозок по времени освоения
  1. Смешанного сообщения (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
  2. Постоянные, наиболее характерные для промышленных и торговых грузов
  3. Международные, выполняемые между различными государствами
  4. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
  5. Централизованные
  
38. Признак грузовых автомобильных перевозок по времени освоения
  1. Международные, выполняемые между различными государствами
  2. Смешанного сообщения (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
  3. Сезонные, наиболее характерные для сельскохозяйственных грузов
  4. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
  5. Централизованные
  
39. Признак грузовых автомобильных перевозок по времени освоения
  1. Мелкопартионные, при которых масса партии груза не превышает половины грузоподъемности ПС
  2. Смешанного сообщения (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
  3. Международные, выполняемые между различными государствами
  4. Временные, наиболее характерные для строительных грузов
  5. Централизованные
  
40. Признак грузовых автомобильных перевозок по типу организации
  1. Централизованные, когда перевозчик или специализированная фирма являются организаторами перевозок
  2. Временные, наиболее характерные для строительных грузов
  3. Смешанного сообщения (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
  4. Международные, выполняемые между различными государствами
  
41. Признак грузовых автомобильных перевозок по типу организации
  1. Временные, наиболее характерные для строительных грузов
  2. Децентрализованные, когда каждый грузополучатель самостоятельно обеспечивает перевозку груза
  3. Смешанного сообщения (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
  4. Международные, выполняемые между различными государствами
  
42. В зависимости от наличия упаковки грузы бывают
  1. Штучные
  2. Штучные нормальной массы

3. Бестарные
4. Мелкопартионные
  
43. В зависимости от наличия упаковки грузы бывают
  1. Мелкопартионные
  2. Штучные нормальной массы
  3. Штучные
  4. Тарные
  
44. По массе одного грузового места грузы бывают
45. 1. Малой массы
  4. Штучные нормальной массы
  5. Штучные
  6. Мелкопартионные
  
46. По массе одного грузового места грузы бывают
  1. Штучные нормальной массы
  2. Повышенной массы
  3. Штучные
  4. Мелкопартионные
  
47. По массе одного грузового места грузы бывают
  1. Штучные
  2. Штучные нормальной массы
  3. Тяжеловесные
  4. Мелкопартионные
  
48. По способам погрузки и выгрузки грузы подразделяются на
  1. Штучные
  2. Тяжеловесные
  3. Штучные нормальной массы
  4. Мелкопартионные
  
49. По способам погрузки и выгрузки грузы подразделяются на
  1. Штучные нормальной массы
  2. Тяжеловесные
  3. Сыпучие
  4. Мелкопартионные
  
50. По способам погрузки и выгрузки грузы подразделяются на
  1. Тяжеловесные
  2. Навалочные
  3. Штучные нормальной массы
  4. Мелкопартионные
  
51. По способам погрузки и выгрузки грузы подразделяются на
  1. Штучные нормальной массы
  2. Тяжеловесные
  3. Наливные
  4. Мелкопартионные

52. По величине отправок грузы подразделяются на
  1. Тяжеловесные
  2. Наливные
  3. Мелкопартионные
  4. Штучные нормальной массы
  
53. По величине отправок грузы подразделяются на
  1. Тяжеловесные
  2. Наливные
  3. Партионные
  4. Штучные нормальной массы
  
54. По величине отправок грузы подразделяются на
  1. Штучные нормальной массы
  2. Наливные
  3. Тяжеловесные
  4. Массовые
  
55. По признакам специфических свойств грузы делятся на
  1. Штучные нормальной массы
  2. Наливные
  3. Тяжеловесные
  4. Скоропортящиеся
  
56. По признакам специфических свойств грузы делятся на
  1. Наливные
  2. Опасные
  3. Тяжеловесные
  4. Штучные нормальной массы
  
57. По признакам специфических свойств грузы делятся на
  1. Антисанитарные
  2. Наливные
  3. Тяжеловесные
  4. Штучные нормальной массы
  
58. По признакам специфических свойств грузы делятся на
  1. Тяжеловесные
  2. Наливные
  3. Живые
  4. Штучные нормальной массы
  
59. По степени опасности грузы делятся на следующие группы
  1. Наливные
  2. Живые
  3. Малоопасные (стройматериалы, пищевые продукты и т.п.)
  4. Тяжеловесные
  
60. По степени опасности грузы делятся на следующие группы
  1. Опасные по своим размерам (длинномерные и крупногабаритные)
  2. Живые

3. Наливные
  4. Тяжеловесные
- 
61. По степени опасности грузы делятся на следующие группы
    1. Пылящие или горячие
    2. Живые
    3. Наливные
    4. Тяжеловесные
- 
62. По степени опасности грузы делятся на следующие группы
    1. Наливные
    2. Живые
    3. Опасные грузы
    4. Тяжеловесные
- 
63. По материалам изготовления тара бывает
    1. Мягкая
    2. Жесткая
    3. Полужесткая
    4. Деревянной, металлической
- 
64. По материалам изготовления тара бывает
    1. Керамической, пластмассовой
    2. Жесткая
    3. Полужесткая
    4. Мягкая
- 
65. По материалам изготовления тара бывает
    1. Жесткая
    2. Синтетической, бумажно-картонной
    3. Полужесткая
    4. Мягкая
- 
66. По материалам изготовления тара бывает
    1. Полужесткая
    2. Жесткая
    3. Текстильной, картоноплетеной
    4. Мягкая
- 
67. По степени жесткости тара бывает
    1. Текстильной, картоноплетеной
    2. Деревянной, металлической
    3. Синтетической, бумажно-картонной
    4. Жесткая
- 
68. По степени жесткости тара бывает
    1. Полужесткая
    2. Деревянной, металлической
    3. Синтетической, бумажно-картонной
    4. Текстильной, картоноплетеной
- 
69. По степени жесткости тара бывает

1. Деревянной, металлической
  2. Мягкая
  3. Синтетической, бумажно-картонной
  4. Текстильной, картоноплетеной
- 
70. По видам перевозимых грузов пункты бывают
    1. В зависимости от степени оборудования
    2. Крупные
    3. Специализированные
    4. В зависимости от механизации
- 
71. По видам перевозимых грузов пункты бывают
    1. В зависимости от механизации
    2. Крупные
    3. В зависимости от степени оборудования
    4. Универсальные
- 
72. По мощности грузовых потоков пункты бывают
    1. Крупные
    2. Универсальные
    3. В зависимости от степени оборудования
    4. В зависимости от механизации
- 
73. По мощности грузовых потоков пункты бывают
    1. Универсальные
    2. Мелкие
    3. В зависимости от степени оборудования
    4. В зависимости от механизации
- 
74. По оснащенности пункты бывают
    1. Специализированные
    2. Мелкие
    3. В зависимости от степени оборудования
    4. Универсальные
- 
75. По оснащенности пункты бывают
    1. Универсальные
    2. Мелкие
    3. Специализированные
    4. В зависимости от механизации
- 
76. Количество перевезенных грузов в год, месяц, сутки составляет
    1. Объем перевозок
    2. Грузооборот
    3. Грузовую корреспонденцию
    4. Нарботку
- 
77. Производство количества груза в тоннах на расстояние перевозки в километрах составляет
    1. Объем перевозок
    2. Грузооборот

3. Грузовую корреспонденцию
  4. Нарботку
- 
78. Экономические и технологические связи образуют
    1. Грузооборот
    2. Объем перевозок
    3. Грузовую корреспонденцию
    4. Нарботку
- 
79. Внутрирайонные транспортные связи обычно возникают
    1. В корреспонденции с другими странами
    2. До 100 км
    3. В корреспонденции областей
    4. До 50 км
- 
80. Межобластные транспортные связи
    1. В корреспонденции областей
    2. До 100 км
    3. До 50 км
    4. В корреспонденции с другими странами
- 
81. Межрайонные связи осуществляются
    1. В корреспонденции областей
    2. До 100 км
    3. До 50 км
    4. В корреспонденции с другими странами
- 
82. Неоднократная перевозка грузовой массы называется
    1. Неравномерностью перевозок
    2. Грузовой массой
    3. Повторностью перевозок
    4. Грузовым потоком
- 
83. Перевозимая часть продукции называется
    1. Грузовым потоком
    2. Повторностью перевозок
    3. Перегонами
    4. Грузовой массой
- 
84. Движение грузов между двумя пунктами называется
    1. Грузовым потоком
    2. Повторностью перевозок
    3. Перегонами
    4. Грузовой массой
- 
85. Грузовой поток, следуемый из одного пункта в другой через промежуточный пункт называется
    1. Повторностью перевозок
    2. Транзитными
    3. Перегонами
    4. Грузовой массой

86. Отрезки автолинии между двумя смежными пунктами называются
1. Транзитными
  2. Повторностью перевозок
  3. Перегонами
  4. Грузовой массой
87. Количество грузов, проходящих через определенное сечение автолинии в единицу времени, называется
1. Грузовой массой
  2. Повторностью перевозок
  3. Транзитными
  4. Мощностью грузового потока
88. Количество груза, приходящегося на 1 км пути за какой-либо период называется
1. Грузонапряженностью
  2. Интенсивностью движения
  3. Мощностью грузового потока.
  4. Грузовой массой
89. Количество автомобилей, проходящее по дороге в обоих направлениях за определенный отрезок времени называется
1. Грузонапряженностью
  2. Интенсивностью движения
  3. Мощностью грузового потока.
  4. Грузовой массой
90. По назначению подвижной состав автомобильного транспорта разделяется на:
1. Транспорт, на все сети дорог общего пользования
  2. Автомобили
  3. Транспортный
  4. Транспорт, не допускаемые к эксплуатации по дорогам общего пользования
91. По назначению подвижной состав автомобильного транспорта разделяется на:
1. Транспорт, не допускаемые к эксплуатации по дорогам общего пользования
  2. Транспорт, предназначенные к использованию только на дорогах с усовершенствованным капитальным покрытием
  3. Автомобили
  4. Специальный
92. По дорожным регламентациям все автомобили подразделены
1. Транспортный.
  2. Специальный
  3. Автомобили
  4. Транспорт, на все сети дорог общего пользования
93. По дорожным регламентациям все автомобили подразделены
1. Транспорт, предназначенные к использованию только на дорогах с усовершенствованным капитальным покрытием
  2. Специальный
  3. Автомобили

4. Транспортный.
94. По дорожным регламентациям все автомобили подразделены
  1. Специальный
  2. Транспорт, не допускаемые к эксплуатации по дорогам общего пользования
  3. Автомобили
  4. Транспортный.
95. По конструктивным признакам автомобильные транспортные средства разделяются
  1. Специальный
  2. Транспорт, не допускаемые к эксплуатации по дорогам общего пользования
  3. Автомобили
  4. Транспортный.
96. По конструктивным признакам автомобильные транспортные средства разделяются
  1. Транспортный.
  2. Транспорт, не допускаемые к эксплуатации по дорогам общего пользования
  3. Специальный
  5. Тягачи
97. По конструктивным признакам автомобильные транспортные средства разделяются
  1. Прицепной подвижной состав
  2. Транспорт, не допускаемые к эксплуатации по дорогам общего пользования
  3. Специальный
  6. Транспортный.
98. По роду потребляемого топлива автомобили разделяют на
  1. Дорожные автомобили
  2. Карбюраторные
  3. Электромобили
  4. Полугусеничные
99. По роду потребляемого топлива автомобили разделяют на
  1. Электромобили
  2. Дорожные автомобили
  3. Дизельные
  4. Полугусеничные
100. По роду потребляемого топлива автомобили разделяют на
  1. Полугусеничные
  2. Дорожные автомобили
  3. Электромобили
  4. Газогенераторные
101. По роду потребляемого топлива автомобили разделяют на
  1. Газобаллонные
  2. Дорожные автомобили
  3. Электромобили
  4. Полугусеничные

102. По типу двигателя автомобили разделяют на
  1. Газобаллонные
  2. Электромобили
  3. Дорожные автомобили
  4. Полугусеничные
  
103. По типу двигателя автомобили разделяют на
  1. Паровые
  2. Газобаллонные
  3. Дорожные автомобили
  4. Полугусеничные
  
104. По типу двигателя автомобили разделяют на
  1. Дорожные автомобили
  2. Газобаллонные
  3. Газотурбинные
  4. Полугусеничные
  
105. Проблемы и тенденции развития АТС
  1. Международные перевозки, выполняемые между различными государствами
  2. Централизация, когда перевозчик или специализированная фирма являются организаторами перевозок
  3. Перевозки (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
  4. Повышение производительности автомобильного транспорта
  
106. Проблемы и тенденции развития АТС
  1. Перевозки (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
  2. Централизация, когда перевозчик или специализированная фирма являются организаторами перевозок
  3. Необходимо снижение трудоемкости транспортного процесса
  4. Международные перевозки, выполняемые между различными государствами
  
107. Проблемы и тенденции развития АТС
  1. Централизация, когда перевозчик или специализированная фирма являются организаторами перевозок
  2. Необходимо изменение подхода к системам диагностики и технического обслуживания
  3. Перевозки (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
  4. Международные перевозки, выполняемые между различными государствами
  
108. Проблемы и тенденции развития АТС
  1. Для экономии топлива должно быть шире внедрение электроэнергии
  2. Централизация, когда перевозчик или специализированная фирма являются организаторами перевозок
  3. Перевозки (интермодальные, мультимодальные), которые осуществляются несколькими видами транспорта
  4. Международные перевозки, выполняемые между различными государствами

109. Транспортные условия характеризуются
  1. Типом дорожного покрытия
  2. Родом и характером перевозимого груза
  3. Географическими особенностями зоны
  4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
110. Транспортные условия характеризуются
  1. Географическими особенностями зоны
  2. Типом дорожного покрытия
  3. Объемом перевозок
  4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
111. Транспортные условия характеризуются
  1. Режимом эксплуатации подвижного состава
  2. Типом дорожного покрытия
  3. Географическими особенностями зоны
  4. Колебаниями грузооборота
  
112. Транспортные условия характеризуются
  1. Размером и количеством однородных партий
  2. Типом дорожного покрытия
  3. Географическими особенностями зоны
  4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
113. Транспортные условия характеризуются
  1. Типом дорожного покрытия
  2. Срочностью и своевременностью перевозок
  3. Географическими особенностями зоны
  4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
114. Транспортные условия характеризуются
  1. Географическими особенностями зоны
  2. Типом дорожного покрытия
  3. Расстоянием
  4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
115. Транспортные условия характеризуются
  1. Режимом эксплуатации подвижного состава
  2. Типом дорожного покрытия
  3. Географическими особенностями зоны
  4. Условиями погрузки и разгрузки
  
116. Дорожные условия определяются
  1. Типом дорожного покрытия
  2. Условиями погрузки и разгрузки
  3. Географическими особенностями зоны
  4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
117. Дорожные условия определяются
  1. Условиями погрузки и разгрузки
  2. Состоянием и шириной проезжей части дороги
  3. Географическими особенностями зоны

4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
118. Дорожные условия определяются
  1. Географическими особенностями зоны
  2. Условиями погрузки и разгрузки
  3. Рельефом местности
  4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
119. Дорожные условия определяются
  1. Режимом эксплуатации подвижного состава
  2. Условиями погрузки и разгрузки
  3. Географическими особенностями зоны
  4. Планом и профилем дороги
  
120. Дорожные условия определяются
  1. Прочностью мостов
  2. Условиями погрузки и разгрузки
  3. Географическими особенностями зоны
  4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
121. Дорожные условия определяются
  1. Условиями погрузки и разгрузки
  2. Интенсивностью движения
  3. Географическими особенностями зоны
  4. Режимом эксплуатации подвижного состава
  
122. Климатические условия зависят от
  1. Условий погрузки и разгрузки
  2. Интенсивности движения
  3. Географических особенностей зоны
  4. Режима эксплуатации подвижного состава
  
123. Климатические условия зависят от
  1. Режима эксплуатации подвижного состава
  2. Интенсивности движения
  3. Условий погрузки и разгрузки
  4. Природных особенностей зоны
  
124. Организационно-технические условия характеризуются
  1. Режима эксплуатации подвижного состава
  2. Природных особенностей зоны
  3. Интенсивности движения
  4. Условий погрузки и разгрузки
  
125. Организационно-технические условия характеризуются
  1. Природных особенностей зоны
  2. Условиями хранения подвижного состава
  3. Интенсивности движения
  4. Условий погрузки и разгрузки
  
126. Организационно-технические условия характеризуются
  1. Интенсивности движения

2. Природных особенностей зоны
  3. Организацией технического обслуживания и ремонта
  4. Условий погрузки и разгрузки
127. Организационно-технические условия характеризуются
1. Условий погрузки и разгрузки
  2. Природных особенностей зоны
  3. Интенсивности движения
  4. Организацией и режимом работы водителей
128. Надежность конструкции ПС определяется
1. Сроком службы автомобилей
  2. Способностью преодолевать различные силы сопротивления движению
  3. Способностью двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
  4. Способностью перемещаться на погрузочно-разгрузочных площадках
129. Надежность конструкции ПС определяется
1. Способностью преодолевать различные силы сопротивления движению
  2. Величиной межремонтных пробегов
  3. Способностью двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
  4. Способностью перемещаться на погрузочно-разгрузочных площадках
130. Надежность конструкции ПС определяется
1. Способностью двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
  2. Способностью преодолевать различные силы сопротивления движению
  3. Пробегом до полного износа
  4. Способностью перемещаться на погрузочно-разгрузочных площадках
131. Тяговыми качествами автомобиля
1. Способность перемещаться на погрузочно-разгрузочных площадках
  2. Пробег до полного износа
  3. Способность двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
  4. Способностью преодолевать различные силы сопротивления движению
132. Тяговыми качествами автомобиля
1. Способность развивать, высокую скорость движения в заданных дорожных условиях
  2. Пробег до полного износа
  3. Способность двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
  4. Способность перемещаться на погрузочно-разгрузочных площадках
133. Под проходимостью автомобиля понимают его
1. Способность развивать, высокую скорость движения в заданных дорожных условиях
  2. Способность двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
  3. Пробег до полного износа

4. Способность перемещаться на погрузочно-разгрузочных площадках
134. Экономичность ПС определяется
  1. Способностью преодолевать различные силы сопротивления движению
  2. Пробегом до полного износа
  3. Величиной затрат на топливо
  4. Способностью двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
135. Экономичность ПС определяется
  1. Способностью двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
  2. Пробегом до полного износа
  3. Способностью преодолевать различные силы сопротивления движению
  4. Величиной затрат на смазочные материалы
136. Экономичность ПС определяется
  1. Величиной затрат на техническое обслуживание
  2. Пробегом до полного износа
  3. Способностью преодолевать различные силы сопротивления движению
  4. Способностью двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
137. Экономичность ПС определяется
  1. Пробегом до полного износа
  2. Величиной затрат на ремонт и хранение
  3. Способностью преодолевать различные силы сопротивления движению
  4. Способностью двигаться с достаточной технической скоростью в различных дорожных условиях
138. Запасом хода называется
  1. Пробег до полного износа
  2. Способность развивать, высокую скорость движения в заданных дорожных условиях
  3. Пробег автомобиля в километрах до полного израсходования топлива
  4. Способность перемещаться на погрузочно-разгрузочных площадках
139. К особенностям организации перевозок сельскохозяйственных грузов относятся:
  1. Загрязненностью продукции, ее влажностью
  2. Привлечение на период уборки урожая подвижного состава и обслуживающего персонала различных АТП
  3. Определение потребности в транспортных средствах
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
140. К особенностям организации перевозок сельскохозяйственных грузов относятся:
  1. Определение потребности в транспортных средствах
  2. Загрязненностью продукции, ее влажностью

3. Различные дорожные условия и разные расстояния перевозки, зависящие от схемы перевозок
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
141. К особенностям организации перевозок сельскохозяйственных грузов относятся:
1. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
  2. Загрязненностью продукции, ее влажностью
  3. Определение потребности в транспортных средствах
  4. В связи со срочностью перевозок режим работы подвижного состава на период уборки урожая устанавливается, как правило, круглосуточный
142. К особенностям организации перевозок сельскохозяйственных грузов относятся:
1. Загрязненностью продукции, ее влажностью
  2. Наличие мелких разбросанных на большой территории погрузочных точек при относительно небольшом количестве приемных, разгрузочных пунктов
  3. Определение потребности в транспортных средствах
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
143. К особенностям организации перевозок сельскохозяйственных грузов относятся:
1. Определение потребности в транспортных средствах
  2. Загрязненностью продукции, ее влажностью
  3. Необходимость создания на линии на период уборки урожая временных заправочных пунктов, пунктов технического обслуживания и ремонта подвижного состава, питания и отдыха водителей
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
144. К особенностям организации перевозок сельскохозяйственных грузов относятся:
1. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
  2. Загрязненностью продукции, ее влажностью
  3. Определение потребности в транспортных средствах
  4. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
145. Выбор той или иной схемы работы подвижного состава определяется
1. Загрязненностью продукции, ее влажностью
  2. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  3. Определение потребности в транспортных средствах
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
146. Выбор той или иной схемы работы подвижного состава определяется

1. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  2. Необходимостью предварительной очистки, просушки перед сдачей на приемные пункты
  3. Определение потребности в транспортных средствах
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
147. Выбор той или иной схемы работы подвижного состава определяется
1. Определение потребности в транспортных средствах
  2. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  3. Обеспеченностью уборочной техникой и подвижным составом, состоянием дорог
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
148. Выбор той или иной схемы работы подвижного состава определяется
1. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
  2. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  3. Определение потребности в транспортных средствах
  4. Пропускной способностью погрузочно-разгрузочных пунктов и другими факторами
149. Единый комплексный план организации уборочно-транспортных работ включает
1. Определение потребности в транспортных средствах
  2. Пропускной способностью погрузочно-разгрузочных пунктов и другими факторами
  3. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
150. Единый комплексный план организации уборочно-транспортных работ включает
- 1.Пропускной способностью погрузочно-разгрузочных пунктов и другими факторами
  - 2.Распределение общего объема перевозок сельскохозяйственных продуктов между бригадами водителей
  - 4.Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  - 5.Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
151. Единый комплексный план организации уборочно-транспортных работ включает

1. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  2. Пропускной способностью погрузочно-разгрузочных пунктов и другими факторами
  3. Заключение договоров на перевозку массовых сельскохозяйственных продуктов
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
152. Единый комплексный план организации уборочно-транспортных работ включает
1. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
  2. Пропускной способностью погрузочно-разгрузочных пунктов и другими факторами
  3. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  4. Формирование комплексных бригад для перевозки продукции с полей на тока и в хранилища сельхозпроизводителей
153. Единый комплексный план организации уборочно-транспортных работ включает
1. Перевозки грузов хозяйств на приемные пункты и на предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции
  2. Пропускной способностью погрузочно-разгрузочных пунктов и другими факторами
  3. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  4. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
154. Согласованность в работе комбайнов и автотранспортных средств при перевозке зерна достигается:
1. Перевозки грузов хозяйств на приемные пункты и на предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции
  2. Правильный расчета потребного количества подвижного состава для обслуживания комбайнов
  3. Пропускной способностью погрузочно-разгрузочных пунктов и другими факторами
  4. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
155. Согласованность в работе комбайнов и автотранспортных средств при перевозке зерна достигается:
1. Пропускной способностью погрузочно-разгрузочных пунктов и другими факторами
  2. Перевозки грузов хозяйств на приемные пункты и на предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции
  3. Разработкой и точным соблюдением графика движения подвижного состава между током и комбайнами

4. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
156. Согласованность в работе комбайнов и автотранспортных средств при перевозке зерна достигается:
1. Организация надежной диспетчерской связи между всеми пунктами, организациями и подвижным составом
  2. Перевозки грузов хозяйств на приемные пункты и на предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции
  3. Пропускной способностью погрузочно-разгрузочных пунктов и другими факторами
  5. Созданием комплексных бригад в составе комбайнеров, водителей, а при использовании тракторов и трактористов

### Задачи для зачета

#### Задача 1

Инвентарное количество автомобиле-дней в грузовом парке – 350. Коэффициент технической готовности автомобилей – 0,7. Определить количество автомобиле-дней, годных к эксплуатации.

#### Задача 2

АТП обслуживает предприятие торговли в течение 365 дней. Инвентарное количество автомобилей в АТП – 150 ед. Коэффициент технической готовности – 0,84, коэффициент выпуска – 0,79. Определить, сколько автомобиле-дней ПС находится в ремонте и в эксплуатации.

#### Задача 3

Инвентарное количество автомобиле-дней в АТП – 200 дней. Коэффициент технической готовности автомобилей – 0,8. Определить количество автомобиле-дней простоя в ремонте.

#### Задача 4

Инвентарное количество автомобилей в АТП – 100 ед. Количество календарных дней в месяце – 30. Количество рабочих дней в месяце – 22. Средняя продолжительность нахождения ПС в наряде – 8 ч. Определить коэффициент использования времени суток.

#### Задача 5

Продолжительность пребывания автомобилей в наряде – 12 ч. 60 % этого времени автомобиль находится в движении. Определить коэффициент рабочего времени.

#### Задача 6

Инвентарное количество автомобилей в грузовом АТП – 50 единиц. Количество календарных дней в месяце – 30. Количество автомобиле-дней, годных к эксплуатации – 1 200 дней. Определить коэффициент технической готовности автомобилей.

#### Задача 8

Показатели спидометра при выезде автомобиля с предприятия – 53725 км. Показатели спидометра при возвращении автомобиля на предприятие – 53955 км. Продолжительность пребывания автомобиля на маршруте – 12 ч; суммарные затраты времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций – 3 ч. Определить  $V_m$  и  $V_3$ , автомобиля.

#### Задача 9

Среднетехническая скорость автомобиля ГАЗ-5312 – 28 км/ч. Продолжительность пребывания в наряде – 8 ч. Затраты времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций – 2 ч. Определить  $V_3$  автомобиля.

#### Задача 10

Среднетехническая скорость автомобиля ГАЗ-3307 – 30 км/ч, средняя эксплуатационная скорость – 24 км/ч. Время движения автомобиля в течение смены – 8 ч. Определить продолжительность пребывания автомобиля ГАЗ-3307 в наряде.

#### **Задача 11**

Автомобиль МАЗ-53371 за 1 езду затрачивает 0,5 ч на выполнение погрузочно-разгрузочных операций. Длина ездки – 15 км. Среднетехническая скорость автомобиля – 23 км/ч. Определить  $V_3$  автомобиля.

#### **Задача 12**

Груз перевозится на расстояние 200 км. Плановое время нахождения автомобиля на линии – 9 ч. Время простоя в начальном и конечном пунктах движения груза – 2 ч. Определить скорость доставки груза.

#### **Задача 13**

Автомобиль ЗИЛ-431410 ( $q_H = 6$  т) работает в городе. Пробег за день – 140 км. Определить время в движении.

#### **Задача 14**

Автопоезд грузоподъемностью 11 т за семь ездов перевез 70 т груза. Определить коэффициент использования грузоподъемности  $\gamma_{см}$ .

#### **Задача 15**

АТП в составе 40 автомобилей обслуживает строительство жилого массива. Средняя грузоподъемность автомобильного парка – 8 т. Суммарный грузооборот – 20000 ткм. Среднее значение пробега с грузом одного автомобиля – 70 км. Определить коэффициент динамического использования грузоподъемности  $\gamma_D$ .

#### **Задача 16**

За 10 ездов автомобиль ГАЗ-5312 ( $q = 4,5$  т) выполнил 350 т·км транспортной работы. Длина груженой ездки – 10 км. Определить коэффициент динамического использования грузоподъемности  $\gamma_D$ .

#### **Задача 17**

Автомобиль за одну езду перевез 15 т груза. Коэффициент статического использования грузоподъемности – 0,9. Определить номинальную грузоподъемность автомобиля.

#### **Задача 18**

Определить общий пробег парка ПС, если известно, что коэффициент использования пробега – 0,7; коэффициент нулевых пробегов – 0,1. Холостой пробег парка ПС за день – 2000 км.

#### **Задача 19**

Определить величину груженого пробега автомобиля, если известно, что коэффициент использования пробега за смену – 0,6; коэффициент нулевых пробегов – 0,1. Величина нулевого пробега – 11 км.

#### **Задача 20**

ПС автомобильного парка находится в эксплуатации 300 авт.-дней. Среднее значение продолжительности нахождения в наряде – 8 ч; средняя техническая скорость – 23 км/ч. Коэффициент использования рабочего времени – 0,5. Определить общий пробег парка ПС.

#### **Задача 21**

Автомобиль КамАЗ-5320 выполнил 2 ездки на расстояние 20 км, 3 ездки на расстояние 10 км. Определить среднее значение груженой ездки.

#### **Задача 22**

Автомобиль КамАЗ-5320 за две ездки на расстояние 25 км перевез по 8 т груза, за три ездки на расстояние 15 км – по 7 т груза. Определить среднюю дальность ездки 1 т груза.

#### **Задача 23**

Общий пробег автомобильного парка за календарный период времени – 28000 км, коэффициент нулевых пробегов – 0,23. Определить нулевой пробег ПС.

#### **Задача 24**

Нулевой пробег парка – 1500 км, коэффициент нулевых пробегов – 0,2; коэффициент использования пробега – 0,7. Определить величину грузеного пробега парка ПС.

#### **Задача 25**

Автомобиль перевозит груз на расстояние 80 км, в обратном направлении груз не перевозится. Коэффициент нулевых пробегов – 0,2. Определить величину нулевого пробега.

#### **Задача 26**

Инвентарное количество автомобилей в грузовом АТП – 30 единиц. Коэффициент использования автомобильного парка – 0,8. Среднее значение пробега одного автомобиля за период эксплуатации ( $D_k = 30$  дней) – 15000 км. Определить величину среднесуточного пробега для парка АТП.

#### **Задача 27**

Определить величину среднесуточного пробега автомобиля, если автомобиль за 20 дней эксплуатации выполняет по 110 км – 5 дней, по 150 км – 11 дней, по 135 км – 2 дня, по 90 км – 2 дня.

### **4. МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПРОЦЕДУРЫ ОЦЕНИВАНИЯ ЗНАНИЙ, УМЕНИЙ, НАВЫКОВ И (ИЛИ) ОПЫТА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ**

Основными видами учебных занятий по данному курсу являются: лекции, практические занятия и самостоятельная работа студентов.

Лекции оцениваются по посещаемости, активности, умению выделить главную мысль.

Практические занятия оцениваются по самостоятельности выполнения работы, грамотности в оформлении, правильности выполнения.

Самостоятельная работа оценивается по качеству и количеству выполненных домашних работ, грамотности в оформлении, правильности выполнения.

Промежуточная аттестация проводится в форме зачета и экзамена.

Курсовая работа оценивается по самостоятельности выполнения, качеству, грамотности в оформлении, правильности выполнения поставленной задачи.

Критерии оценки зачета или экзамена в тестовой форме: количество баллов или удовлетворительно, хорошо, отлично. Для получения соответствующей оценки на зачете и экзамене по курсу используется накопительная система бально-рейтинговой работы студентов. Итоговая оценка складывается из суммы баллов или оценок, полученных по всем разделам курса и суммы баллов полученной на зачете или экзамене.

Таблица 4.1 – Критерии оценки уровня знаний студентов с использованием теста на зачете или экзамене по учебной дисциплине

Оценка	Характеристики ответа студента
Отлично	86-100 % правильных ответов
Хорошо	71-85 %
Удовлетворительно	51- 70%
Неудовлетворительно	Менее 51 %

Оценка «Зачтено» соответствует критериям от «отлично» до «удовлетворительно». Оценка «Не зачтено» соответствует критериям от «неудовлетворительно»

Количество баллов и оценка неудовлетворительно, удовлетворительно, хорошо, отлично определяются программными средствами по количеству правильных ответов к количеству случайно выбранных вопросов.

Критерии оценивания компетенций следующие:

1. Ответы имеют полные решения (с правильным ответом). Их содержание свидетельствует об уверенных знаниях обучающегося и о его умении решать профессиональные задачи, оценивается в 5 баллов (отлично);
2. Более 75 % ответов имеют полные решения (с правильным ответом). Их содержание свидетельствует о достаточных знаниях обучающегося и его умении решать профессиональные задачи – 4 балла (хорошо);
3. Не менее 50 % ответов имеют полные решения (с правильным ответом) Их содержание свидетельствует об удовлетворительных знаниях обучающегося и о его ограниченном умении решать профессиональные задачи, соответствующие его будущей квалификации – 3 балла (удовлетворительно);
4. Менее 50 % ответов имеют решения с правильным ответом. Их содержание свидетельствует о слабых знаниях обучающегося и его неумении решать профессиональные задачи – 2 балла (неудовлетворительно).