

Документ подписан простой электронной подписью  
Информация о владельце:  
ФИО: Гаранин Максим Алексеевич  
Должность: Ректор  
Дата подписания: 03.10.2023 14:00:58  
Уникальный программный ключ:  
7708e3a47e66a8ee01711b193d7c78bd1e40bf28

Приложение  
к рабочей программе дисциплины

## ОЦЕНОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ)

### Организация мультимодальных перевозок

*(наименование дисциплины(модуля))*

Направление подготовки/специальность  
23.03.01 Технология транспортных процессов  
*(код и наименование)*

Направленность (профиль) / специализация  
"Транспортная логистика"  
*(наименование)*

## Содержание

1. Пояснительная записка.
2. Типовые контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций.
3. Методические материалы, определяющие процедуру и критерии оценивания сформированности компетенций при проведении промежуточной аттестации.

## 1. Пояснительная записка

Цель промежуточной аттестации – оценивание промежуточных и окончательных результатов обучения по дисциплине, обеспечивающих достижение планируемых результатов освоения образовательной программы.

Формы промежуточной аттестации: зачет с оценкой (7 семестр ОФО)

### Перечень компетенций, формируемых в процессе освоения дисциплины

Код и наименование компетенции	Код индикатора достижения компетенции
ПК-1: Способен выполнять комплекс услуг по транспортному обслуживанию грузоотправителей и грузополучателей при перевозке грузов, в том числе скоропортящихся, на основе принципов логистики с учетом эффективного и рационального взаимодействия видов транспорта, составляющих единую транспортную систему	ПК-1.4: Разрабатывает комплекс услуг по транспортно-логистическому обслуживанию для эффективной мультимодальной перевозки грузов

### Результаты обучения по дисциплине, соотнесенные с планируемыми результатами освоения образовательной программы

Код и наименование компетенции	Результаты обучения по дисциплине	Оценочные материалы
ПК-1.4: Разрабатывает комплекс услуг по транспортно-логистическому обслуживанию для эффективной мультимодальной перевозки грузов	Обучающийся знает: технические параметры и технологические требования к звеньям транспортной системы, обеспечивающей мультимодальную перевозку грузов; логистику снабжения, сбыта и внутризаводскую логистику для организации мультимодальной перевозки грузов	Вопросы (№1 - №5)
	Обучающийся умеет: рассчитывать технические параметры и оптимизировать технологические требования к звеньям транспортной системы, обеспечивающей мультимодальную перевозку грузов; формировать комплекс услуг в области логистики снабжения, сбыта и внутризаводской логистики для организации мультимодальной перевозки грузов.	Задания (№1 - №3)
	Обучающийся владеет: методами определения технических требований и технико-технологических параметров к организации функционирования единого транспортного комплекса	Задания (№4 - №6)

	государства для осуществления эффективной мультимодальной перевозки грузов с оказанием комплекса услуг по транспортно-логистическому обслуживанию	
--	---	--

Промежуточная аттестация (зачет с оценкой) проводится в одной из следующих форм:

- 1) ответ на теоретические вопросы;
- 2) выполнение заданий в ЭИОС СамГУПС.

## 2. Типовые<sup>1</sup> контрольные задания или иные материалы для оценки знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих уровень сформированности компетенций

### 2.1 Типовые вопросы (тестовые задания) для оценки знаниевого образовательного результата

Проверяемый образовательный результат:

Код и наименование компетенции	Образовательный результат
ПК-1.4: Разрабатывает комплекс услуг по транспортно-логистическому обслуживанию для эффективной мультимодальной перевозки грузов	Обучающийся знает: технические параметры и технологические требования к звеньям транспортной системы, обеспечивающей мультимодальную перевозку грузов; логистику снабжения, сбыта и внутризаводскую логистику для организации мультимодальной перевозки грузов

*Примеры вопросов/заданий*

1. В какие транспортные коридоры (ТК) с учетом технических и технологических требований входит Транссиб»:

- 1). 2, 3, и 9;
- 2). 1, 2 и 9
- 3). 2, 5 и 9;
- 4). 2, 4 и 7.

2. Панъевропейскими коридорами называют:

- 1). Международные;
- 2). Трансьевропейские;
- 3). Евроазиатские;
- 4). Критские.

3. С учетом технического оснащения рабочих мест перевалка внешнеторговых грузов может осуществляться:

- 1). На станции;
- 2). На таможене;
- 3). В портах;
- 4). На контейнерном терминале.

4. Фрахтовый агент - это:

- 1). Представитель перевозчика;

<sup>1</sup> Приводятся типовые вопросы и задания. Оценочные средства, предназначенные для проведения аттестационного мероприятия, хранятся на кафедре в достаточном для проведения оценочных процедур количестве вариантов. Оценочные средства подлежат актуализации с учетом развития науки, образования, культуры, экономики, техники, технологий и социальной сферы. Ответственность за нераспространение содержания оценочных средств среди обучающихся университета несут заведующий кафедрой и преподаватель – разработчик оценочных средств.

- 2). Представитель грузовладельца;
- 3). Представитель грузоотправителя;
- 4). Представитель грузополучателя.

5. Укажите протяженность Транссиба:

- 1). Около 12 тыс. км
- 2). 10 тыс. км;
- 3). Свыше 9 тыс. км;
- 4). 8 тыс. км.

## 2.2 Типовые задания для оценки навыкового образовательного результата

Проверяемый образовательный результат:

Код и наименование компетенции	Образовательный результат
ПК-1.4: Разрабатывает комплекс услуг по транспортно-логистическому обслуживанию для эффективной мультимодальной перевозки грузов	Обучающийся умеет: рассчитывать технические параметры и оптимизировать технологические требования к звеньям транспортной системы, обеспечивающей мультимодальную перевозку грузов; формировать комплекс услуг в области логистики снабжения, сбыта и внутризаводской логистики для организации мультимодальной перевозки грузов

*Примеры заданий*

**Задача №1.** Смоделировать прибытие автотранспорта к складу для тарно-штучных грузов при нерегулируемом подводе автомобилей. Продолжительность работы автотранспорта составляет 9 часов, общее число ездов-60 штук, доля ездов, выполняемых автомобилями ЗИЛ-130, составляет 60%, остальные езды осуществляются машинами марки ГАЗ-53А, время обслуживания машин у склада: ЗИЛ-130-21 мин., ГАЗ-53А-16 мин. В утренние часы прибывает «пиковое» количество машин – 40% от всей нормы. Этот период длится 2,4 часа. Параметр Эрланга в распределении интервалов между ездами автомобилей в период их сгущенного подхода равен 1, в остальные часы-2. Склад имеет 4 секции. Для моделирования интервалов прибытия автомобилей необходимо использовать случайные числа.

**Решение.**

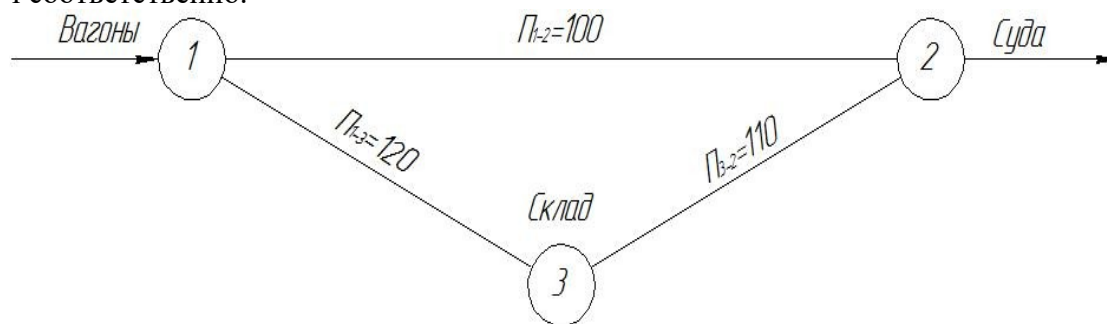
$$\tau_1 = \frac{-60}{K \times \lambda_a} \times \epsilon \left( \prod_{i=1}^k \xi_i \right) = \frac{-60}{1 \times 10} \times \epsilon(0,1012) = -6 \times (-2,29) = 14 \text{ мин}$$

Таблица 2 - Моделирование прибытия автомобилей к складу

Интервалы между прибытием автомобилей, мин	Время прохода автомобилей к складу	Марка прибывшего автомобиля	Продолжительность грузовой операции, мин	Секция склада
	8:00	ЗИЛ-130	21	1
14	8:14	ЗИЛ-130	21	1
10	8:24	ГАЗ-53А	16	3
2	8:26	ЗИЛ-130	21	2
8	8:34	ГАЗ-53А	16	4

**Задача 2.** Построить потоковый граф обработки подвижного состава в речном порту. Прибытие железнодорожного маршрута массой 2000 т ожидается в 2ч 00 мин, а подача порожнего речного состава из двух барж массой 2х1000 – в 6ч 00 мин., причем техническая

производительность ПРМ составляет по технологической связи 1-2-100т/ч; 1-3-120т/ч; 3-2-110т/ч соответственно.



**Задача 3.** Построить с помощью MS Word контактный график взаимодействия железнодорожного и речного транспорта в порту при несогласованном поступлении судов и вагонов и использовании буферного склада.

**Исходные данные:** прибытие железнодорожного маршрута массой 2000 т ожидается в 2ч 00 мин, а подача порожнего речного состава из двух барж массой 2х1000 – в 6ч 00 мин., причем техническая производительность ПРМ составляет по технологической связи 1-2-100т/ч; 1-3-120т/ч; 3-2-110т/ч соответственно. Продолжительность технологических операций по обработке подвижного состава задана в табл. 3.1.

Таблица 3.1 – Продолжительность технологических операций по обработке подвижного состава

Операция	Продолжительность, ч
Обработка речного состава по прибытии $t_{mc}$	1,5
Обработка речного состава по отправлению $t_{oc}$	2,0
Обработка железнодорожного состава по прибытии $t_{np}$	0,5
Обработка железнодорожного состава по отправлению $t_{om}$	0,5
Формирование $t_{\phi}$	0,5
Подача – уборка на причал $t_{n-y}$	0,5

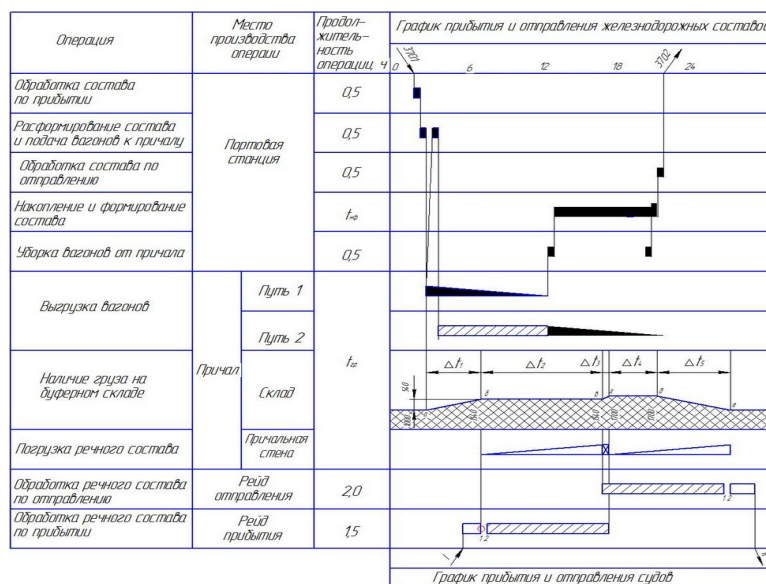


Рисунок 3.1 – Контактный график взаимодействия железнодорожного и речного транспорта в порту при несогласованном поступлении судов и вагонов и использовании буферного склада

ПК-1.4: Разрабатывает комплекс услуг по транспортно-логистическому обслуживанию для

Обучающийся владеет: методами определения технических требований и

эффективной мультимодальной перевозки грузов	технико-технологических параметров к организации функционирования единого транспортного комплекса государства для осуществления эффективной мультимодальной перевозки грузов с оказанием комплекса услуг по транспортно-логистическому обслуживанию
--	---

**Примеры заданий**

**Задача 4** Рассчитать парк автомобилей для вывоза муки в мешках и завоза сахара в мешках.

**Исходные данные:** вес одного мешка 50 кг; суточный грузопоток по прибытии

$Q_{сут}^{np} = 560$  т, по отправлении  $Q_{сут}^{om} = 822$  т; средства механизации – электропогрузчик

грузоподъемностью 1,5 т; продолжительность работы автотранспорта  $T_a = 12$  часов; тип

автомобиля ЗИЛ-161 грузоподъемностью 4 т; расстояние от станции до получателя  $L_1 = 10$

км; от получателя до отправителя  $L_2 = 8$  км; от отправителя до станции  $L_3 = 6$  км.

**Решение.**

1. Определяется средний оборот автомобиля при условии, что завоз и вывоз груза будет осуществляться по кольцевому маршруту (рис. 9), когда получатель грузов не является отправителем, по формуле (29).

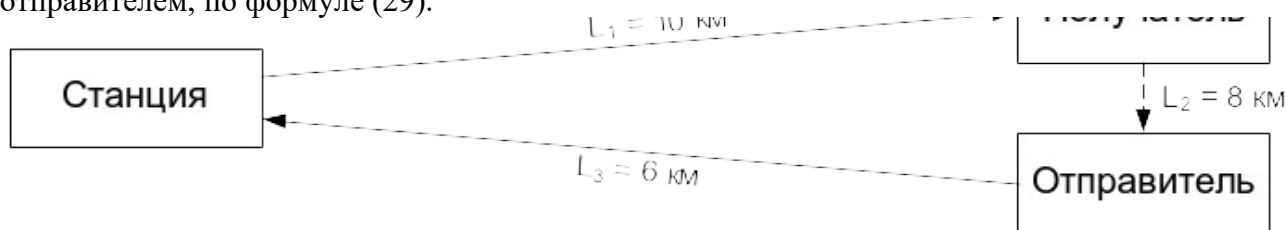


Рис. 9. Схема маршрута движения автомобилей

Если загрузка и разгрузка автомобилей на станции, у получателя и у отправителя осуществляется электропогрузчиком с нормой времени на погрузку или выгрузку одной тонны

груза  $t_{зр}^g = 0,3112$  ч, то

$$t_{позр}^{cm} = t_{выгр}^{пол} = t_{позр}^{omn} = t_{выгр}^{cm} = t ;$$

$$t = t_{зр}^g \cdot g_a \cdot \gamma = 0,3112 \cdot 4 \cdot 0,8 = 0,99 \cdot 4 \cdot 0,8 = 0,99 \text{ ч};$$

$$t_a^{cp} = t_{позр}^{cm} + \frac{L_1 + L_2 + L_3}{V_{cp}} + t_{выгр}^{пол} + t_{позр}^{omn} + t_{выгр}^{cm} =$$

$$= t + \frac{L_1 + L_2 + L_3}{V_{cp}} + t + t = 4 \cdot t + \frac{L_1 + L_2 + L_3}{V_{cp}} = 4 \cdot 0,99 + \frac{10 + 8 + 6}{21} = 5,1$$

2. Определяется необходимое количество автомобилей для завоза и вывоза грузов

$$N_{авт} = \frac{(Q_{сут}^{np} + Q_{сут}^{om}) \cdot t_a^{cp} \cdot \Psi}{2 \cdot T_a \cdot g_a \cdot \gamma} = \frac{(560 + 822) \cdot 5,1 \cdot 1,1}{2 \cdot 12 \cdot 4 \cdot 0,8} = 100,9 \approx 101 \quad N_{авт} = \frac{(Q_{сут}^{np} + Q_{сут}^{om}) \cdot t_a^{cp} \cdot \Psi}{2 \cdot T_a \cdot g_a \cdot \gamma} = \frac{(560 + 822) \cdot 5,1 \cdot 1,1}{2 \cdot 12 \cdot 4 \cdot 0,8} = 100,9 \approx 101 \text{ единица.}$$

Для завоза и вывоза грузов потребуется 101 автомобиль.

**Задача 5.** Построить схемы маятникового маршрута автотранспорта и определить среднее время оборота автомобиля.

**Исходные данные:** контейнеры массой брутто 5 т при суточном грузопотоке по прибытии  $Q_{сум}^{np} = 130$  т; по отправлению  $Q_{сум}^{om} = 148$  т; средства механизации – двухконсольный козловой кран грузоподъемностью 7,5 т; тип автомобиля – ЗИЛ-130 грузоподъемностью 6 т; расстояние от станции до получателя  $L_3 = 8$  км, он же отправитель груза в контейнерах. Груз из контейнера выгружается и грузится электропогрузчиком грузоподъемностью 1,5 т; продолжительность работы автотранспорта  $T_a = 10$  часов.

**Решение.**

Среднее время оборота автомобиля  $t_a^{cp}$  определяется в зависимости от маршрута его движения, который бывает маятниковым или кольцевым [2, 7].

**Маятниковым** называется такой маршрут, при котором путь следования автомобилей в прямом и обратном направлениях, проходит по одному и тому же участку трассы.

Маятниковые маршруты могут быть трех видов:

- с порожним пробегом после доставки груза получателю (рис. 5);
- с порожним пробегом к отправителю груза (рис. 6);
- движение автомобиля без порожнего пробега – всегда с грузом (рис. 7).

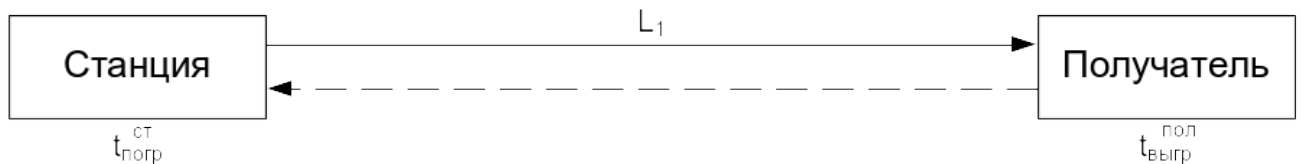


Рис. 5. Схема маятникового маршрута с порожним рейсом от получателя до станции

Среднее время оборота автомобиля  $t_a^{cp}$ , в первом случае определяется по формуле

$$t_a^{cp} = t_{погр}^{ст} + \frac{2 \cdot L_1}{V_{cp}} + t_{выгр}^{пол}, \quad (1)$$

где  $t_{погр}^{ст}$  – нормы времени простоя автомобиля под грузовыми операциями на станции, ч;

$t_{выгр}^{пол}$  – нормы времени простоя автомобиля под грузовыми операциями у получателя, ч;

$L_1$  – расстояние от станции до склада получателя, км;  $V_{cp}$  – средняя скорость движения автомобилей по трассе

(в черте города для автомобилей грузоподъемностью до 7 т  $V_{cp} = 21$  км/ч, выше 7 т  $V_{cp} = 19$  км/ч).

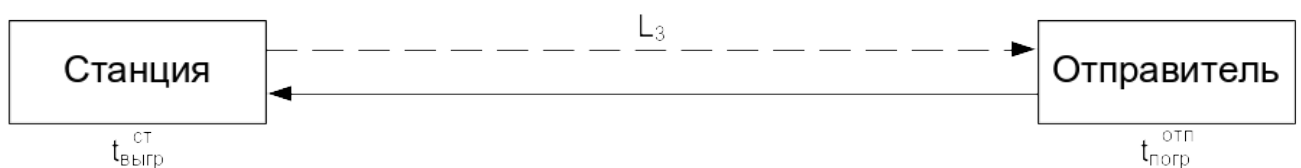


Рис. 6. Схема маятникового маршрута с порожним рейсом к отправителю

Среднее время оборота автомобиля  $t_a^{cp}$ , во втором случае определяется по формуле



$$t_a^{cp} = t_{погр}^{отп} + \frac{2 \cdot L_3}{V_{cp}} + t_{выгр}^{ст}, \quad (2)$$

где  $t_{погр}^{отп}$  – нормы времени простоя автомобиля под грузовыми операциями на складе отправителя;  $L_3$  – расстояние от склада отправителя до станции, км;  $t_{выгр}^{ст}$  – нормы времени простоя автомобиля под грузовыми операциями на станции, ч.

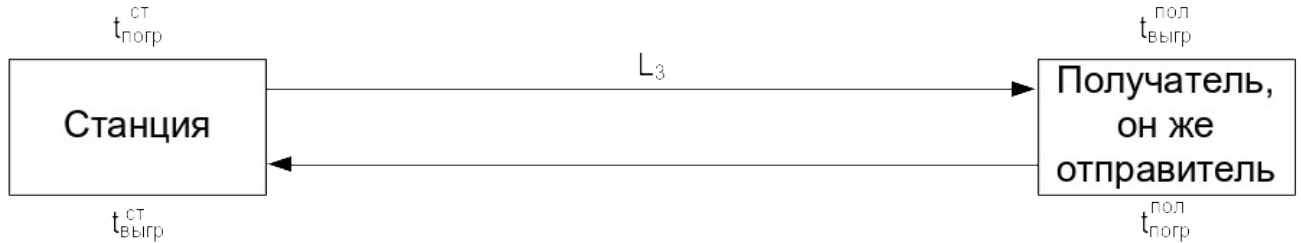


Рис. 7. Схема маятникового маршрута без порожнего пробега (в обе стороны с грузом)

Среднее время оборота автомобиля  $t_a^{cp}$ , в третьем случае определяется по формуле

$$t_a^{cp} = t_{выгр}^{ст} + \frac{2 \cdot L_3}{V_{cp}} + t_{выгр}^{пол} + t_{погр}^{отп} + t_{выгр}^{ст}. \quad (3)$$

При механизированной погрузке и выгрузке нормы времени на грузовые операции на станции и у получателя-отправителя  $t$ , ч, определяются по формуле, например:

$$t_{выгр}^{ст} = t_{гр} \cdot g_a \cdot \gamma, \quad (4)$$

где  $t_{гр}$  – норма времени на переработку 1 т груза, ч [5].

Аналогично определяются  $t_{выгр}^{ст}$ ,  $t_{выгр}^{пол}$ ,  $t_{погр}^{отп}$ .

Для определения среднего времени оборота автомобиля следует найти время на погрузку контейнера на автомобиль и выгрузку груза из контейнера на складе получателя

$$t_{погр}^{ст} = t_{выгр}^{ст} = 7 \cdot g_a^{кон} = 7 \cdot 1 = 7 \text{ мин} = 0,12 \text{ ч};$$

$$t_{погр}^{отп} = t_{выгр}^{пол} = t_{гр} \cdot g_a^{кон} \cdot g_{тех} = 0,3112 \cdot 3,5 \cdot 1 = 1,08 \quad t_{погр}^{отп} = t_{выгр}^{пол} = t_{гр} \cdot g_a^{кон} \cdot g_{тех} = 0,31 \cdot 3,5 \cdot 1 = 1,08 \text{ ч}.$$

Для вывоза и завоза контейнеров принимается схема маятникового маршрута (см. рис. 7)

$$t_a^i = t_{погр}^{ст} + \frac{2 \cdot L_3}{V_{cp}} + t_{погр}^{пол} + t_{выгр}^{ст} = 0,12 + \frac{2 \cdot 8}{21} + 1,08 + 0,12 = 2,08 \text{ ч};$$

$$t_a^{II} = t_{погр}^{ст} + \frac{2 \cdot L_3}{V_{cp}} + t_{погр}^{пол} + t_{выгр}^{отп} + t_{выгр}^{ст} = 0,12 + \frac{2 \cdot 8}{21} + 1,08 + 1,08 + 0,12 = 3,16 \text{ ч};$$

$$t_a^{cp} = \frac{t_a^i \cdot N_{кон}^i + t_a^{II} \cdot N_{кон}^{II}}{N_{кон}^{np}} = \frac{2,08 \cdot 5 + 3,16 \cdot 38}{43} = 3,03 \text{ ч}.$$

**Задача 6.** Произвести технико-экономическое обоснование выбора рационального вида транспорта для перевозки грузов на заданном направлении.

Исходные данные: объем перевозки грузов составляет 150 тыс. т. в год.

На направлении перевозок функционируют два магистральных вида транспорта: автомобильный и железнодорожный.

Грузоотправителя (завод) и грузополучателя (стройку) связывает автомобильная дорога III категории протяженностью 42 км. Кроме того, завод имеет железнодорожный ПНП длиной 3 км к железнодорожной станции А. Расстояние по железной дороге от станции А до станции Б, находящейся вблизи стройки, 38 км. Станцию Б и стройку связывает автодорога III категории протяженностью 6 км.

При перевозке грузов автотранспортом используется бортовой автомобиль ЗИЛ-157КД с прицепом общей грузоподъемностью 10,5 т. Такие же автомобили используются и на вывозе грузов со станции Б. Погрузка грузов (у грузоотправителя), выгрузка (у грузополучателя) и их перегрузка (на станции Б с железнодорожного на автотранспорт) механизирована.

Технико-эксплуатационные и экономические показатели (среднее время нахождения автомобилей в наряде, коэффициенты использования грузоподъемности, выпуска автомобилей на линию и др.), характеризующие работу магистрального автотранспорта и автотранспорта, используемого на вывозе грузов с железнодорожной станции Б, одинаковые. Коэффициент экономической эффективности капитальных вложений для рассматриваемых вариантов принять равным 0,12.

При железнодорожном варианте перевозки грузов используются четырехосные полувагоны со статической нагрузкой 58 т.

Другие исходные данные приведены при решении задачи.

## Решение

Вначале излагается общая методика выбора вида транспорта на направлении перевозки грузов с указанием возможных видов затрат по элементам перевозочного процесса в рассматриваемых вариантах и обосновывается необходимость их учета при расчете и сравнении вариантов.

Определяем эксплуатационные расходы при прямой автомобильной перевозке грузов.

Исходные данные:  $C_1 = 11,80$  руб/км;  $C_D = 0,87$  руб/км;  $q_H = 10,5$ т;  $\gamma = 1$ ;  $\beta = 0,61$ ;  $C_2 = 3,12$ руб/т;  $C_3 = 0,35$ руб/т-км;  $l_a = 42$ км;  $K_3 = 1,35$ .

Тогда

$$\mathcal{E}_{\text{маг}}^a = (11,80 + 0,87) \cdot 42 / 10,5 \cdot 1 \cdot 0,61 + 1,35 (3,12 + 0,35 \cdot 42) = 107,13 \text{ руб/т.}$$

Определяем время одной ездки автомобиля при транспортировке грузов.

Исходные данные для расчета:

- время погрузки и выгрузки автомобиля  $8+8=16$ мин, или 0,27 ч;
- средняя техническая скорость автомобиля в городе 20 км/ч, за городом 33 км/ч. В нашем примере прямые автоперевозки грузов осуществляются частично в городе, а большую часть пути за городом, поэтому принимаем в среднем  $V_{\text{тех}} = 30$  км/ч.

Тогда  $t_e = (42/30 \cdot 0,61) + 0,27 = 2,56$ ч.

Капитальные вложения в автотранспорт определяются по формуле (88). Исходные данные для расчета:  $C_a = 660$  тыс.руб,  $\alpha_{\text{вып}} = 0,85$ ,  $T_H = 9,6$  ч,  $K_{\text{ану}} = 2,5$ .

$$K_T^a = (660000 \cdot 2,56 \cdot 2,5) / 365 \cdot 10,5 \cdot 1 \cdot 0,85 \cdot 9,6 = 135,07 \text{ руб/т};$$

Приведенные затраты по автомобильному варианту перевозки грузов с завода на стройку:

$$E_{np}^a = 107,13 + 0,12 \cdot 135,07 = 123,34 \text{ руб/т}.$$

При железнодорожном варианте перевозок сопоставимые приведенные затраты по схеме транспортировки ПНП — М — А, вначале определяются затраты по всем элементам.

Эксплуатационные расходы на перевозку грузов по магистральной железной дороге (от станции А до станции Б) определяются по формуле (96) для исходных данных:  $\mathcal{E}_{нк} = 11,01 \text{ руб./т}$ ,  $\mathcal{E}_{дв} = 0,168 \text{ руб/т-км}$ ,  $\mathcal{E}_{мс} = 3,368 \text{ руб./т}$ ,  $l_{жд} = 38 \text{ км}$ ,  $n = 1$ .

$$\mathcal{E}_{маг}^{жд} = 11,01 + 0,168 \cdot 38 + 3,368 \cdot 1 = 20,76 \text{ руб/т}.$$

Расходы, связанные с подвозом груза к станции А по железнодорожному пути необщего пользования, определяются по формуле (97) для следующих исходных данных:  $P_{ст} = 58 \text{ т}$ ,

$$C_L = 300 \text{ руб/лок.ч}, T_L = 5,0 \text{ ч}, N_v = 6 \text{ ваг}, C_v = 4,8 \text{ руб/ваг.ч}, t_v = 12 \text{ ч}.$$

$$\mathcal{E}_{досп} = \frac{1}{58} \left( \frac{300 \cdot 5,0}{6,0} + 4 \cdot 80 \cdot 12 \right) = 5,30 \text{ руб/т}$$

Эксплуатационные расходы автотранспорта, используемого на вывозе грузов со станции Б, определяются по формуле, как и при прямой автомобильной перевозке, для расстояния перевозки 6 км.

$$\mathcal{E}_{выв} = \frac{(11,80 + 0,87) \cdot 6}{10,5 \cdot 1 \cdot 0,5} + 1,35(3,12 + 0,35 \cdot 6) = 21,53 \text{ руб/т}.$$

Эксплуатационные расходы на выполнение перегрузочных операций на станции Б с железнодорожного на автомобильный транспорт определяются следующим образом и при

$$\mathcal{E}_{оп} = 32 \text{ руб/т}, Z_{пер} = 2 \text{ составят}$$

$$\mathcal{E}_{пер} = 32 \cdot 2 = 64 \text{ руб/т}.$$

Капитальные вложения в подвижной состав и постоянные устройства на железнодорожном транспорте определяются по формуле (99). Исходные данные для расчета:

$$C_v = 800000 \text{ руб}; K_{рем} = 1,15; K_{нк} = 2,01; K_{дв} = 7,45; K_{мс} = 2,54; \alpha_{сп} = 1.$$

Тогда

$$K_T^{жд} = \frac{800000 \cdot 1,15}{365 \cdot 58} \left[ 2 \cdot 2,01 + \frac{7,45(1+1)38}{520} + 1 \cdot 2,54 \right] = 332,47 \text{ руб/т.}$$

Время одной ездки автомобиля, работающего на вывозе грузов, принимается с учетом того, что он совершает работу в основном в черте города, т.е. со средней технической скоростью 20 км/ч. Коэффициент использования пробега автомобилей для заданного расстояния перевозки грузов равен 0,50. Тогда

$$t_e = (6/20 \cdot 0,50) + 0,27 = 0,87 \text{ ч.}$$

Капитальные вложения в автомобильный транспорт, занятый вывозом грузов со станции Б, определяются по формуле (88) и составят

$$K_T^{a'} = \frac{660000 \cdot 0,87 \cdot 2,5}{365 \cdot 10,51 \cdot 0,85 \cdot 9,6} = 45,9 \text{ руб/т.}$$

Единовременные затраты на погрузочно-разгрузочные машины в пункте перевалки (на станции Б) определяются по формуле (100) для исходных данных:  $\Pi_{np} = 640000 \text{ руб};$   
 $\Pi_{np} = 25000 \text{ т.}$

$$K_{пер} = \frac{640000}{25000} = 25,6 \text{ руб/т.}$$

Изменение стоимости грузовой массы или оборотных средств, находящихся в пути, за счет разных сроков доставки грузов (при железнодорожном варианте –  $t_{жд}$ , автомобильном –  $t_a$ ) рассчитывается по формуле.

При этом время доставки 1 т груза от склада отправителя до склада получателя при железнодорожном варианте перевозки определяется по формуле (101) для исходных данных:

$$t_{mn}^{жд} = 13 \text{ ч}; \quad t_{маг}^{жд} = 38/20 = 1,9 \text{ ч}; \quad t_{пер}^{жд} = 12 \text{ ч}; \quad t_e = 0,87 \text{ ч.}$$

$$t_{\delta}^{жд} = \frac{13 + 1,9 + 12 + 0,87}{24} = 1,16 \text{ сут.}$$

При перевозке груза по прямому автомобильному варианту это время равно длительности одной ездки, а именно

$$t_{\delta}^a = 2,56/24 = 0,106 \text{ сут.}$$

Тогда разница в стоимости грузовой массы (при цене 1т перевозимого груза 2000 руб.)

$$\Delta K_{зм} = \frac{2000}{365} (1,16 - 0,106) = 5,75 \text{ руб/т.}$$

Рассчитаем общую величину приведённых затрат по железнодорожному варианту перевозки при  $E_n = 0,12$ .

$$E_{пр}^{жд} = 20,76 + 5,30 + 64 + 21,53 + 0,12 \cdot (332,47 + 45,9 + 25,6 + 5,75) = 160,76 \text{ руб/т.}$$

По результатам выполненных расчетов делаем вывод

$$E_{пр}^{жд} = 160,76 > E_{пр}^a = 123,34.$$

Таким образом, сравнение приведённых затрат по железнодорожному и автомобильному вариантам показывает целесообразность передачи рассматриваемого объёма перевозок грузов на данном направлении с железнодорожного на автомобильный транспорт.

Годовой экономический эффект от реализации только этого предложения составит

$$Э_{э} = \frac{(160,76 - 123,34) 150000}{1000} = 5613 \text{ тыс.руб.}$$

### 2.3. Перечень вопросов для подготовки обучающихся к промежуточной аттестации

1. Транспортная система России. Ее составляющие элементы.
2. Порядок формирования и развития международных транспортных коридоров (МТК).
3. Оптимизация схемы транспортирования грузов за счет рационального сочетания различных видов транспорта.
4. Возникновение и историческое развитие транспортной системы РФ.
5. Модернизация транспортной системы России.
6. Перспективное развитие мультимодальных транспортных компаний.
7. Мультимодальные технологии и сервис перевозок.
8. Организация ТЭО мультимодальных перевозок.
9. Совершенствование системы перевозок различными видами транспорта.
10. Развитие водных коридоров.
11. Внутренние водные пути, их развитие.
12. Назначение судов смешанного типа плавания.
13. Развитие предпортовых станций
14. Развитие припортовых станций.
15. Особенности функционирования незамерзающих портов.
16. Назначение сухогрузной гавани порта.
17. Назначение железнодорожной паромной переправы.
18. Создание скоростных автодорог.
19. Теоретические основы технологического обоснования формирования транспортных коридоров.
20. Теоретические основы экономического обоснования формирования транспортных коридоров.

### 3. Методические материалы, определяющие процедуру и критерии оценивания сформированности компетенций при проведении промежуточной аттестации

#### Критерии формирования оценок по ответам на вопросы, выполнению тестовых заданий

- оценка «отлично» выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на вопросы составляет 100 – 90% от общего объема заданных вопросов;
- оценка «хорошо» выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на вопросы – 89 – 76% от общего объема заданных вопросов;
- оценка «удовлетворительно» выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на тестовые вопросы – 75–60 % от общего объема заданных вопросов;
- оценка «неудовлетворительно» выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов – менее 60% от общего объема заданных вопросов.

#### Критерии формирования оценок по результатам выполнения заданий

**«Отлично/зачтено»** – ставится за работу, выполненную полностью без ошибок и недочетов.

**«Хорошо/зачтено»** – ставится за работу, выполненную полностью, но при наличии в ней не более одной негрубой ошибки и одного недочета, не более трех недочетов.

**«Удовлетворительно/зачтено»** – ставится за работу, если обучающийся правильно выполнил не менее 2/3 всей работы или допустил не более одной грубой ошибки и двух недочетов, не более одной грубой и одной негрубой ошибки, не более трех негрубых ошибок, одной негрубой ошибки и двух недочетов.

**«Неудовлетворительно/не зачтено»** – ставится за работу, если число ошибок и недочетов превысило норму для оценки «удовлетворительно» или правильно выполнено менее 2/3 всей работы.

*Виды ошибок:*

- *грубые ошибки: незнание основных понятий, правил, норм; незнание приемов решения задач; ошибки, показывающие неправильное понимание условия предложенного задания.*

- *негрубые ошибки: неточности формулировок, определений; нерациональный выбор хода решения.*

- *недочеты: нерациональные приемы выполнения задания; отдельные погрешности в формулировке выводов; небрежное выполнение задания.*

#### Критерии формирования оценок по зачету с оценкой

**«Отлично»** – обучающийся демонстрирует знание всех разделов изучаемой дисциплины: содержание базовых понятий и фундаментальных проблем; умение излагать программный материал с демонстрацией конкретных примеров. Свободное владение материалом должно характеризоваться логической ясностью и четким видением путей применения полученных знаний в практической деятельности, умением связать материал с другими отраслями знаний.

**«Хорошо»** – обучающийся демонстрирует знание всех разделов изучаемой дисциплины: содержание базовых понятий и фундаментальных проблем; приобрел необходимые умения и навыки, освоил вопросы практического применения полученных знаний, не допустил фактических ошибок при ответе, достаточно последовательно и логично излагает теоретический материал, допуская лишь незначительные нарушения последовательности изложения и некоторые неточности. Таким образом, данная оценка выставляется за правильный, но недостаточно полный ответ.

**«Удовлетворительно»** – обучающийся демонстрирует знание основных разделов программы изучаемого курса его базовых понятий и фундаментальных проблем. Однако знание основных проблем курса не подкрепляется конкретными практическими примерами, не полностью раскрыта сущность вопросов, ответ недостаточно логичен и не всегда последователен, допущены ошибки и неточности.

**«Неудовлетворительно»** – выставляется в том случае, если обучающийся демонстрирует фрагментарные знания основных разделов программы изучаемого курса его базовых понятий и фундаментальных проблем. У экзаменуемого слабо выражена способность к самостоятельному аналитическому мышлению, имеются затруднения в изложении материала, отсутствуют необходимые умения и навыки, допущены грубые ошибки и незнание терминологии, отказ отвечать на дополнительные вопросы, знание которых необходимо для получения положительной оценки.