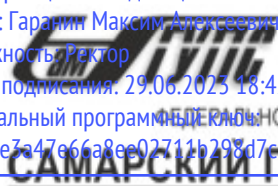


Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Гарант Максим Алексеевич
Должность: Ректор
Дата подписания: 29.06.2023 18:42:34
Уникальный программный ключ:
7708e7a47e66a8ee02711b298d7e78bd1e40bf88

 **МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
САМАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Приложение
к рабочей программе дисциплины

ОЦЕНОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ)

Клиентоориентированность на транспорте

(наименование дисциплины (модуля))

Направление подготовки / специальность

23.04.01 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-2-й семестр-ОФО // 1-й курс-ЗФО.

Перечень компетенций, формируемых в процессе освоения дисциплины

Код и наименование компетенции	Код индикатора достижения компетенции
ПК-1 Способен осуществлять контроль ключевых операционных показателей эффективности логистической деятельности по перевозке груза в цепи поставок	ПК-1.1 Решает задачи по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок

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

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Результаты обучения по дисциплине	Оценочные материалы
ПК-1.1 Решает задачи по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок	Обучающийся знает: Основные положения по решению задач по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок	Вопросы (№1 - №25)
	Обучающийся умеет: Решать требуемый минимум типовых задач по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок	Задания (№ 1- №5)
	Обучающийся владеет: Навыками решения типовых задач по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок	Задания (№6 - №10)

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

- 1) собеседование;
- 2) выполнение заданий в ЭИОС СамГУПС.

2. Типовые¹ 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 индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-1.1 Решает задачи по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок	Обучающийся знает: Основные положения по решению задач по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок
<p><i>Примеры вопросов</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. Является ли развитие клиентоориентированности одним из важнейших факторов успеха ОАО «РЖД»? Ответ: 1. Да 2. Нет2. Необходимо ли обеспечение экономической эффективности на каждом участке деятельности ОАО «РЖД» при развитии клиентоориентированности? Ответ: 1. Да 2. Нет3. Является ли клиентоориентированность важным фактором увеличения прибыльности ОАО «РЖД»? Ответ: 1. Да 2. Нет4. Является ли эффективное выполнение производственных и технологических задач одним из основных принципов клиентоориентированности холдинга «РЖД»? Ответ: 1. Да 2. Нет5. Является ли повышение уровня надежности доставки грузов в срок за счет совершенствования работы сортировочных станций одним из основных принципов клиентоориентированности холдинга «РЖД»? Ответ: 1. Да 2. Нет6. Является ли повышение уровня надежности доставки грузов в срок за счет совершенствования организации вагонопотоков в поезда одним из основных принципов клиентоориентированности холдинга «РЖД»? Ответ: 1. Да 2. Нет7. Является ли формирование корпоративной культуры одним из ключевых факторов обеспечения качества услуг и продуктов ОАО «РЖД» на уровне мировых стандартов? Ответ: 1. Да	

¹ 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. Нет

8. По какому критерию выбираются технологические решения по повышению уровня надежности доставки грузов в срок за счет совершенствования организации вагонопотоков в поезда от грузоотправителя до ближайшей сортировочной станции?

Ответ:

1. По экономическому критерию
2. По другим критериям

9. По какому критерию выбираются технологические решения по повышению уровня надежности доставки грузов в срок за счет совершенствования организации работы сортировочных станций?

Ответ:

1. По экономическому критерию
2. По другим критериям

10. По какому критерию выбираются технологические решения по повышению уровня надежности доставки грузов в срок за счет совершенствования организации вагонопотоков в поезда на сортировочных станциях?

Ответ:

1. По экономическому критерию
2. По другим критериям

11. По какому критерию выбираются технологические решения по повышению уровня надежности доставки грузов в срок за счет совершенствования организации вагонопотоков в поезда от сортировочных станций до грузополучателей?

Ответ:

1. По экономическому критерию
2. По другим критериям

12. По какому критерию выбираются технологические решения по повышению уровня надежности доставки грузов в срок за счет совершенствования организации тяжеловесного движения как гаранта освоения растущих вагонопотоков?

Ответ:

1. По экономическому критерию
2. По другим критериям.

13. Поезд следующий без переформирования по участку

1. Сборный
2. Вывозной
3. Участковый
4. Правильный ответ отсутствует

14. Какие поезда предназначены для развоза и сбора вагонов по промежуточным станциям участка?

1. Сборные поезда
2. Участковые поезда
3. Вывозные поезда
4. Правильный ответ отсутствует

15. Какие поезда следуют без переформирования по одному участку?

1. Сборные поезда
2. Вывозные поезда
3. Передаточные поезда
4. Правильный ответ отсутствует

16. Что не включает в себя местная работа?

1. Организацию местных вагонопотоков в поезда
2. Организацию погрузки и выгрузки местных вагонов
3. Организацию отправительских маршрутов
4. Правильный ответ отсутствует

17. В каких случаях можно отправлять вывозной поезд, длиной более нормы длины, действующей на участке?

1. В случае, если вывозной поток позволяет организовать 2 поезда в сутки
2. В случае, если вывозной поток позволяет организовать 3 поезда в сутки
3. В случае, если вывозной поток позволяет организовать 4 поезда в сутки
4. Правильный ответ отсутствует

- 18.** В каких случаях можно отправлять сборный поезд длиной более нормы длины состава поезда, действующей на участке?
1. Ни в каких случаях
 2. В случае, если сборных поездов на участке более 10
 3. В случае, если длина состава менее 71 вагона
 4. Правильный ответ отсутствует
- 19.** Поезд, следующий без переформирования по участку
1. Сборный
 2. Вывозной
 3. Сборно-Участковый
 4. Правильный ответ отсутствует
- 20.** Как организуются в поезда участковый и вывозной вагонопотоки?
1. Следуют только в отдельных поездах
 2. Следуют в отдельных и совместных поездах
 3. Следуют в отдельных, совместных поездах и с пополнением участкового поезда вагонами вывозного потока до нормы длины
 4. Правильный ответ отсутствует
- 21.** Преимущество отправления сборного и участкового потока в совместных поездах по сравнению с отдельным отправлением?
1. Сокращается простоя вагонов под накоплением
 2. Сокращается число отправляемых вагонов
 3. Сокращается время следования вагонов по участку
 4. Правильный ответ отсутствует
- 22.** За счет чего могут увеличиться затраты, связанные с подготовкой поезда к отправлению?
1. За счет увеличения длины состава
 2. За счет увеличения массы поезда
 3. За счет увеличения длины вагона
 4. Правильный ответ отсутствует
- 23.** Какой поезд курсирует между станциями, входящими в один узел?
1. Передаточный
 2. Вывозной
 3. Сборный
 4. Правильный ответ отсутствует
- 24.** Основную часть местной работы на участке выполняют?
1. Передаточные поезда
 2. Участковые поезда
 3. Вывозные поезда
 4. Правильный ответ отсутствует
- 25.** Как называются годовые затраты, по которым выполняется выбор оптимального варианта?
1. Критерий оптимальности
 2. Критерий целесообразности
 3. Критерий минимальности
 4. Правильный ответ отсутствует

2.2 Типовые задания для оценки навыкового образовательного результата

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-1.1 Решает задачи по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок	Обучающийся умеет: Решать требуемый минимум типовых задач по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок

Задание №1

Определить годовые затраты, связанные с накоплением составов поездов, при существующей системе (1-м варианте) формирования поездов на станции А назначением на станцию Б

Исходные данные для расчета затрат по 1-му варианту

Показатели	Для 1-й категории	Для 2-й категории	Для 3-й категории
	поездов	поездов	поездов
Кол-во поездов	3.5	0.000	0.375
Число ваг. в составе	50	0	64
Ср.масса поезда Qбр.ср	3995	0	6213
Доля поездов	0.903	0.000	0.097
Время фор-я поезда, мин	16.0	0.0	20.5
Время подгот. к отправ., мин	60	0.0	76.8

C – параметр накопления (10,7);

$e_{вч}$ - приведенные затраты на 1 вагоно-час, руб. (10,3).

Задание №2

Определить годовые затраты, связанные с формированием составов поездов, при существующей системе (1-м варианте) формирования поездов на станции А назначением на станцию Б

Исходные данные для расчета затрат по 1-му варианту

Показатели	Для 1-й категории	Для 2-й категории	Для 3-й категории
	поездов	поездов	поездов
Кол-во поездов	3.5	0.000	0.375
Число ваг. в составе	50	0	64
Ср.масса поезда Qбр.ср	3995	0	6213
Доля поездов	0.903	0.000	0.097
Время фор-я поезда, мин	16.0	0.0	20.5
Время подгот. к отправ., мин	60	0.0	76.8

$e_{вч}$ - приведенные затраты на 1 вагоно-час, руб.(13,3)

$e_{ф}$ – стоимость формирования состава поезда (на 1 час работы маневрового локомотива с учетом

бригад), руб. (1161).

Задание №3

Определить годовые затраты, связанные с подготовкой к отправлению составов поездов, при существующей системе (1-м варианте) формирования поездов на станции А назначением на станцию Б

Исходные данные для расчета затрат по 1-му варианту

Показатели	Для 1-й категории	Для 2-й категории	Для 3-й категории
	поездов	поездов	поездов
Кол-во поездов	3.5	0.000	0.375
Число ваг. в составе	50	0	64
Ср.масса поезда Qбр.ср	3995	0	6213
Доля поездов	0.903	0.000	0.097
Время фор-я поезда, мин	16.0	0.0	20.5
Время подгот. к отправ., мин	60	0.0	76.8

$e_{вч}$ - приведенные затраты на 1 вагоно-час, руб.(13,3).

Задание №4

Определить годовые затраты, связанные с с перемещением поездов, при существующей системе (1-м варианте) формирования поездов на станции А назначением на станцию Б

Исходные данные для расчета затрат по 1-му варианту

Показатели	Для 1-й категории	Для 2-й категории	Для 3-й категории
	поездов	поездов	поездов
Кол-во поездов	3.5	0.000	0.375
Число ваг. в составе	50	0	64
Ср.масса поезда Qбр.ср	3995	0	6213
Доля поездов	0.903	0.000	0.097
Время фор-я поезда, мин	16.0	0.0	20.5
Время подгот. к отправ., мин	60	0.0	76.8

Лперем – расстояние перемещения поездов, км (905);

$e_{пкм1}$, $e_{пкм2}$, $e_{пкм3}$ – приведенные затраты на 1 поезде-км соответственно для поездов 1, 2 и 3-й категории, руб (235,97; 0; 338,51).

Задание №5

Определить «Е суммарные» для 2-го варианта формирования поездов на станции А назначением

на станцию Б

Расчет годовых затрат – вариант 2

Составляющие затрат	Значение, млн руб.
Е накопление	2,55
Е формирование	0,72
Е подготовки к отправлению	0,972
Е перемещение	318,65
Е суммарные	

Проверяемый образовательный результат

Код и наименование индикатора достижения компетенции	Образовательный результат
ПК-1.1 Решает задачи по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок	Обучающийся владеет: Навыками решения типовых задач по расчету показателей работы транспорта по перевозке груза в цепи поставок

Задание №6

Определены годовые затраты, связанные с накоплением составов поездов, при существующей системе (1-м варианте) формирования поездов на станции А назначением на станцию Б

Исходные данные для расчета затрат по 1-му варианту

Показатели	Для 1-й категории поездов	Для 2-й категории поездов	Для 3-й категории поездов
Кол-во поездов	3.5	0.000	0.375
Число ваг. в составе	50	0	64
Ср.масса поезда Qбр.ср	3995	0	6213
Доля поездов	0.903	0.000	0.097
Время фор-я поезда, мин	16.0	0.0	20.5
Время подгот. к отправ., мин	60	0.0	76.8

Выполнен расчёт

$$E_{\text{нак}} = E_{\text{нак1}} + E_{\text{нак2}} + E_{\text{нак3}}, \text{ руб /год,}$$

где $E_{\text{нак1}}$, $E_{\text{нак2}}$, $E_{\text{нак3}}$ – затраты, связанные с накоплением составов поездов соответственно 1, 2 и 3-й категории, руб/год;

$$E_{\text{нак1}} = 365 * C * M1 * e_{\text{вч}} * D1 = 365 * 10,7 * 50 * 13,3 * 0,903 = 2,35 \text{ млн. руб /год;}$$

$$E_{\text{нак}2} = 365 * C * M2 * e_{\text{вч}} * D2 = 0, \text{ т.к. } D2 = 0, \text{ руб /год};$$

$$E_{\text{нак}3} = 365 * C * M3 * e_{\text{вч}} * D3 = 365 * 10,7 * 64 * 13,3 * 0,097 = 0,32 \text{ млн руб /год},$$

где С – параметр накопления (10,7);
 М1, М2, М3 – среднее количество вагонов в составе поезда соответственно 1, 2 и 3-й категории;
 $e_{\text{вч}}$ - приведенные затраты на 1 вагоно-час, руб. (13,3);
 Д1, Д2, Д3 – доля поездов соответственно 1, 2 и 3-й категории от общего числа поездов.

$$E_{\text{нак}} = E_{\text{нак}1} + E_{\text{нак}2} + E_{\text{нак}3} = 2,35 + 0,32 = 2,67 \text{ млн. руб /год}.$$

Указать, результаты решения задачи: а) верны; б) ошибочны.

Задание № 7

Определены годовые затраты, связанные с формированием составов поездов, при существующей системе (1-м варианте) формирования поездов на станции А назначением на станцию Б

Исходные данные для расчета затрат по 1-му варианту

Показатели	Для 1-й категории	Для 2-й категории	Для 3-й категории
	поездов	поездов	поездов
Кол-во поездов	3.5	0.000	0.375
Число ваг. в составе	50	0	64
Ср.масса поезда Qбр.ср	3995	0	6213
Доля поездов	0.903	0.000	0.097
Время фор-я поезда, мин	16.0	0.0	20.5
Время подгот. к отправ., мин	60	0.0	76.8

$$E_{\text{форм}} = E_{\text{форм}1} + E_{\text{форм}2} + E_{\text{форм}3}, \text{ руб/год},$$

где $E_{\text{форм}1}$, $E_{\text{форм}2}$, $E_{\text{форм}3}$ – затраты, связанные с формированием составов поездов соответственно 1, 2 и 3-й категории, руб/год;

$$E_{\text{форм}1} = 365 * (П1 * T_{\text{ф}1} / 60 * M1 * e_{\text{вч}} + П1 * T_{\text{ф}1} / 60 * e_{\text{ф}}) = 365 * (3,5 * 16 / 60 * 50 * 13,3 + 3,5 * 16 / 60 * 1161) = 0,63 \text{ млн. руб /год};$$

$$E_{\text{форм}2} = 365 * (П2 * T_{\text{ф}2} / 60 * M2 * e_{\text{вч}} + П2 * T_{\text{ф}2} / 60 * e_{\text{ф}}) = 0, \text{ т. к. } П2 = 0, \text{ руб/год};$$

$$E_{\text{форм}3} = 365 * (П3 * T_{\text{ф}3} / 60 * M3 * e_{\text{вч}} + П3 * T_{\text{ф}3} / 60 * e_{\text{ф}}) = 365 * (0,375 * 20,5 / 60 * 64 * 13,3 + 0,375 * 20,5 / 60 * 1161) = 0,094 \text{ млн. руб /год};$$

где П1, П2, П3 – количество формируемых поездов соответственно 1, 2 и 3-й категории в среднем за сутки;

$T_{\text{ф}1}$, $T_{\text{ф}2}$, $T_{\text{ф}3}$ – среднее время формирования состава поезда соответственно 1, 2, 3-й категории, мин/состав;

$e_{\text{ф}}$ – стоимость формирования состава поезда (на 1 час работы маневрового локомотива с учетом бригад), руб. (1161);

$e_{вч}$ - приведенные затраты на 1 вагоно-час, руб. (13,3).

$$E_{форм} = E_{форм1} + E_{форм2} + E_{форм3} = 0,63 + 0,094 = 0,724 \text{ млн. руб /год.}$$

Указать, результаты решения задачи: а) верны; б) ошибочны.

Задание № 8

Определены годовые затраты, связанные с подготовкой к отправлению составов поездов, при существующей системе (1-м варианте) формирования поездов на станции А назначением на станцию Б

Исходные данные для расчета затрат по 1-му варианту

Показатели	Для 1-й категории поездов	Для 2-й категории поездов	Для 3-й категории поездов
Кол-во поездов	3.5	0.000	0.375
Число ваг. в составе	50	0	64
Ср.масса поезда Qбр.ср	3995	0	6213
Доля поездов	0.903	0.000	0.097
Время фор-я поезда, мин	16.0	0.0	20.5
Время подгот. к отправ., мин	60	0.0	76.8

$$E_{\text{подг.к отпр.}} = E_{\text{подг.к отпр.1}} + E_{\text{подг.к отпр.2}} + E_{\text{подг.к отпр.3}}, \text{ руб/год,}$$

где $E_{\text{подг.к отпр.1}}$, $E_{\text{подг.к отпр.2}}$, $E_{\text{подг.к отпр.3}}$ – затраты, связанные с подготовкой к отправлению поездов соответственно 1, 2, и 3-й категории.

$$E_{\text{подг.к отпр.1}} = 365 * П1 * T_{\text{подг.к отпр.1}}/60 * M1 * e_{вч} = 365 * 3,5 * 60/60 * 50 * 13,3 = 0,866 \text{ млн. руб /год}$$

$$E_{\text{подг.к отпр.2}} = 365 * П2 * T_{\text{подг.к отпр.2}}/60 * M2 * e_{вч} = 0, \text{ т. к } П2 = 0, \text{ руб / год;}$$

$$E_{\text{подг.к отпр.3}} = 365 * П3 * T_{\text{подг.к отпр.3}}/60 * M3 * e_{вч} = 365 * 0,375 * 76,8/60 * 64 * 13,3 = 0,149 \text{ млн. руб /год,}$$

где $T_{\text{подг.к отпр.1}}$, $T_{\text{подг.к отпр.2}}$, $T_{\text{подг.к отпр.3}}$ – среднее время подготовки к отправлению поезда соответственно 1, 2 и 3-й категории, мин/состав.

$$E_{\text{подг.к отпр.}} = E_{\text{подг.к отпр.1}} + E_{\text{подг.к отпр.2}} + E_{\text{подг.к отпр.3}} = 0,866 + 0,149 = 1,02 \text{ млн. руб /год}$$

$e_{вч}$ - приведенные затраты на вагоно-час, руб.(13,3).

Указать, значение величины «Е суммарные» определено: а) верно; б) ошибочно.

Задание № 9

Определены годовые затраты, связанные с перемещением поездов, при существующей системе (1-м варианте) формирования поездов на станции А назначением на станцию Б

Исходные данные для расчета затрат по 1-му варианту

Показатели	Для 1-й категории поездов	Для 2-й категории поездов	Для 3-й категории поездов
Кол-во поездов	3.5	0.000	0.375
Число ваг. в составе	50	0	64
Ср.масса поезда Qбр.ср	3995	0	6213
Доля поездов	0.903	0.000	0.097
Время фор-я поезда, мин	16.0	0.0	20.5
Время подгот. к отправ., мин	60	0.0	76.8

$$E_{\text{перем}} = E_{\text{перем1}} + E_{\text{перем2}} + E_{\text{перем3}}, \text{ млн. руб /год,}$$

где $E_{\text{перем1}}$, $E_{\text{перем2}}$, $E_{\text{перем3}}$ – затраты, связанные с перемещением поездов соответственно 1, 2 и 3-й категории, млн. руб /год.

$$E_{\text{перем1}} = 365 * П1 * Лперем. * e_{\text{пкм1}} = 365 * 3,5 * 905 * 235,97 = 272 \text{ млн. руб /год;}$$

$$E_{\text{перем2}} = 365 * П2 * Лперем. * e_{\text{пкм2}} = 0, \text{ т.к. П2=0, млн. руб /год;}$$

$$E_{\text{перем3}} = 365 * П3 * Лперем. * e_{\text{пкм3}} = 365 * 0,375 * 905 * 338,51 = 41,93 \text{ млн. руб /год;}$$

где $L_{\text{перем}}$ – расстояние перемещения поездов, км (905);

$e_{\text{пкм1}}$, $e_{\text{пкм2}}$, $e_{\text{пкм3}}$ – приведенные затраты на 1 поездо-км соответственно для поездов 1, 2 и 3-й категории, руб (235,97; 0; 338,51).

$$E_{\text{перем}} = E_{\text{перем1}} + E_{\text{перем2}} + E_{\text{перем3}} = 272,81 + 41,93 = 314,74 \text{ млн. руб /год}$$

Указать, значение величины «E суммарные» определено: а) верно; б) ошибочно.

Задание № 10

Определены составляющие затрат для 2-го варианта формирования поездов на станции А назначением на станцию Б

Расчет годовых затрат – вариант 2

Составляющие затрат	Значение, млн руб.
Е накопление	2,55
Е формирование	0,72
Е подготовки к отправлению	0,972
Е перемещение	318,65
Е суммарные	

Указать, значение величины «E суммарные» определено: а) верно; б) ошибочно.

2.3. Перечень вопросов для подготовки обучающихся к промежуточной аттестации

1. Основные понятия и принципы клиентоориентированности холдинга «РЖД»
2. Развитие клиентоориентированности – один из важнейших факторов успеха ОАО «РЖД»
3. Клиентоориентированность – важный фактор увеличения прибыльности ОАО «РЖД»
4. Эффективное выполнение производственных и технологических задач – один из основных принципов клиентоориентированности холдинга «РЖД»
5. Повышение уровня надежности доставки грузов в срок за счет совершенствования работы сортировочных станций
6. Повышение уровня надежности доставки грузов в срок за счет организации вагонопотоков в поезда
7. Формирование корпоративной культуры – один из ключевых факторов обеспечения качества услуг и продуктов ОАО «РЖД» на уровне мировых стандартов
8. Что является критерием выбора ресурсосберегающего варианта технологии работы станции.
9. Что предлагается в ресурсосберегающем варианте технологии работы станции.
10. Что дает реализация ресурсосберегающего варианта технологии работы станции.
11. Что является критерием выбора ресурсосберегающего варианта длины и массы грузовых поездов.
12. Что предлагается в ресурсосберегающем варианте длины и массы грузовых поездов.
13. Что дает реализация ресурсосберегающего варианта длины и массы грузовых поездов.
14. Краткая характеристика КСАУ СП
15. Общая характеристика ТК ОПСГ-СамГУПС

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

Критерии формирования оценок по ответам на вопросы, выполнению тестовых заданий

«Отлично/зачтено» - выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на вопросы составляет 100 – 90% от общего объема заданных вопросов;

«Хорошо/зачтено» - выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на вопросы – 89 – 76% от общего объема заданных вопросов;

«Удовлетворительно/зачтено» - выставляется обучающемуся, если количество правильных ответов на тестовые вопросы – 75–60 % от общего объема заданных вопросов;

«Неудовлетворительно/ не зачтено» - 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.

Критерии формирования оценок по зачету

«Зачтено» - студент демонстрирует знание основных разделов программы изучаемого курса, его базовых понятий и фундаментальных проблем; приобрел необходимые умения и навыки, не допустил фактических ошибок при ответе, последовательно и логично излагает теоретический материал, допуская лишь незначительные нарушения последовательности изложения и некоторые неточности.

«Не зачтено»» - студент демонстрирует фрагментарные знания основных разделов программы изучаемого курса, его базовых понятий и фундаментальных проблем; слабо выражена способность к самостоятельному аналитическому мышлению, имеются затруднения в изложении материала, отсутствуют необходимые умения и навыки, допущены грубые ошибки и незнание терминологии.

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.*