

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія економіки та управління

**МЕТОДИЧНІ МАТЕРІАЛИ
ДО ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ
із навчальної дисципліни «Геологістика»
вибіркових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
Логістика**

Харків 2022

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2022 № 8

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного коледжу
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 22.08.2022 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з гуманітарних та соціально-
економічних дисциплін
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки та управління, протокол
15.08.2022 № 1

Розробники: старший викладач циклової комісії економіки та управління,
к.е.н., спеціаліст вищої категорії, викладач – методист, Харченко М.В.

Рецензенти:

1. Голова циклової комісії економіки та управління КЛК ХНУВС, к.е.н., спеціаліст вищої категорії, старший викладач – методист Цимбалістова О.А.
2. Професор кафедри логістики НАУ, доктор економічних наук, професор, експерт Українського логістичного альянсу (УЛА) Смерічевська С.В.

1. Розподіл часу навчальної дисципліни за темами
1.1. Розподіл часу навчальної дисципліни за темами
(денна форма навчання)

Номер та назва навчальної теми	Кількість годин відведених на вивчення навчальної дисципліни						Вид контролю
	Всього	з них:					
		Лекцій	Семінарські заняття	Практичні заняття	Лабораторні заняття	Самостійна робота	
Тема №1 Інтеграція України у світовий геоінформаційний простір	12	6	0	2	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темі 1, реферати (2 год.)
Тема №2 Транспортна географія ІАТА	10	4	0	2	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темі 2, реферати (2 год.)
Тема №3 Галузева структура транспортної системи світу	14	6	0	4	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами тестові завдання по темі 3, реферати (4 год.)
Тема №4 Регіональні транспортні системи світу	10	4	0	2	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темі 4, реферати (2 год.).
Тема №5.Модальні транспортні системи світу. контейнерні перевезення	12	6	0	2	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темі 5, реферати (2 год.).
Тема №6 Роль України в глобальній транспортній системі	12	4	0	4	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темі 6, реферати (2 год.). КР№1 (2 години)
Тема №7 Мета, задачі та можливості геоінформаційних систем	12	6	0	2	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темі 7, реферати (2 год.)
Тема №8 Області застосування геоінформаційних систем	12	4	0	4	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темі 8, реферати (4 год.)
Тема №9 Загальна класифікація та огляд основних виробників інформаційно-навігаційних	12	4	0	4	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темі 9 , реферати (4 год.)

систем							
Тема №10 Інтелектуальні транспортні системи	14	6	0	4	0	4	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темі 10, реферати (2 год.). КР№ 2 (2 години)
Всього за семестр №6:	120	50	0	30	0	40	залік

1.2. Розподіл часу навчальної дисципліни за темами (заочна форма навчання)

Номер та назва навчальної теми	Кількість годин відведених на вивчення навчальної дисципліни						Вид контролю
	Всього	з них:					
		Лекції	Семінарські заняття	Практичні заняття	Лабораторні	Самостійна робота	
Тема №1 Інтеграція України у світовий геоінформаційний простір	12	2	0	4	0	12	Поточне усне опитування, оцінка виконання практичних робіт за індивідуальними варіантами, тестові завдання по темах 1-10, реферати (2 год.). КР№ 2 (2 години)
Тема №2 Транспортна географія ІАТА	14		0		0	12	
Тема №3 Галузева структура транспортної системи світу	10	2	0		0	10	
Тема №4 Регіональні транспортні системи світу	12		0		0	10	
Тема №5 Модальні транспортні системи світу. контейнерні перевезення	10	2	0		0	10	
Тема №6 Роль України в глобальній транспортній системі	12		0		0	10	
Тема №7 Мета, задачі та можливості геоінформаційних систем	12	2	0		0	10	
Тема №8 Області застосування геоінформаційних систем	10		0		0	10	
Тема № 9 Загальна класифікація та огляд основних виробників інформаційно-навігаційних	12	2	0		0	10	

систем							
Тема №10 Інтелектуальні транспортні системи	16		0		0	12	
Всього за семестр №6:	120	10	0	4	0	106	залік

2. Методичні вказівки до практичних занять

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ № 1

Тема №1 Інтеграція України у світовий геоінформаційний простір

Тема № 2 Транспортна географія ІАТА

Тема № 3 Галузева структура транспортної системи світу

Тема № 4 Регіональні транспортні системи світу

Тема № 5 Модальні транспортні системи світу. Контейнерні перевезення

Тема № 6 Роль України в глобальній транспортній системі

Тема № 7 Мета, задачі та можливості геоінформаційних систем

Тема № 8 Області застосування геоінформаційних систем

Тема № 9 Загальна класифікація та огляд основних виробників інформаційно-навігаційних систем

Тема № 10 Інтелектуальні транспортні системи

Навчальна мета заняття: поглибити і розширити знання здобувачів з принципами управління, організації області застосування геологістики.

Кількість годин – 2 години.

Місце проведення – навчальний кабінет коледжу

Навчальні питання:

1. Теоретичні основи національної інфраструктури геопросторових даних.
2. Мета, основні завдання та принципи створення національної інфраструктури геопросторових даних.
3. Міжнародний досвід та стан формування інфраструктури геопросторових даних в Україні.
4. Розвиток інформаційних технологій в сфері геопросторових даних.
5. Загальні відомості про ІАТА та її діяльність у сфері транспортної географії. Зонування ІАТА.
6. Способи визначення глобальних напрямків та оптимальних маршрутів у світовій транспортній повітряній системі.
7. Умовний розподіл Землі на пояси за часом. Різниця у часі.
8. Характеристика залізничного транспорту.
9. Характеристика автомобільного транспорту.
10. Характеристика морського та річкового транспорту.
11. Характеристика повітряного транспорту.

12. Характеристика трубопровідного транспорту.
13. Загальні відомості про транспортні системи різних країн та регіонів світу. Критерії порівняння транспортних систем різних регіонів.
14. Характеристика транспортних систем регіонів Західної Європи, Північної Америки, Латинської Америки, Азії, Африки, Австралії.
15. Модальні транспортні системи в процесах інтеграції і глобалізації економіки.
16. Регіональні особливості модальної логістики. Геополітичні фактори розвитку модальних сполучень.
17. Поняття міжнародного транспортного коридору.
18. Контейнерні перевезення.
19. Транспортна система України.
20. Україна в якості транзитної держави, перспективні напрямки розвитку.
21. Основні поняття геоінформаційних систем.
22. Мета, задачі та можливості геоінформаційних систем.
23. Огляд областей застосування геоінформаційних систем.
24. Принципи використання геоінформаційних систем для моніторингу руху транспортних засобів.
25. Системи навігації Tracking та Tracing.
26. Загальна класифікація та огляд основних виробників інформаційно-навігаційних систем.
27. Огляд вітчизняних та закордонних виробників інформаційно-навігаційних систем.
28. Загальний огляд технологій безконтактної ідентифікації.
29. Технології штрихового кодування.
30. Сутність і особливості використання технологій інтелектуальних транспортних систем.
31. Інтелектуальні транспортні системи як інструмент економічного зростання країни.
32. Аналіз розвитку інтелектуальних транспортних систем у світі.

Література: [1 - 27]

Методичні вказівки:

При вивченні питань з тем дисципліни Геологістика слід пам'ятати, що географічна інформація в сучасних умовах перетворилася у важливий стратегічний ресурс державного управління та загальносуспільний продукт споживання, у вагомий чинник сталого соціально-економічного розвитку країни та інтегрування в глобальний інформаційний простір.

Геопросторові дані створюються переважно в цифровій формі з використанням сучасних інформаційних та супутникових технологій, дистанційного зондування Землі та цифрових методів картографування і складають основу широкого застосування геоінформаційних технологій в моніторингових системах, в навігації, транспорті, аграрному комплексі та

обороні.

Зважаючи на постійно зростаючі обсяги геопросторових даних, їх високу вартість, багатогалузеве походження і широке застосування, а також на проблеми, що об'єктивно виникають в організації міжгалузевої взаємодії при виробництві, використанні та інтегруванні даних з різних джерел, у більшості країн світу розроблені та реалізуються програми створення національних інфраструктур геопросторових даних, які об'єднують усі ланки і види забезпечення виробництва, постачання та використання геоінформаційних ресурсів.

Міні-лексикон:

Географія; геологістика; геопросторові дані; геопортал; геоінформаційна система; геопросторовий об'єкт; метадані; інтероперабельність; зонування; тарифи; ІАТА; часові пояси; літній, зимовий час; лінія зміни дат; універсальний координований час; галузева інфраструктура транспорту; технічне оснащення транспорту; рухомий склад; саморухомі одиниці; засоби зв'язку; прохідність; шляхи сполучення; логістичний підхід .

План проведення заняття:

I. Порядок проведення вступу до заняття

Проведення попереднього контролю теоретичних знань, практичних умінь і навичок здобувачів вищої освіти по темі практичного заняття.

II. Порядок проведення основної частини заняття: постановка загальної проблеми та її обговорення за участю здобувачів освіти, розв'язування питань різної складності з їх обговоренням, розв'язування контрольних тестових завдань.

Питання цільових виступів здобувачів вищої освіти:

1. Дослідіть історію розвитку інформаційних технологій в сфері виробництва та використання географічних.

2. Визначте основні нормативно-правові акти України у сфері геопросторових даних.

3. Наведіть приклади $\left\{ \begin{array}{l} \text{програмних продуктів} \\ \text{виробників} \end{array} \right\}$ для всіх рівнів національного інфраструктури геопросторових даних.

4. Поясніть, у чому полягає складність реалізації та масштабність формування і підтримки новітніх геоінформаційних ресурсів.

5. 1 Що означає поняття "Універсальний координований час"?

6. 2 Наведіть приклади глобальних напрямків та маршрутів у світовій транспортній повітряній системі.

7. 3 Які існують в світі системи визначення часу доби?

8. 4 Які існують часові пояси?

9. Охарактеризуйте місце та роль транспортних систем в розвитку країн

та регіонів.

10. Поясніть географію взаємодії залізничного виду транспорту з іншими при перевезенні вантажів/пасажирів за принципом «від дверей до дверей».

11. Поясніть географію взаємодії автомобільного виду транспорту з іншими при перевезенні вантажів/пасажирів за принципом «від дверей до дверей».

12. Поясніть географію взаємодії морського/річкового виду транспорту з іншими при перевезенні вантажів/пасажирів за принципом «від дверей до дверей».

13. Поясніть географію взаємодії авіаційного виду транспорту з іншими при перевезенні вантажів/пасажирів за принципом «від дверей до дверей».

14. Поясніть географію взаємодії трубопровідного виду транспорту з іншими при перевезенні вантажів/пасажирів за принципом «від дверей до дверей».

15. Назвіть головні функції аеропорту.

16. Порівняйте транспортну систему регіонів Західної Європи та Північної Америки.

17. Порівняйте транспортну систему регіонів Латинської Америки та Азії.

18. Порівняйте транспортну систему регіонів Африки та Австралії.

19. Порівняйте транспортну систему регіонів Латинської Америки та Австралії.

20. Проаналізуйте стратегію діяльності учасників модальних перевезень по відношення один до одного.

21. Опишіть складові підсистеми транспортно-логістичної системи.

22. Наведіть класифікацію контейнерів.

23. Проаналізуйте роль країни в системі міжнародних транспортних коридорів.

24. Наведіть основні показники виміру контейнерних вантажопотоків.

25. Проведіть аналіз статистичних даних перевезених пасажирів/вантажів за видами транспорту України за останні 5 років. Проаналізуйте отримані результати та проведіть прогнози на наступні 5 років.

26. Проведіть аналіз транзитних перевезення вантажів через територію України за видами транспорту.

27. Які на Вашу думку транзитні вантажопотоки проходять через територію України?

Тестові завдання для здобувачів вищої освіти:

1. Геоінформаційна система - це:

- а) сукупність інформаційних банків та баз геопросторових даних і метаданих;
- б) сукупність інтернет-засобів та сервісів геопросторових даних, що підтримують загальний масив відомостей про геоінформаційні ресурси і забезпечує доступ до них в Інтернет;
- в) інтегрована сукупність апаратних, програмних і інформаційних засобів, що забезпечують введення, збереження, обробку, маніпулювання і відображення просторово-координованих даних;

г) система, що включає організаційну структуру, технічні та програмні засоби базовий та профільні набори геопросторових даних.

2. Національна інфраструктура геопросторових даних класифікується за наступними рівнями:

- а) загальнодержавний, національний, регіональний;
- б) місцевий та регіональний;
- в) загальнодержавний, регіональний, місцевий, локальний;
- г) глобальний, регіональний та місцевий рівень

3. До основних принципів створення і розвитку інфраструктури геопросторових даних не належать:

- а) максимальне використання вже створених геоінформаційних ресурсів;
- б) створення інформаційної бази для контролю та управління товарно-грошовим обігом;
- в) уніфікація геоінформаційних ресурсів на основі використання єдиного базового набору геопросторових даних відомостей з першоджерел та застосування єдиних стандартів;
- г) використання глобальних загальнодоступних телекомунікаційних мереж як основного середовища інформаційного обміну геопросторовими даними.

4. Метою створення національної інфраструктури геопросторових даних України є:

- а) забезпечення зростаючих потреб суспільства у всіх видах географічної інформації, підвищення ефективності застосування геопросторових даних та геоінформаційних технологій в інтересах сталого розвитку суспільства;
- б) захист навколишнього середовища, військових комплексів;
- в) створення передумов для застосування інформаційних технологій автоматизованої ідентифікації та електронного обміну геоданими;
- г) скорочення витрат обміну геоданими.

5. Яка програма була затверджена Європейським парламентом та Радою ЄС зі створенням у 2005-2013 роках європейської інфраструктури геопросторових даних?

- а) FHYTA;
- б) OKA;
- в) INSPIRE;
- г) SASDI.

6. Назва південноафриканської інфраструктури геопросторових даних:

- а) SASDI
- б) OKA
- в) INSPIRE
- г) IATA.

7. До вагомих стимулів розвитку інформаційних технологій в сфері виробництва та використання географічних даних не відносять:

- а) інформаційна революція та глобалізація інформаційного простору та виробництва;
- б) вступ людства в еру техногенного ризику;
- в) зростання потреб в географічній інформації в усіх сферах людської діяльності;
- г) скорочення часу товару-обігу за рахунок застосування електронних засобів обміну.

8. Один із періодів історії світового процесу розвитку геоінформаційних систем, який характеризується розвитком геоінформаційних проектів, формуванням державних інституцій в області ГІС є:

- а) період державних ініціатив;
- б) піонерний період;
- в) період користувачів;
- г) період комерційного розвитку.

9. Один із періодів історії світового процесу розвитку геоінформаційних систем, який характеризується широким розвитком різноманітних програмних засобів ГІС, розвитком настільних ГІС:

- а) період державних ініціатив;
- б) піонерний період;
- в) період користувачів;
- г) період комерційного розвитку.

10. Один із періодів історії світового процесу розвитку геоінформаційних систем, який визначається підвищеною конкуренцією серед комерційних виробників геоінформаційних технологій та послуг:

- а) період державних ініціатив;
- б) піонерний період;
- в) період користувачів;
- г) період комерційного розвитку.

11. Один із періодів історії світового процесу розвитку геоінформаційних систем, який характеризується дослідженням принципів можливостей створення ГІС, суміжних областей знань і технологій, напрацюванням емпіричного досвіду та першими великими проектами та теоретичними розробками з ГІС:

- а) період державних ініціатив;
- б) піонерний період;
- в) період користувачів;
- г) період комерційного розвитку.

12. До вагомих стимулів розвитку інформаційних технологій в сфері

виробництва та використання географічних даних не відносять:

- а) інформаційна революція та глобалізація інформаційного простору та виробництва;
- б) вступ людства в еру техногенного ризику;
- в) розподілення товарів на окремі категорії по загальних і окремих, характерних для них ознаках;
- г) широке застосування ГІС-технологій в виробництві цифрових просторових даних.

13. До вагомих стимулів розвитку інформаційних технологій в сфері виробництва та використання географічних даних не відносять:

- а) інформаційна революція та глобалізація інформаційного простору та виробництва;
- б) вступ людства в еру техногенного ризику;
- в) зростання потреб в географічній інформації в усіх сферах людської діяльності;
- г) широке застосування ГІС-технологій в виробництві цифрових просторових даних.
- д) можливість відстеження переміщення вантажу (замовлення).

14. До вагомих стимулів розвитку інформаційних технологій в сфері виробництва та використання географічних даних відносять:

- а) інформаційна революція та глобалізація інформаційного простору та виробництва;
- б) вступ людства в еру техногенного ризику;
- в) зростання потреб в географічній інформації в усіх сферах людської діяльності;
- г) широке застосування ГІС-технологій в виробництві цифрових просторових даних.
- д) усі наведені відповіді вірні

15. До проблем та негативних явищ створення геоінформаційних ресурсів та надання геоінформаційних послуг в Україні належить:

- а) відсутність організаційної структури та мережі геоінформаційних центрів, уповноважених та відповідальних за створення і ведення баз геопросторових даних на загальнодержавному, регіональному та місцевих рівнях;
- б) переважно відомчий принцип формування геоінформаційних ресурсів без належного рівня координації та взаємодії;
- в) значне дублювання топографо-геодезичних та картографічних робіт;
- г) обмежений доступ до геопросторових даних, що накопичуються у відомчих фондах;
- д) усі наведені відповіді вірні.

16. Адміністратор національної інфраструктури геопросторових даних - це:

- а) суб'єкт, що уповноважений виконувати в установленому порядку функції із

створення і підтримання геопорталу, виробництва бази метаданих, інтегрування геопросторових даних, що надходять від виробників;

б) суб'єкт, який має доступ до геоінформаційних ресурсів та геопорталів і використовує їх у своїй діяльності або для задоволення потреби у геопросторовій інформації;

в) суб'єкт, до сфери управління якого належать геопросторові об'єкти та який забезпечує виробництво і оновлення даних про такі об'єкти;

г) усі відповіді вірні;

д) правильної відповіді не надано.

17. Виробник геопросторових даних - це:

а) суб'єкт, що уповноважений виконувати в установленому порядку функції із створення і підтримання геопорталу, виробництва бази метаданих, інтегрування геопросторових даних, що надходять від виробників;

б) суб'єкт, який має доступ до геоінформаційних ресурсів та геопорталів і використовує їх у своїй діяльності або для задоволення потреби у геопросторовій інформації;

в) суб'єкт, до сфери управління якого належать геопросторові об'єкти та який забезпечує виробництво і оновлення даних про такі об'єкти;

г) усі відповіді вірні;

д) правильної відповіді не надано.

18. Користувач геоінформаційних ресурсів та інформаційних послуг - це:

а) суб'єкт, що уповноважений виконувати в установленому порядку функції із створення і підтримання геопорталу, виробництва бази метаданих, інтегрування геопросторових даних, що надходять від виробників;

б) суб'єкт, який має доступ до геоінформаційних ресурсів та геопорталів і використовує їх у своїй діяльності або для задоволення потреби у геопросторовій інформації;

в) суб'єкт, до сфери управління якого належать геопросторові об'єкти та який забезпечує виробництво і оновлення даних про такі об'єкти;

г) усі відповіді вірні;

д) правильної відповіді не надано.

19. Профільний набір геопросторових даних - це:

а) сукупність інтернет-засобів та сервісів геопросторових даних, що підтримує загальний масив відомостей про геоінформаційні ресурси і забезпечує доступ до них в Інтернет;

б) сукупність тематичних геопросторових даних, що сформована з використанням базового набору таких даних;

в) сукупність інформаційних банків та баз геопросторових даних і метаданих, сервісів геопросторових даних;

г) загальнодоступна стандартизована сукупність геопросторових даних як уніфікована основа інтегрування та спільного використання в геоінформаційних системах геопросторових даних, що надходять з різних

джерел;

д) правильної відповіді не надано.

20. Геопортал - це:

а) сукупність інтернет-засобів та сервісів геопросторових даних, що підтримує загальний масив відомостей про геоінформаційні ресурси і забезпечує доступ до них в Інтернет;

б) інтегрована сукупність апаратних, програмних і інформаційних засобів, що забезпечують введення, збереження, обробку, маніпулювання, аналіз і відображення (представлення) просторово-координованих даних;

в) сукупність інформаційних банків та баз геопросторових даних і метаданих, сервісів геопросторових даних;

г) загальнодоступна стандартизована сукупність геопросторових даних як уніфікована основа інтегрування та спільного використання в геоінформаційних системах геопросторових даних, що надходять з різних джерел;

д) правильної відповіді не надано.

21. Геоінформаційні ресурси - це:

а) сукупність інтернет-засобів та сервісів геопросторових даних, що підтримує загальний масив відомостей про геоінформаційні ресурси і забезпечує доступ до них в Інтернет;

б) інтегрована сукупність апаратних, програмних і інформаційних засобів, що забезпечують введення, збереження, обробку, маніпулювання, аналіз і відображення (представлення) просторово-координованих даних;

в) сукупність інформаційних банків та баз геопросторових даних і метаданих, сервісів геопросторових даних;

г) загальнодоступна стандартизована сукупність геопросторових даних як уніфікована основа інтегрування та спільного використання в геоінформаційних системах геопросторових даних, що надходять з різних джерел;

д) правильної відповіді не надано.

22. Сервіси геопросторових даних - це:

а) сукупність інтернет-засобів та сервісів геопросторових даних, що підтримує загальний масив відомостей про геоінформаційні ресурси і забезпечує доступ до них в Інтернет;

б) інтегрована сукупність апаратних, програмних і інформаційних засобів, що забезпечують введення, збереження, обробку, маніпулювання, аналіз і відображення (представлення) просторово-координованих даних;

в) сукупність інформаційних банків та баз геопросторових даних і метаданих, сервісів геопросторових даних;

г) загальнодоступна стандартизована сукупність геопросторових даних як уніфікована основа інтегрування та спільного використання в геоінформаційних системах геопросторових даних, що надходять з різних

джерел;

д) правильної відповіді не надано.

23. Національна інфраструктура геопросторових даних (НІГД) - це:

а) сукупність інтернет-засобів та сервісів геопросторових даних, що підтримує загальний масив відомостей про геоінформаційні ресурси і забезпечує доступ до них в Інтернет;

б) інтегрована сукупність апаратних, програмних і інформаційних засобів, що забезпечують введення, збереження, обробку, маніпулювання, аналіз і відображення (представлення) просторово-координованих даних;

в) система, що включає організаційну структуру, технічні та програмні засоби, базовий та профільні набори геопросторових даних, метадані, каталоги та бази метаданих, сервіси геопросторових даних та технічні регламенти і стандарти, необхідні для виробництва, оновлення, оброблення, зберігання, постачання та використання геопросторових даних;

г) загальнодоступна стандартизована сукупність геопросторових даних як уніфікована основа інтегрування та спільного використання в геоінформаційних системах геопросторових даних, що надходять з різних джерел;

д) правильної відповіді не надано.

24. Метадані - це:

а) сукупність інтернет-засобів та сервісів геопросторових даних, що підтримує загальний масив відомостей про геоінформаційні ресурси і забезпечує доступ до них в Інтернет;

б) інтегрована сукупність апаратних, програмних і інформаційних засобів, що забезпечують введення, збереження, обробку, маніпулювання, аналіз і відображення (представлення) просторово-координованих даних;

в) довідкова інформація про геопросторові дані та сервіси геопросторових даних;

г) дані або набір даних про геопросторовий об'єкт;

д) правильної відповіді не надано.

25. Геопросторові дані - це:

а) сукупність інтернет-засобів та сервісів геопросторових даних, що підтримує загальний масив відомостей про геоінформаційні ресурси і забезпечує доступ до них в Інтернет;

б) інтегрована сукупність апаратних, програмних і інформаційних засобів, що забезпечують введення, збереження, обробку, маніпулювання, аналіз і відображення (представлення) просторово-координованих даних;

в) довідкова інформація про геопросторові дані та сервіси геопросторових даних;

г) дані або набір даних про геопросторовий об'єкт;

д) правильної відповіді не надано.

26. Базовий набір геопросторових даних - це:

- а) сукупність інтернет-засобів та сервісів геопросторових даних, що підтримує загальний масив відомостей про геоінформаційні ресурси і забезпечує доступ до них в Інтернет;
- б) загальнодоступна стандартизована сукупність геопросторових даних як уніфікована основа інтегрування та спільного використання в геоінформаційних системах геопросторових даних, що надходять з різних джерел;
- в) довідкова інформація про геопросторові дані та сервіси геопросторових даних;
- г) дані або набір даних про геопросторовий об'єкт;
- д) правильної відповіді не надано.

27. Об'єктами локального рівня національній інфраструктурі геопросторових даних є:

- а) геопросторові об'єкти загальнодержавного значення;
- б) геопросторові об'єкти на територіях районних, міських, селищних або сільських рад;
- в) геопросторові об'єкти на території, областей та м. Київ;
- г) геопросторові об'єкти на території підприємства або іншого територіального об'єкта, виділеного за природоохоронними, ландшафтними, планувальними ознаками;
- д) правильної відповіді не надано.

28. Об'єктами місцевого рівня національній інфраструктурі геопросторових даних є:

- а) геопросторові об'єкти загальнодержавного значення;
- б) геопросторові об'єкти на територіях районних, міських, селищних або сільських рад;
- в) геопросторові об'єкти на території, областей та м. Київ;
- г) геопросторові об'єкти на території підприємства або іншого територіального об'єкта, виділеного за природоохоронними, ландшафтними, планувальними ознаками;
- д) правильної відповіді не надано.

29. Встановіть відповідність. Визначення та їх характеристики:

1) адміністратор національної інфраструктури геопросторових даних	а) суб'єкт, до сфери управління якого належать геопросторові об'єкти та який забезпечує виробництво і оновлення даних про такі об'єкти
2) виробник геопросторових даних	б) дані або набір даних геопросторовий об'єкт
3) геоінформаційні ресурси	в) суб'єкт, вповноважений виконувати в установленому порядку функції із створення і підтримання геопорталу, виробництва бази

	метаданих та ін.
4) геопросторові дані	г) сукупність інформаційних банків та баз геопросторових даних і метаданих, сервісів геопросторових даних

30. Об'єктами регіонального рівня національній інфраструктурі геопросторових даних є:

- а) геопросторові об'єкти загальнодержавного значення;
- б) геопросторові об'єкти на територіях районних, міських, селищних або сільських рад;
- в) геопросторові об'єкти на території, областей та м. Київ;
- г) геопросторові об'єкти на території підприємства або іншого територіального об'єкта, виділеного за природоохоронними, ландшафтними, планувальними ознаками;
- д) правильної відповіді не надано.

31. Об'єктами загальнодержавного рівня національній інфраструктурі геопросторових даних є:

- а) геопросторові об'єкти загальнодержавного значення;
- б) геопросторові об'єкти на територіях районних, міських, селищних або сільських рад;
- в) геопросторові об'єкти на території, областей та м. Київ;
- г) геопросторові об'єкти на території підприємства або іншого територіального об'єкта, виділеного за природоохоронними, ландшафтними, планувальними ознаками;
- д) правильної відповіді не надано.

32. ЕН- один із глобальних напрямків ІАТА:

- а) всередині західної півкулі
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) всередині східної півкулі.

33. До тарифних зон (конференцій) ІАТА відносять:

- а) Північна і Південна Америка та частина Тихоокеанського регіону на схід від міжнародної лінії поділу дат;
- б) Азія, Австралія і частина Тихоокеанського регіону на захід від міжнародної лінії поділу дат;
- в) Європа, Африка і Близький Схід;
- г) усі відповіді вірні.

34. До тарифних зон (конференцій) ІАТА відносять:

- а) Європа, Африка і Близький Схід;
- б) Азія, Європа і частина Тихоокеанського регіону;
- в) Африка, Австралія і Близький Схід;

г) усі відповіді вірні.

34. До тарифних зон (конференцій) ІАТА відносять:

- а) Північна і Південна Америка та частина Тихоокеанського регіону на схід від міжнародної лінії поділу дат;
- б) Азія, Європа і частина Тихоокеанського регіону;
- в) Африка, Австралія і Близький Схід;
- г) усі відповіді вірні.

36. Часові пояси - це:

- а) зміні положення сонця на небі, що приблизно є періодичним з періодом в одну добу;
- б) регіони Землі, в яких прийнятий однаковий місцевий час;
- в) умовна лінія на поверхні земної кулі, що проходить від полюса до полюса, по різні сторони якої місцевий час відрізняється на добу;
- г) правильної відповіді не надано.

37. Перехід на літній час в Україні здійснюється:

- а) в останню неділю березня о 3-ій годині;
- б) в останню неділю жовтня о 4-ій годині;
- в) в останню неділю березня о 3-ій годині;
- г) в останню неділю жовтня о 4-ій годині.

38. Перехід на зимовий час в Україні здійснюється:

- а) в останню неділю березня о 3-ій годині;
- б) в останню неділю жовтня о 4-ій годині;
- в) в останню неділю березня о 4-ій годині;
- г) в останню неділю жовтня о 3-ій годині.

39. ЕН- один із глобальних напрямків ІАТА:

- а) всередині західної півкулі
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) всередині східної півкулі.

40. МЕ - один із глобальних напрямків ІАТА:

- а) всередині західної півкулі
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) всередині східної півкулі.

41. АТ - один із глобальних напрямків ІАТА:

- а) всередині західної півкулі
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) всередині східної півкулі.

42. EN - один із глобальних напрямків IATA:

- а) всередині західної півкулі
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) всередині східної півкулі.

43. EU - один із глобальних напрямків IATA:

- а) через Європу;
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) всередині східної півкулі.

44. TS - один із глобальних напрямків IATA:

- а) між Європою (за винятком Росії в Європі) і Кореєю, Японією;
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) всередині східної півкулі.

45. AP - один із глобальних напрямків IATA:

- а) між Європою (за винятком Росії в Європі) і Кореєю, Японією;
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) через Атлантичний і Тихий океани;
- д) правильної відповіді не надано.

46. RA - один із глобальних напрямків IATA:

- а) між Європою (за винятком Росії в Європі) і Кореєю, Японією;
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) через Атлантичний і Тихий океани;
- д) через Тихий океан.

47. RO - один із глобальних напрямків IATA:

- а) між Європою (за винятком Росії в Європі) і Кореєю, Японією;
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) через Північний полюс;
- д) через Тихий океан.

48. WN - один із глобальних напрямків IATA:

- а) всередині західної півкулі;
- б) через Атлантичний океан;
- в) через Середній Схід;
- г) всередині східної півкулі.

- б) через Дальній Схід;
- в) через Середній Схід;
- г) через Північний полюс;
- д) через Тихий океан.

49. СА - один із глобальних напрямків ІАТА:

- а) між Європою (за винятком Росії в Європі) і Кореєю, Японією;
- б) через Дальній Схід;
- в) у середині Канади;
- г) через Північний полюс;
- д) через Тихий океан.

50. РН - один із глобальних напрямків ІАТА:

- а) між Європою (за винятком Росії в Європі) і Кореєю, Японією;
- б) через Дальній Схід;
- в) усередині Канади;
- г) через Північний полюс;
- д) між Південною Америкою і південно-західною частиною Тихого океану через Північний полюс.

51. До штучних споруд залізниць відносять:

- а) мости, тунелі;
- б) мости, тунелі, пасажирські та вантажні платформи;
- в) вантажні платформи;
- г) пасажирські платформи.

52. Напівпричепом (причепом) називають:

- а) активну, саморухомию одиницю;
- б) рухомий склад, дорогу, автотранспортні підприємства;
- в) безмоторні поковки для вантажу та пасажирів, що є пасивними рухомими одиницями;
- г) всі відповіді правильні

53. Технічну базу морського транспорту складають:

- а) морські судна (флот), морські порти, судноремонтні заводи;
- б) танкери, рудовози, рефрижератори;
- в) лісовози, судна типу «Ро-Ро»;
- г) морські судна та морські порти.

54. За експлуатаційним призначенням розрізняють морські судна:

- а) цивільні та службові;
- б) технічного флоту, службово-допоміжні та транспортні;
- в) вантажні, транспортні та службово- допоміжні;
- г) службово- допоміжні та вантажні.

55. Головною частиною аеродрому є:

- а) злітна смуга;
- б) руліжні доріжки;
- в) місця стоянок;
- г) контрольно-диспетчерський пункт.

56. За обсягом вантажообігу в світі перше місце займає:

- а) морський транспорт;
- б) автомобільний транспорт;
- в) залізничний транспорт;
- г) авіаційний транспорт.

57. До переваг залізничного транспорту слід віднести:

- а) можливість спорудження залізниці на будь-якій сухопутній території за допомогою мостів, тунелів – здійснення залізничного зв'язку з розділеними, у т.ч. острівними територіями;
- б) універсальність використання для перевезень різних вантажів і можливість масових перевезень вантажів і пасажирів із великою швидкістю;
- в) регулярність перевезень незалежно від пори року, часу доби та погоди;
- г) порівняно невисока собівартість перевезень у порівнянні з іншими видами транспорту, крім трубопровідного;
- д) усі відповіді вірні.

58. Матеріальна складова залізничного транспорту складається з:

- а) технічної та комерційної експлуатації;
- б) інфраструктури та рухомого складу.

59. Проміжні станції залізниці мають:

- а) великий колійний розвиток, спеціальний вокзал із комплексом приміщень і обладнання, локомотивне господарство для обслуговування пасажирських потягів локомотивами, вагонне господарство з ремонтною базою, відповідні пристрої сигналізації, централізації і блокування і зв'язку;
- б) мінімальний колійний розвиток (2-3 колії) і невеликі пасажирські будови для обслуговування пасажирів, незначне вантажне господарство у вигляді платформи для навантаження та розвантаження, зберігання вантажів і відправлення, пристрої сигналізації централізації і блокування і зв'язку;
- в) достатньо велике колійне господарство (10-20 колій), локомотивне депо з допоміжними пристроями і порівняно розвинуті пасажирські та вантажні спорудження, більш потужні пристрої сигналізації, централізації і блокування і зв'язку;
- г) мають велику кількість колій (50-100 і більше), які групуються в спеціальні парки (прийому, відправлення, сортування й т.п.);
- д) усі відповіді вірні.

60. Дільничні станції залізниці мають:

- а) великий колійний розвиток, спеціальний вокзал із комплексом приміщень і обладнання, локомотивне господарство для обслуговування пасажирських потягів локомотивами, вагонне господарство з ремонтною базою, відповідні пристрої сигналізації, централізації і блокування і зв'язку;
- б) мінімальний колійний розвиток (2-3 колії) і невеликі пасажирські будови для обслуговування пасажирів, незначне вантажне господарство у вигляді платформи для навантаження та розвантаження, зберігання вантажів і відправлення, пристрої сигналізації централізації і блокування і зв'язку;
- в) достатньо велике колійне господарство (10-20 колій), локомотивне депо з допоміжними пристроями і порівняно розвинуті пасажирські та вантажні спорудження, більш потужні пристрої сигналізації, централізації і блокування і зв'язку;
- г) мають велику кількість колій (50-100 і більше), які групуються в спеціальні парки (прийому, відправлення, сортування й т.п.);
- д) усі відповіді вірні.

61. Пасажирські станції залізниці мають:

- а) великий колійний розвиток, спеціальний вокзал із комплексом приміщень і обладнання, локомотивне господарство для обслуговування пасажирських потягів локомотивами, вагонне господарство з ремонтною базою, відповідні пристрої сигналізації, централізації і блокування і зв'язку;
- б) мінімальний колійний розвиток (2-3 колії) і невеликі пасажирські будови для обслуговування пасажирів, незначне вантажне господарство у вигляді платформи для навантаження та розвантаження, зберігання вантажів і відправлення, пристрої сигналізації централізації і блокування і зв'язку;
- в) достатньо велике колійне господарство (10-20 колій), локомотивне депо з допоміжними пристроями і порівняно розвинуті пасажирські та вантажні спорудження, більш потужні пристрої сигналізації, централізації і блокування і зв'язку;
- г) мають велику кількість колій (50-100 і більше), які групуються в спеціальні парки (прийому, відправлення, сортування й т.п.);
- д) усі відповіді вірні.

62. Сортувальні станції залізниці мають:

- а) великий колійний розвиток, спеціальний вокзал із комплексом приміщень і обладнання, локомотивне господарство для обслуговування пасажирських потягів локомотивами, вагонне господарство з ремонтною базою, відповідні пристрої сигналізації, централізації і блокування і зв'язку;
- б) мінімальний колійний розвиток (2-3 колії) і невеликі пасажирські будови для обслуговування пасажирів, незначне вантажне господарство у вигляді платформи для навантаження та розвантаження, зберігання вантажів і відправлення, пристрої сигналізації централізації і блокування і зв'язку;
- в) достатньо велике колійне господарство (10-20 колій), локомотивне депо з допоміжними пристроями і порівняно розвинуті пасажирські та вантажні

спорудження, більш потужні пристрої сигналізації, централізації і блокування і зв'язку;

г) мають велику кількість колій (50-100 і більше), які групуються в спеціальні парки (прийому, відправлення, сортування й т.п.);

д) усі відповіді вірні.

63. Паровози мають:

а) локомотиви з паровим котлом, в яких силовою установкою є парова турбіна;

б) електродвигун, що живиться постачанням постійного або перемінного току від контактних проводів;

в) двигун внутрішнього горіння, як правило, дизель;

г) парову поршневу машину, яка рухається паром;

д) локомотиви з газотурбінною силовою установкою.

64. Тепловози мають:

а) локомотиви з паровим котлом, в яких силовою установкою є парова турбіна;

б) електродвигун, що живиться постачанням постійного або перемінного току від контактних проводів;

в) двигун внутрішнього горіння, як правило, дизель;

г) парову поршневу машину, яка рухається паром;

д) локомотиви з газотурбінною силовою установкою.

65. Електровози мають:

а) локомотиви з паровим котлом, в яких силовою установкою є парова турбіна;

б) електродвигун, що живиться постачанням постійного або перемінного току від контактних проводів;

в) двигун внутрішнього горіння, як правило, дизель;

г) парову поршневу машину, яка рухається паром;

д) локомотиви з газотурбінною силовою установкою.

66. Паротурбовози мають:

а) локомотиви з паровим котлом, в яких силовою установкою є парова турбіна;

б) електродвигун, що живиться постачанням постійного або перемінного току від контактних проводів;

в) двигун внутрішнього горіння, як правило, дизель;

г) парову поршневу машину, яка рухається паром;

д) локомотиви з газотурбінною силовою установкою.

67. Газотурбовози мають:

а) локомотиви з паровим котлом, в яких силовою установкою є парова турбіна;

б) електродвигун, що живиться постачанням постійного або перемінного току від контактних проводів;

в) двигун внутрішнього горіння, як правило, дизель;

г) парову поршневу машину, яка рухається паром;

д) локомотиви з газотурбінною силовою установкою.

68. До спеціальних вагонів відносяться:

- а) поштові;
- б) багажні;
- в) вагони-майстерні;
- г) вагони - ресторани;
- д) усі відповіді вірні.

69. До спеціальних вагонів відносяться:

- а) поштові;
- б) багажні;
- в) вагони-магазини;
- г) вагони - ресторани;
- д) усі відповіді вірні.

70. До спеціальних вагонів відносяться:

- а) пожежні;
- б) вагони-майстерні;
- в) вагони-магазини;
- г) підйомні крани;
- д) усі відповіді вірні.

71. До автотранспортних підприємств належать:

- а) вантажні, пасажирські (автобусні) і змішані вантажо-пасажирські автокомбінації та об'єднання;
- б) вантажні станції;
- в) пасажирські станції та вокзали;
- г) бази механізації навантажувально-розвантажувальних робіт;
- д) усі відповіді вірні.

72. Судна, котрі перевозять навалочні вантажі, називаються:

- а) контейнеровози;
- б) ліхтеровози;
- в) газовози;
- г) балкарами;
- д) правильної відповіді не надано.

73. Надайте в послідовному порядку технологічний процес роботи суден:

- 1) рух судна по курсу, в процесі якого здійснюється найбільше число різних операцій, що забезпечують нормальне та безпечне плавання;
- 2) огляд та перевірка вантажу, з точки зору можливості прийняття його до перевезення, а також навантаження з використанням суднових та портових засобів механізації й розміщення та закріплення вантажу в трюмах і на палубах, закриття люків і оформлення вантажних документів;
- 3) вихід судна з порту, що включає такі операції, як підготовка для

відшвартування судна, відхід від причалу, маневрування на акваторії порту, виїзд з порту;

4) підготовка судна до рейсу, яка полягає в розрахунку найшвидшого курсу прямування, з'ясуванні та вивченні обставин майбутнього плавання, забезпеченні судна паливом, водою, необхідними матеріалами, інвентарем, харчами та в підготовці документів;

5) обробка судна в процесі навантаження, коли здійснюється розкриття люків і підготовка вантажних приміщень до прийому вантажу;

6) подача судна під навантаження, що включає операції руху судна до порту, маневрування на акваторії порту при постановці до причалу, швартовку, документальне оформлення.

74. Клас аеропорту визначається:

а) застосуванням прикордонного і митного контролю при міжнародних перевезеннях;

б) найзручнішими для пасажирів умовами;

в) річним обсягом вантажних перевезень;

г) річним обсягом пасажирських перевезень;

д) правильної відповіді не надано.

75. Аеропорти з річним обсягом перевезень більше 10 000 тис. чол. відносяться до:

а) некласифікованих;

б) класифікованих;

в) позакласних;

г) міжнародних;

д) правильної відповіді не надано.

76. Авіаційний перевізник - це:

а) суб'єкт аеропортової діяльності, уповноважений авіакомпанією здійснювати операції з наземного обслуговування пасажирів і багажу;

б) суб'єкт господарювання, який здійснює діяльність з продажу авіаційних перевезень за дорученням авіаперевізника або генерального агента на підставі відповідного договору;

в) суб'єкт, діяльність якого пов'язана з виконанням технологічних процесів з наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, членів екіпажів, перевезенням багажу, пошти та вантажу;

г) особа, що перевозиться повітряним судном за згодою перевізника згідно з договором перевезення;

д) правильної відповіді не надано.

77. До авіаційних послуг належать:

а) автомобільні стоянки;

б) наземний транспорт;

в) реклама;

- г) прокат автомобілів;
- д) правильної відповіді не надано.

78. До основних частин повітряної транспортної системи не належать:

- а) авіалінії;
- б) аеропорти;
- в) користувачі;
- г) повітряні компанії;
- д) правильної відповіді не надано.

79. За способом експлуатації аеропорти розрізняються на:

- а) великі і малі;
- б) централізовані і децентралізовані;
- в) урядовими і державними;
- г) приватними і адміністративними;
- д) проміжні і трансферні.

80. Аеропорти, де є додаткові аеровокзали і виключаються тривалі переходи пасажирів називаються:

- а) централізовані;
- б) децентралізовані;
- в) проміжні;
- г) транзитні;
- д) трансферні.

81. Ділянка суші або водної поверхні, призначена повністю або частково для прибуття, відправлення і руху повітряного судна - це:

- а) аеропорт;
- б) аеродром;
- в) льотне поле;
- г) льотна ділянка;
- д) льотна смуга.

82. Частина аеродрому, призначена для зльоту, посадки, руху та розміщення повітряних суден, що складається з площадки маневрування і перону:

- а) місце стоянки;
- б) льотна смуга;
- в) робоча площа аеродрому;
- г) площа маневрування;
- д) правильної відповіді не надано.

83. Контрольна точка аеродрому - це:

- а) точка, що визначає географічне місце розташування аеродрому;
- б) точка, що визначає висоту аеродрому над рівнем моря;
- в) точка, що визначає розташування льотних смуг на аеродромі;

- г) точка, що визначає найвищу точку аеропорту;
- д) правильної відповіді не надано.

84. Повітряний простір - це:

- а) частина космосу, розташована між галактиками;
- б) частина земного простору, заповнена атмосферним повітрям;
- в) область космічного простору, обмежена орбітою найбільш віддаленої від зірки планети;
- г) простір суспільства у сукупності з усіма сферами географічного середовища;
- д) правильної відповіді не надано.

85. До головних показників ефективності функціонування аеропорту, не належать:

- а) оптимальність суспільного поділу праці;
- б) методи організації виробництва і праці;
- в) відношення виробленої продукції до відповідних витрат безпосередньої, живої праці;
- г) суспільна корисність результатів праці;
- д) усі надані відповіді вірні.

86. Один з основних показників, що характеризують діяльність авіаційних підприємств щодо надання авіапослуг - це:

- а) транспортування;
- б) регулярність польотів;
- в) інформаційно-комп'ютерна підтримка;
- г) управління запасами;
- д) підтримка стандартів обслуговування споживачів.

87. На підвищення ефективності діяльності аеропорту впливає:

- а) стратегія управління;
- б) організаційна структура управління;
- в) стиль управління;
- г) правильної відповіді не надано;
- д) усі надані відповіді вірні.

88. До елементів інфраструктури аеропорту не відносять:

- а) місця стоянок для повітряних суден зі штучним і ґрунтовим покриттям;
- б) авіаційно-технічну базу;
- в) електропідстанції;
- г) автобокси;
- д) правильної відповіді не надано.

89. Встановіть відповідність. Тип станцій та її характеристика:

1) сортувальна	а) споруджують у великих містах для обслуговування пасажирів
----------------	--

2) пасажирська	б) призначені для навантаження та розвантаження вантажів у великих масштабах
3) вантажна	в) призначення – розформування та формування всіх або майже всіх вантажних потягів, які проходять через станцію
4) проміжна	г) мають мінімальний колійний розвиток і невеликі пасажирські будови для обслуговування пасажирів

90. До найважливіших критеріїв для виявлення національних і мікрорегіональних особливостей у роботі транспорту входить:

- а) транспортна рухливість населення;
- б) транспортємкість виробництва;
- в) співвідношення пасажирських і вантажних перевезень;
- г) всі відповіді вірні.

91. До найважливіших критеріїв для виявлення національних і мікрорегіональних особливостей у роботі транспорту входить:

- а) доходи населення;
- б) транспортємкість виробництва;
- в) політична ситуація в країні;
- г) всі відповіді вірні.

92. До найважливіших критеріїв для виявлення національних і мікрорегіональних особливостей у роботі транспорту входить:

- а) доходи населення;
- б) транспортна рухливість населення;
- в) політична ситуація в країні;
- г) міграція населення;
- д) всі відповіді вірні.

93. До найважливіших критеріїв для виявлення національних і мікрорегіональних особливостей у роботі транспорту входить:

- а) доходи населення;
- б) економічна ситуація в країні;
- в) політична ситуація в країні;
- г) міграція населення;
- д) правильної відповіді не надано.

94. Який тип транспортної системи сформувався на території США та Канади:

- а) південноамериканський;
- б) північноамериканський;
- в) східноамериканський;
- г) західноамериканський.

95. Країна, яка займає перше місце у світі по більшості загальнотранспортних

показників, а її мережа шляхів сполучення складає близько 1/3 світової транспортної мережі є:

- а) США;
- б) Канада;
- в) Росія;
- г) Австралія.

96. За обсягом вантажообігу в світі перше місце займає:

- а) морський транспорт;
- б) автомобільний транспорт;
- в) залізничний транспорт;
- г) авіаційний транспорт.

97. У структурі транспортних шляхів найбільшу питому вагу мають:

- трубопровідні;
- автомобільні;
- авіаційні;
- залізничні;
- внутрішній водний транспорт.

98. На транспортну рухливість населення впливають фактори:

- а) культурного характеру;
- б) екологічного характеру;
- в) соціального характеру;
- г) природоохоронного характеру;
- д) правильної відповіді не надано.

99. На транспортну рухливість населення впливають фактори:

- а) демографічного характеру;
- б) екологічного характеру;
- в) соціального характеру;
- г) природоохоронного характеру;
- д) правильної відповіді не надано.

100. На транспортну рухливість населення впливають фактори:

- а) продовольчого характеру;
- б) екологічного характеру;
- в) політичного характеру;
- г) природоохоронного характеру;
- д) правильної відповіді не надано.

101. На транспортну рухливість населення впливають фактори:

- а) культурного характеру;
- б) демографічного характеру;
- в) політичного характеру;

- г) всі відповіді вірні;
- д) правильної відповіді не надано.

102. Співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях визначається:
організацією передачі інформації певними інформаційними каналами;
складом вантажоутворюючих галузей господарства;
обсягом пасажиропотоків;
інфраструктурою;
всі відповіді вірні.

103. Співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях визначається:
а) організацією передачі інформації певними інформаційними каналами;
б) ступенем територіальної концентрації виробництва;
в) обсягом пасажиропотоків;
г) інфраструктурою;
д) всі відповіді вірні.

104. Співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях визначається:
а) організацією передачі інформації певними інформаційними каналами;
б) динамікою зміни вантажоутворюючих галузей господарства;
в) обсягом пасажиропотоків;
г) інфраструктурою;
д) всі відповіді вірні.

105. Співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях визначається:
а) складом вантажоутворюючих галузей господарства;
б) динамікою зміни вантажоутворюючих галузей господарства;
в) ступенем територіальної концентрації виробництва;
г) правильної відповіді не надано;
д) всі відповіді вірні.

106. Найбільш розвинена транспортна система країн:
Азії та Африки;
Африки та Латинської Америки;
Південній та Південно-Східній Азії;
Європи та Північної Америки;
правильної відповіді не надано.

107. Основними формами інтеграції в системі транспортного обслуговування є:
а) проста та змішана система доставки;
б) проста, змішана, комбінована система доставки;
в) змішана та комбінована система доставки;
г) традиційна, проста, змішана система доставки.

108. Унімодальна модель перевезення вантажу це:

- а) послідовне перевезення вантажів декількома видами транспорту без перевантаження самого вантажу при його перевалки на інший вид транспорту;
- б) транспортування вантажів по одному договору але перевезення виконане щонайменше двома видами транспорту;
- в) використання тільки одного транспорту при доставці вантажів споживачеві;
- г) транспортування вантажів за визначеними маршрутами, які обслуговуються різними видами транспорту і контролюються з одного диспетчерського пункту.

109. До взаємодії підприємств різних видів транспорту, в залежності від ступеня тісноти зв'язків, належить:

- а) господарська кооперація;
- б) інформаційна взаємодія;
- в) проста господарсько-економічна взаємодія;
- г) стратегічна взаємодія;
- д) усі відповіді вірні.

110. До взаємодії підприємств різних видів транспорту, в залежності від ступеня тісноти зв'язків, належить:

- а) економічна взаємодія;
- б) екологічна взаємодія;
- в) соціальна взаємодія;
- г) стратегічна взаємодія;
- д) усі відповіді вірні.

111. До взаємодії підприємств різних видів транспорту, в залежності від ступеня тісноти зв'язків, належить:

- а) економічна взаємодія;
- б) екологічна взаємодія;
- в) соціальна взаємодія;
- г) місцева взаємодія;
- д) правильної відповіді не надано.

112. Міжнародний транспортний коридор це:

- а) це найбільш маневрений і ефективний вид транспорту для перевезення вантажів;
- б) комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою, на визначеному напрямку включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти;
- в) найбільш економічне і ефективне транспортування вантажів;
- г) одна з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства і населення в усіх видах перевезення.
- д) правильної відповіді не надано.

113. Проста система доставки - це:

- а) доставка здійснюється, зазвичай, двома видами транспорту;
- б) прямі контрактні відносини між вантажовласником і перевізником;
- в) доставка виконується декількома перевізниками;
- г) правильної відповіді не надано.

8. Змішана система доставки - це:

- а) доставка здійснюється, зазвичай, двома видами транспорту;
- б) прямі контрактні відносини між вантажовласником і перевізником;
- в) доставка виконується декількома перевізниками;
- г) правильної відповіді не надано.

114. Інтермодальна модель перевезення вантажу це:

- а) послідовне перевезення вантажів декількома видами транспорту без перевантаження самого вантажу при його перевалки на інший вид транспорту;
- б) транспортування вантажів по одному договору але перевезення виконане щонайменше двома видами транспорту;
- в) використання тільки одного транспорту при доставці вантажів споживачеві;
- г) транспортування вантажів за визначеними маршрутами, які обслуговуються різними видами транспорту і контролюються з одного диспетчерського пункту.

115. Мультимодальна модель перевезення вантажу це:

- а) послідовне перевезення вантажів декількома видами транспорту без перевантаження самого вантажу при його перевалки на інший вид транспорту;
- б) транспортування вантажів по одному договору але перевезення виконане щонайменше двома видами транспорту;
- в) використання тільки одного транспорту при доставці вантажів споживачеві;
- г) транспортування вантажів за визначеними маршрутами, які обслуговуються різними видами транспорту і контролюються з одного диспетчерського пункту.

116. Амодальна модель перевезення вантажу це:

- а) послідовне перевезення вантажів декількома видами транспорту без перевантаження самого вантажу при його перевалки на інший вид транспорту;
- б) транспортування вантажів по одному договору але перевезення виконане щонайменше двома видами транспорту;
- в) використання тільки одного транспорту при доставці вантажів споживачеві;
- г) транспортування вантажів за визначеними маршрутами, які обслуговуються різними видами транспорту і контролюються з одного диспетчерського пункту.

117. Метою транспортної діяльності в умовах змішаних перевезень є:

- а) інтенсивність транспортного потоку для ефективного обслуговування населення з метою отримання прибутку;
швидкість виконання замовлення, продуктивність дій для отримання найкращого результату;
- б) виділення окремих ділянок та зони, де рух досягає максимальних розмірів для більш ефективного обслуговування в перевезеннях;
- в) одержання найбільшого прибутку на обраному маршруті, при найкращому

поєднанні роботи систем різних видів транспорту, при задоволенні потреб у транспортній продукції з урахуванням необхідного сервісу, безпеки та економічності процесу;

г) правильної відповіді не надано.

118. Системоутворюючими складовими транспортно-логістичної системи є:

а) підсистема віртуального контакту з реальними транспортно-експедиторськими підприємствами;

б) підсистема при якій виконання замовлення має високу швидкість, або продуктивність;

в) підсистема де розраховуються найнижчі витрати на здійснення перевезення;

г) підсистема безпосередньої транспортно-логістичної діяльності;

д) правильної відповіді не надано.

119. Системоутворюючими складовими транспортно-логістичної системи є:

а) підсистема віртуального контакту з реальними транспортно-експедиторськими підприємствами;

б) підсистема при якій виконання замовлення має високу швидкість, або продуктивність;

в) підсистема де розраховуються найнижчі витрати на здійснення перевезення;

г) підсистема транспортно-логістичної інфраструктури;

д) правильної відповіді не надано.

120. Підсистема транспортно-логістичної інфраструктури складається із інфраструктурних елементів:

а) інфраструктура авіаційного транспорту;

б) інфраструктура залізничного транспорту;

в) інфраструктура автодорожнього транспорту;

г) усі надані відповіді вірні.

121. Задачами управління транспортно-логістичної системи є:

а) раціональність інтегрованого і оптимального функціонування транспорту в єдиному інформаційному просторі, створеному за допомогою сучасних інформаційно-телекомунікаційних технологій;

б) ефективні комп'ютерні технології, що зв'язують менеджерів з управління перевезеннями, з користувачами транспортних послуг;

в) виявлення ефективних сфер використання видів транспорту окремо і в поєднанні один з одним для обґрунтування побудови транспортних ланцюгів;

г) усі надані відповіді вірні.

122. Задачами управління транспортно-логістичної системи є:

а) раціональність інтегрованого і оптимального функціонування транспорту в єдиному інформаційному просторі, створеному за допомогою сучасних інформаційно-телекомунікаційних технологій;

б) ефективні комп'ютерні технології, що зв'язують менеджерів з управління

- перевезеннями, з користувачами транспортних послуг;
- в) визначення раціональних маршрутів доставки;
- г) усі надані відповіді вірні.

123. Задачами управління транспортно-логістичної системи є:

- а) раціональність інтегрованого і оптимального функціонування транспорту в єдиному інформаційному просторі, створеному за допомогою сучасних інформаційно-телекомунікаційних технологій;
- б) видами транспорту, а також магістральних і внутрішньовиробничих транспортних засобів;
- в) ефективна комп'ютерна мережа, що охоплює різні господарюючі суб'єкти різних регіонів і керована логістичними центрами;
- г) усі надані відповіді вірні.

124. Задачами управління транспортно-логістичної системи є:

- а) раціональність інтегрованого і оптимального функціонування транспорту в єдиному інформаційному просторі, створеному за допомогою сучасних інформаційно-телекомунікаційних технологій;
- б) вибір видів і типів транспортних засобів для виконання перевезень;
- в) ефективна комп'ютерна мережа, що охоплює різні господарюючі суб'єкти різних регіонів і керована логістичними центрами;
- г) усі надані відповіді вірні.

125. Задачами управління транспортно-логістичної системи є:

- а) оцінка ефективності інвестицій у розвиток різних видів транспорту і транспортних підприємств;
- б) ефективність діяльності системи, в якій всі елементи раціонально інтегровані і оптимально функціонують в єдиному інформаційному просторі;
- в) ефективність комп'ютерної мережі, що охоплює різні господарюючі суб'єкти різних регіонів і керована логістичними центрами;
- г) усі надані відповіді вірні.

126. Задачами управління транспортно-логістичної системи є:

- а) уніфікація показників функціональної діяльності підприємств в розрізі окремих видів транспорту, що дозволить поліпшити планування і координацію роботи елементів системи;
- б) ефективність діяльності системи, в якій всі елементи раціонально інтегровані і оптимально функціонують в єдиному інформаційному просторі;
- в) ефективність комп'ютерної мережі, що охоплює різні господарюючі суб'єкти різних регіонів і керована логістичними центрами;
- г) усі надані відповіді вірні.

127. Інтегруюча функція транспортно-логістичної системи в управлінні бізнес-процесами реалізується на основі:

- а) координації управління бізнес-процесами постачання та транспортування;

- б) порівняння комерційних можливостей господарських зв'язків з потребами в перевезеннях;
- в) кооперації процесів товароруку при використанні складів транспортних та виробничих компаній різних галузей;
- г) оптимізації сукупних витрат шляхом забезпечення економічної зацікавленості всіх учасників бізнес-процесу в підвищенні його ефективності;
- д) усі надані відповіді вірні.

128. Інтегруюча функція транспортно-логістичної системи в управлінні бізнес-процесами реалізується на основі:

- а) розвитку управлінських функцій, раціонального внутрішньосистемного розподілу компетенцій з концентрацією активності на ключових бізнес-процесах;
- б) порівняння комерційних можливостей господарських зв'язків з потребами в перевезеннях;
- в) кооперації процесів товароруку при використанні складів транспортних та виробничих компаній різних галузей;
- г) оптимізації сукупних витрат шляхом забезпечення економічної зацікавленості всіх учасників бізнес-процесу в підвищенні його ефективності;
- д) усі надані відповіді вірні.

129. Критська конференція визначила:

- а) 6 міжнародних транспортних коридорів;
- б) 7 міжнародних транспортних коридорів;
- в) 8 міжнародних транспортних коридорів;
- г) 9 міжнародних транспортних коридорів;
- д) 10 міжнародних транспортних коридорів.

130. Контейнер - це:

- а) промисловий виріб, що призначається для пакування, зберігання, переміщення і реалізації товарів у сфері обігу;
- б) засіб, що забезпечує захищеність продукції від пошкодження та втрат, а довкілля — від забруднення в процесі обігу продукції;
- в) спеціальні пристрої, всередину яких поміщають продукцію для зберігання на складі або перевезення, а також для полегшення процесу роботи з вантажами і захисту продукції;
- г) стандартизована багатооборотна тара, призначена для перевезення вантажів автомобільним, морським, залізничним та повітряним транспортом і пристосована для механізованого перевантаження з одного виду транспорту на інший.

131. Недоліками контейнерних перевезень є:

- а) маленька швидкість доставки через необхідність дотримуватися графіку відправлень суден з порту;
- б) можливість доставки вантажу "від дверей до дверей";

- в) можливість перевезення як великих, так і дрібних партій вантажу;
- г) велика вартість обслуговування;
- д) усі надані відповіді вірні.

132. Недоліками контейнерних перевезень є:

- а) контейнерні перевезення залежать від потужності портів і контейнерних терміналів;
- б) можливість доставки вантажу "від дверей до дверей";
- в) можливість перевезення як великих, так і дрібних партій вантажу;
- г) велика вартість обслуговування;
- д) усі надані відповіді вірні.

133. Недоліками контейнерних перевезень є:

- а) контейнерні перевезення залежать від потужності портів і контейнерних терміналів;
- б) погодні умови, ще один недолік перевезення контейнерів;
- в) маленька швидкість доставки через необхідність дотримуватися графіку відправлень суден з порту;
- г) правильної відповіді не надані
- д) усі надані відповіді вірні.

134. Якому виду транспорту належить провідна роль в транспортній системі України:

- а) залізничному;
- б) автомобільному;
- в) авіаційному;
- г) морському.

135. Найбільшими залізничними вузлами з розвиненим станційним господарством є:

- а) Кременчук;
- б) Знам'янка;
- в) Полтава;
- г) Олександрія;
- д) Луцьк.

136. Управління процесом перевезень і виробничо-господарською діяльністю

- а) залізничного транспорту здійснює;
- б) Антимонопольний комітет України;
- в) Міністерство статистики України;
- г) Кабінет міністрів України;
- д) Державна адміністрація залізничного транспорту України;
- е) правильної відповіді не надано.

137. До найважливіших автомагістралей України належить:

- а) Київ – Житомир – Рівне – Львів – Ужгород;
- б) Київ – Львів – Івано-Франківськ - Житомир;
- в) Київ – Харків – Одеса;
- г) Київ – Ужгород - Чернігів;
- д) Київ – Маріуполь.

138. Основні вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються в таких річкових портах, як:

- а) Київ, Дніпропетровськ, Запоріжжя;
- б) Миколаїв, Ізмаїл, Кілія, Вилкове;
- в) Дніпродзержинськ, Кременчук, Черкаси;
- г) Нікополь, Чернігів, Херсон;
- д) усі надані відповіді вірні.

139. До основних напрямків державної політики України в сфері річкових перевезень не належить:

- а) розробка комплексу операцій перевезення вантажу з моменту оформлення замовлення покупцем і до моменту отримання ним покупки;
- б) оновлення транспортного та технічного флоту, модернізація флоту змішаного плавання типу «ріка-море»;
- в) створення та впровадження сучасних видів навігаційного обладнання і технологічного зв'язку;
- г) запровадження регулювання зборів та плат за послуги у річкових портах;
- д) усі надані відповіді вірні.

140. Оберіть правильну відповідь: Геосистема - це:

- а) розробка апаратних засобів і програмних продуктів, включаючи створення баз даних;
- б) географічне утворення, системи різного рівня, що складаються з цілісної множини взаємопов'язаних, взаємодіючих компонентів (літосфери, гідросфери, атмосфери та біосфери);
- в) система, що об'єднує традиційні операції при роботі з базами даних, такими як: запит і статистичний аналіз;
- г) система, що включає організаційну структуру, технічні та програмні засоби базовий та профільні набори геопросторових даних,.

141. Метою геоінформаційних систем є:

- а) мінімізація запасів продукції на складах;
- б) інформаційне забезпечення просторовими даними про об'єкт та координація робіт при формуванні рішень в умовах реального часу;
- в) поєднати традиційні операції при роботі з базами даних
- г) застосування інформаційних систем в усіх сферах професійної та громадської діяльності.

142. Геоінформатика – це:

- а) технологія збирання, зберігання, перетворення, відображення і розповсюдження просторово координованої інформації з метою вирішення завдань інвентаризації, оптимізації та управління геосистемами;
- б) наукова дисципліна, що вивчає геосистеми (їх структуру, зв'язки, динаміку, функціонування в просторі і в часі) за допомогою комп'ютерного моделювання;
- в) розробка апаратних засобів і програмних продуктів, включаючи створення баз даних, систем управління, стандартних геоінформаційних систем - оболонок різного цільового призначення і проблемної орієнтації;
- г) усі відповіді вірні.

143. Геоінформаційні системи за територіальною приналежністю бувають:

- а) землекористувальні;
- б) просторово-часові;
- в) глобальні;
- г) сільськогосподарські;
- д) усі відповіді вірні.

144. Геоінформаційні системи за територіальною приналежністю бувають:

- а) землекористувальні;
- б) просторово-часові;
- в) континентальні;
- г) картографічні;
- д) усі відповіді вірні.

145. Геоінформаційні системи за територіальною приналежністю бувають:

- а) землекористувальні;
- б) просторово-часові;
- в) локальні;
- г) сільськогосподарські;
- д) усі відповіді вірні.

146. Геоінформаційні системи за областю застосування бувають:

- а) землекористувальні;
- б) просторово-часові;
- в) глобальні;
- г) сільськогосподарські;
- д) усі відповіді вірні.

147. Геоінформаційні системи за областю застосування бувають:

- а) інженерно-комунікаційні;
- б) просторово-часові;
- в) глобальні;
- г) сільськогосподарські;
- д) усі відповіді вірні.

9. Геоінформаційні системи за областю застосування бувають:

- а) національні;
- б) просторово-часові;
- в) телекомунікаційні;
- г) сільськогосподарські;
- д) усі відповіді вірні.

148. Геоінформаційні системи за областю застосування бувають:

- а) національні;
- б) просторово-часові;
- в) навігаційні;
- г) сільськогосподарські;
- д) усі відповіді вірні.

149. Геоінформаційні системи за функціональною можливістю бувають:

- а) національні;
- б) просторово-часові;
- в) навігаційні;
- г) сільськогосподарські;
- д) усі відповіді вірні.

150. Геоінформаційні системи за функціональною можливістю бувають:

- а) національні;
- б) моніторингові;
- в) навігаційні;
- г) сільськогосподарські;
- д) усі відповіді вірні.

151. Геоінформаційні системи за функціональною можливістю бувають:

- а) телекомунікаційні;
- б) картографічні;
- в) навігаційні;
- г) сільськогосподарські;
- д) усі відповіді вірні.

152. Традиційно геоінформаційні системи використовуються для завдань, які пов'язані із:

- а) військовими комплексами;
- б) захистом навколишнього середовища;
- в) телекомунікаційними завданнями;
- г) інфраструктурними завданнями;
- д) усі відповіді вірні.

153. Основною задачею застосування геоінформаційних систем на транспортних підприємствах є:

- а) забезпечення безвідмовної роботи технічних пристроїв, які задіяні в

- передаванні електронних інформаційних потоків без втрат інформації на високій швидкості;
- б) підвищення ефективності роботи персоналу підприємства та транспорту, за рахунок автоматизованої підготовки плану доставки продукції;
- в) оперативне надання повної та достовірної інформації в потрібному місці за мінімальних витрат на її отримання;
- г) формування інформаційного середовища між учасниками логістичного ланцюга поставок продукції чи надання послуг;
- д) усі відповіді вірні.

154. Геоінформаційні системи загального призначення виконують процедури з даними:

- а) введення;
- б) маніпулювання;
- в) управління;
- г) запит, аналіз, візуалізація;
- д) усі відповіді вірні.

155. «Введення» — це процедура в геоінформаційній системі, яка використовується для:

- а) видозміни наявних даних відповідно до вимог системи;
- б) видачі кінцевого результату у вигляді у вигляді карти або графіка;
- в) перетворення даних у відповідний цифровий формат;
- г) управління базами даних (СУБД) за допомогою спеціальних комп'ютерних засобів для роботи з інтегрованими наборами даних;
- д) усі відповіді вірні.

156. «Маніпулювання» — це процедура в геоінформаційній системі, яка використовується для:

- а) видозміни наявних даних відповідно до вимог системи;
- б) видачі кінцевого результату у вигляді у вигляді карти або графіка;
- в) перетворення даних у відповідний цифровий формат;
- г) управління базами даних (СУБД) за допомогою спеціальних комп'ютерних засобів для роботи з інтегрованими наборами даних;
- д) усі відповіді вірні.

157. «Управління» — це процедура в геоінформаційній системі, яка використовується для:

- а) видозміни наявних даних відповідно до вимог системи;
- б) видачі кінцевого результату у вигляді у вигляді карти або графіка;
- в) перетворення даних у відповідний цифровий формат;
- г) управління базами даних (СУБД) за допомогою спеціальних комп'ютерних засобів для роботи з інтегрованими наборами даних;
- д) усі відповіді вірні.

158. «Запит, аналіз, візуалізація» – це процедура в геоінформаційній системі, яка використовується для:

- а) видозміни наявних даних відповідно до вимог системи;
- б) видачі кінцевого результату у вигляді карти або графіка;
- в) перетворення даних у відповідний цифровий формат;
- г) управління базами даних (СУБД) за допомогою спеціальних комп'ютерних засобів для роботи з інтегрованими наборами даних;
- д) усі відповіді вірні.

159. До адміністративно-територіального керування використання геоінформаційних систем належить:

- а) міське планування й проектування об'єктів;
- б) оцінка потреб у мережах водопостачання й каналізації;
- в) оптимізація маршрутів і аналіз пасажиро- і вантажопотоків;
- г) планування рятувальних операцій і охоронних заходів;
- д) правильної відповіді не надано.

160. До інженерних комунікацій використання геоінформаційних систем належить:

- а) міське планування й проектування об'єктів;
- б) оцінка потреб у мережах водопостачання й каналізації;
- в) оптимізація маршрутів і аналіз пасажиро- і вантажопотоків;
- г) планування рятувальних операцій і охоронних заходів;
- д) правильної відповіді не надано.

161. До задач відомств керування використанням геоінформаційних систем належить:

- а) міське планування й проектування об'єктів;
- б) оцінка потреб у мережах водопостачання й каналізації;
- в) оптимізація маршрутів і аналіз пасажиро- і вантажопотоків;
- г) планування рятувальних операцій і охоронних заходів;
- д) правильної відповіді не надано.

162. До відомств керування використанням геоінформаційних систем належить:

- а) управління автомобільного, залізничного, водного, трубопровідного, авіаційного транспорту;
- б) служби інженерних мереж;
- в) служби диспетчерського керування транспортними потоками;
- г) служби швидкого реагування, збройні сили, міліція, пожежні служби;
- д) правильної відповіді не надано.

163. До адміністративно-територіального керування використання геоінформаційних систем належить:

- а) побудова мереж екологічного моніторингу;
- б) оцінка потреб у мережах водопостачання й каналізації;
- в) оптимізація маршрутів і аналіз пасажиро- і вантажопотоків;

- г) планування рятувальних операцій і охоронних заходів;
- д) правильної відповіді не надано.

164. До адміністративно-територіального керування використання геоінформаційних систем належить:

- а) стратегічне планування телекомунікаційних мереж;
- б) інженерно-геологічне районування міста;
- в) оптимізація маршрутів і аналіз пасажиро- і вантажопотоків;
- г) визначення маршрутів прокладання кабелів;
- д) правильної відповіді не надано.

165. До інженерних комунікацій використання геоінформаційних систем належить:

- а) міське планування й проектування об'єктів;
- б) сотовий зв'язок, традиційні мережі;
- в) оптимізація маршрутів і аналіз пасажиро- і вантажопотоків;
- г) планування рятувальних операцій і охоронних заходів;
- д) правильної відповіді не надано.

166. До інженерних комунікацій використання геоінформаційних систем належить:

- а) міське планування й проектування об'єктів;
- б) сотовий зв'язок, традиційні мережі;
- в) оптимізація маршрутів і аналіз пасажиро- і вантажопотоків;
- г) моделювання наслідків стихійних лих для систем інженерних комунікацій;
- д) правильної відповіді не надано.

167. GSM - це:

- а) пакетна передача даних на web-сервер, що дозволяє істотно скоротити витрати на зв'язок у порівнянні з режимом SMS;
- б) найбільш простий і поширений сервіс передачі даних через SMS повідомлення;
- в) стандартний канал зв'язку, що використовується в зоні покриття GSM мережі;
- г) передача даних через GSM модем, при цьому повідомлення пересилаються як між двома мобільними телефонами;
- д) правильної відповіді не надано.

168. GPRS - це:

- а) пакетна передача даних на web-сервер, що дозволяє істотно скоротити витрати на зв'язок у порівнянні з режимом SMS;
- б) найбільш простий і поширений сервіс передачі даних через SMS повідомлення;
- в) стандартний канал зв'язку, що використовується в зоні покриття GSM мережі;

- г) передача даних через GSM модем, при цьому повідомлення пересилаються як між двома мобільними телефонами;
- д) правильної відповіді не надано.

169. SMS - це:

- а) пакетна передача даних на web-сервер, що дозволяє істотно скоротити витрати на зв'язок у порівнянні з режимом SMS;
- б) найбільш простий і поширений сервіс передачі даних через SMS повідомлення;
- в) стандартний канал зв'язку, що використовується в зоні покриття GSM мережі;
- г) передача даних через GSM модем, при цьому повідомлення пересилаються як між двома мобільними телефонами;
- д) правильної відповіді не надано.

170. PTP (Point to Point) - це:

- а) пакетна передача даних на web-сервер, що дозволяє істотно скоротити витрати на зв'язок у порівнянні з режимом SMS;
- б) найбільш простий і поширений сервіс передачі даних через SMS повідомлення;
- в) стандартний канал зв'язку, що використовується в зоні покриття GSM мережі;
- г) передача даних через GSM модем, при цьому повідомлення пересилаються як між двома мобільними телефонами;
- д) правильної відповіді не надано.

171. CDMA - це:

- а) пакетна передача даних на web-сервер, що дозволяє істотно скоротити витрати на зв'язок у порівнянні з режимом SMS;
- б) найбільш простий і поширений сервіс передачі даних через SMS повідомлення;
- в) стандартний канал зв'язку, що використовується в зоні покриття GSM мережі;
- г) передача даних через GSM модем, при цьому повідомлення пересилаються як між двома мобільними телефонами;
- д) правильної відповіді не надано.

172. SMS через e-mail - це:

- а) пакетна передача даних на web-сервер, що дозволяє істотно скоротити витрати на зв'язок у порівнянні з режимом SMS;
- б) повідомлення відправляються з використанням електронної поштової скриньки;
- в) стандартний канал зв'язку, що використовується в зоні покриття GSM мережі;
- г) передача даних через GSM модем, при цьому повідомлення пересилаються

як між двома мобільними телефонами;
д) правильної відповіді не надано.

173. Голосове з'єднання - це:

- а) передача даних по радіоканалу в режимі «Off-line»;
- б) використовується для прослуховування салону автомобіля, екстреного зв'язку із водієм;
- в) стандартний канал зв'язку, що використовується в зоні покриття GSM мережі;
- г) передача даних за допомогою кабельного з'єднання в режимі «off-line»;
- д) правильної відповіді не надано.

174. Радіомодем - це:

- а) передача даних по радіоканалу в режимі «Off-line»;
- б) використовується для прослуховування салону автомобіля, екстреного зв'язку із водієм;
- в) стандартний канал зв'язку, що використовується в зоні покриття GSM мережі;
- г) передача даних за допомогою кабельного з'єднання в режимі «off-line»;
- д) правильної відповіді не надано.

175. Основними характеристиками та можливостями системи моніторингу транспорту є:

- а) кольорова електронна карта місцевості. Масштаб деталізації та кількість режимів масштабування залежать від конкретної карти;
- б) можливість створення районів та прив'язки транспорту до них;
- в) імпорту/експорту замовлень із облікової системи;
- г) можливість ведення власної бази клієнтів і партнерів із прив'язкою до їхнього реального місця розташування на карті;
- д) усі відповіді вірні.

176. Основними характеристиками та можливостями системи моніторингу транспорту є:

- а) облік транспортних засобів;
- б) створення довідників автомобілів;
- в) облік кілометражу з поверненням на базу;
- г) можливість планування виконання рейсів з декількох складів;
- д) усі відповіді вірні.

177. Основними характеристиками та можливостями системи моніторингу транспорту є:

- а) можливість обліку часу роботи клієнта та доставки вантажу;
- б) можливість використання пріоритету при виборі між власним і орендованим транспортом;
- в) можливість створення товарних груп та прив'язка автомобілів до цих груп;

- г) розрахунок оптимальних маршрутів для кожного автомобіля з відображенням на карті;
 д) усі відповіді вірні.

178. GS1- це:

- а) міжнародна організація яка здійснює фізичний захист інформаційних ресурсів, інформаційних технологій, що використовуються і управлінських технологіях;
 б) міжнародна організація, яка регулює питання стандартизації обліку та штрихового кодування логістичних одиниць;
 в) система автоматичної ідентифікації об'єктів кодування;
 г) розрахунок оптимальних маршрутів для кожного автомобіля з відображенням на карті.

179. Як називається Міжнародна організація, що регулює питання стандартизації обліку та штрихового кодування логістичних одиниць:

- а) GS1;
 б) IATA;
 в) ISO;
 г) EAN.

180. Встановіть відповідність. Використання ГІС

1) телекомунікації	а) оцінка потреб у мережах водопостачання й каналізації, проектування інженерних мереж
2) відомства	б) служба швидкого регулювання, збройні сили, міліція, пожежні служби
3) сільське господарство	в) вибір оптимального розташування антен, ретрансляторів, моніторинг стану мереж
4) інженерні комунікації	г) облік землевласників і орних земель, оптимізація транспортування сільськогосподарських продуктів і мінеральних добрив

181. Комплекс заходів, що дозволяє ідентифікувати продукцію по всьому ланцюгу постачання у відповідності з одним або декількома критеріями називається:

- а) моніторингом;
 б) трейсингом;
 в) трекінгом;
 г) пошуком.

182. Код SSCC-це:

- а) система автоматичної ідентифікації об'єктів кодування;
 б) послідовність штрихів та проміжків визначеного розміру, за допомогою яких

кодуються цифри, букви та інші символи;

в) серійний код транспортної упаковки, що призначений для унікальної ідентифікації логістичної одиниці і забезпечує процес доставки;

г) базові стандарти ідентифікації.

183. Інформаційно-навігаційні системи в суспільно-географічній логістиці включають:

а) супутникові системи зв'язку;

б) системи супутникового позиціонування;

в) системи автоматизованого визначення місцеположення транспортного засобу;

г) систему ERP е-логістика (Enterprise Resources Planning) Планування ресурсів підприємства;

д) правильні відповіді: а, б, в;

е) правильні відповіді: б, в, г.

184. За розміром географічної зони системи автоматизованого визначення місцеположення транспортного засобу поділяються на:

а) диспетчерські;

б) локальні;

в) радіочастотні;

г) навігаційного зчислення;

д) усі відповіді вірні.

185. За розміром географічної зони системи автоматизованого визначення місцеположення транспортного засобу поділяються на:

а) диспетчерські;

б) зональні;

в) радіочастотні;

г) навігаційного зчислення;

д) усі відповіді вірні.

186. За розміром географічної зони системи автоматизованого визначення місцеположення транспортного засобу поділяються на:

а) диспетчерські;

б) дистанційного супроводу;

в) радіочастотні;

г) національні;

д) усі відповіді вірні.

187. За призначенням системи автоматизованого визначення місцеположення транспортного засобу поділяються на:

а) диспетчерські;

б) глобальні;

в) радіочастотні;

- г) національні;
- д) усі відповіді вірні.

188. За призначенням системи автоматизованого визначення місцеположення транспортного засобу поділяються на:

- а) диспетчерські;
- б) дистанційного супроводу;
- в) відновлення маршруту;
- г) усі відповіді вірні.

189. За методом визначення місцеположення транспортного засобу інформаційно-навігаційні системи поділяються на:

- а) навігаційного зчислення;
- б) дистанційного супроводу;
- в) відновлення маршруту;
- г) усі відповіді вірні.

190. За методом визначення місцеположення транспортного засобу інформаційно-навігаційні системи поділяються на:

- а) навігаційного зчислення;
- б) дистанційного супроводу;
- в) відновлення маршруту;
- г) усі відповіді вірні.

191. За методом визначення місцеположення транспортного засобу інформаційно-навігаційні системи поділяються на:

- а) диспетчерські;
- б) дистанційного супроводу;
- в) радіочастотні;
- г) усі відповіді вірні.

192. За методом визначення місцеположення транспортного засобу інформаційно-навігаційні системи поділяються на:

- а) навігаційного зчислення;
- б) зональні;
- в) радіочастотні;
- г) усі відповіді вірні.

193. Супутникове позиціонування - це:

- а) метод управління базами даних з можливістю встановлення нових відносин;
- б) метод визначення координат об'єкту в просторі, з використанням супутникових систем;
- в) метод визначення характеристик транспортних потоків господарюючих суб'єктів в адаптованій комп'ютерній мережі;
- г) ієрархічний метод координації діяльності транспортних компаній.

194. Методи навігаційного зчислення полягають:

- а) у тому, що на території міста створюється мережа контрольних зон, які включають велику кількість контрольних пунктів, точне місцезнаходження яких фіксується в системі;
- б) у вимірюванні параметрів руху ТЗ за допомогою датчиків прискорень, кутових швидкостей, пройденого шляху та напрямку;
- в) у виміру різниці відстані від ТЗ до трьох чи більше радіомаяків;
- г) правильної відповіді не надано.

195. Зональні методи системи автоматизованого визначення місцеположення транспортного засобу полягають:

- а) у тому, що на території міста створюється мережа контрольних зон, які включають велику кількість контрольних пунктів, точне місцезнаходження яких фіксується в системі;
- б) у вимірюванні параметрів руху ТЗ за допомогою датчиків прискорень, кутових швидкостей, пройденого шляху та напрямку;
- в) у виміру різниці відстані від ТЗ до трьох чи більше радіомаяків;
- г) правильної відповіді не надано.

196. Радіочастотні методи системи автоматизованого визначення місцеположення транспортного засобу полягають:

- а) у тому, що на території міста створюється мережа контрольних зон, які включають велику кількість контрольних пунктів, точне місцезнаходження яких фіксується в системі;
- б) у вимірюванні параметрів руху ТЗ за допомогою датчиків прискорень, кутових швидкостей, пройденого шляху та напрямку;
- в) у виміру різниці відстані від ТЗ до трьох чи більше радіомаяків;
- г) правильної відповіді не надано.

197. Ідентифікація – це:

- а) сучасний науковий інструментарій інтелектуально-трудоного розвитку;
- б) сукупність якісних і кількісних характеристик товару, що відображають уявлення його споживачів про необхідну цінність товару;
- в) встановлення характеру і призначення виробу на основі отримання набору впорядкованої інформації, яка використовується для з'ясування всіх існуючих характеристик, що визначають унікальність, тобто відрізняють його від усіх інших виробів;
- г) правильної відповіді не надано.

198. Безконтактна ідентифікація – це:

- а) ідентифікація та/або прямий збір даних в комп'ютер без використання клавіатури;
- б) сукупність якісних і кількісних характеристик товару, що відображають уявлення його споживачів про необхідну цінність товару;

в) встановлення характеру і призначення виробу на основі отримання набору впорядкованої інформації, яка використовується для з'ясування всіх існуючих характеристик, що визначають унікальність, тобто відрізняють його від усіх інших виробів;

г) правильної відповіді не надано.

199. До технологій безконтактної ідентифікації належать:

- а) технології штрихового кодування;
- б) технології радіочастотної ідентифікації;
- в) карткові технології;
- г) технології машинного зору;
- д) усі відповіді вірні.

200. До технологій безконтактної ідентифікації не належать:

- а) технології штрихового кодування;
- б) технології радіочастотної ідентифікації;
- в) карткові технології;
- г) технології машинного зору;
- д) біометричні технології;
- е) правильної відповіді не надано.

201. Біометрія - це:

- а) технологія ідентифікації для виявлення якісних і кількісних характеристик товару, що відображають уявлення його споживачів про необхідну цінність товару;
- б) технологія ідентифікації живих об'єктів, зокрема людини, заснована на вимірі унікальних фізіологічних характеристик;
- в) технологія виявлення призначення товару, його технічних характеристик та властивостей;
- г) правильної відповіді не надано.

202. Встановіть відповідність. Класифікація ГІС:

1) за областю застосування	а) глобальні, континентальні, національні, регіональні
2) за функціональними можливостями	б) землекористування, фінанси та економіка, нерухомість, будівництво
3) за територіальною приналежністю	в) моніторинг, управління, планування, візуалізація

203. Перевагами застосування штрих кодування є:

- а) мінімізація трудових витрат;
- б) скорочення тимчасових витрат на проведення інвентаризації;
- в) унеможливлення неточностей при прийманні або відвантаженні основних засобів;
- г) виявлення прямих зловживань матеріально відповідальних осіб;

д) усі відповіді вірні.

204. Встановіть відповідність. Класифікація RFID-міток

1) за типом пам'яті	а) пасивні, активні, напівпасивні
2) за джерелом живлення	б) RO, WORM, RW
3) по робочій частоті	в) низькочастотні, високочастотні

205. Встановіть відповідність. Інформаційно-навігаційні системи в суспільно-географічній логістиці:

1) системи супутникового позиціонування	а) COMPASS, GPS, Galileo
2) супутникові системи зв'язку	б) локальні, зональні, регіональні
3) системи автоматизованого визначення місцезнаходження транспортного засобу	в) Inmarsat, Iridium, Globalstar

206. Встановіть відповідність. Канали передачі даних і їх характеристика

1) CDMA	а) найбільш простий і поширений сервіс передачі даних
2) PTP	б) стандартний канал зв'язку
3) GSM	в) передача даних через GSM модем, при цьому повідомлення пересилаються як між двома мобільними телефонами
4) SMS	г) альтернативний по відношенню до GSM канал зв'язку

207. Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) - це:

- а) технологія, що дозволяє передавати і отримувати інформацію від об'єктів, що ідентифікуються, по радіоканалу;
- б) технологія, що дозволяє встановити характер і призначення виробу на основі отримання набору впорядкованої інформації;
- в) можливість моніторингу руху, місцезнаходження та походження продукції та її компонентів/складових, на всіх стадіях виробництва, обробки і розподілу;
- г) системна інтеграція сучасних інформаційних і комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами, орієнтована на підвищення безпеки та ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту;
- д) усі відповіді вірні.

208. Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) охоплюють три складові:

- а) інфраструктуру, транспортні засоби, споживачі;
- б) постачальників, транспортні засоби, споживачі;
- в) підприємства посередники, транспортний парк підприємств, споживачі;

г) транспортні підприємства, транспортну мережу, споживачі.

209. До інформаційних послуг для подорожуючих які надають інтелектуальні транспортні системи належить:

- а) управління підтримкою транспортної інфраструктури;
- б) автоматичне управління транспортним засобом;
- в) визначення маршруту і навігація – до подорожі;
- г) управління транспортним парком вантажного транспорту;
- д) усі відповіді вірні.

210. До послуг управління транспортними операціями які надають інтелектуальні транспортні системи належить:

- а) управління підтримкою транспортної інфраструктури;
- б) автоматичне управління транспортним засобом;
- в) визначення маршруту і навігація – до подорожі;
- г) управління транспортним парком вантажного транспорту;
- д) усі відповіді вірні.

211. До послуг обслуговування транспортних засобів які надають інтелектуальні транспортні системи належить:

- а) управління підтримкою транспортної інфраструктури;
- б) автоматичне управління транспортним засобом;
- в) визначення маршруту і навігація – до подорожі;
- г) управління транспортним парком вантажного транспорту;
- д) усі відповіді вірні.

212. До послуг обслуговування вантажного транспорту які надають інтелектуальні транспортні системи належить:

- а) управління підтримкою транспортної інфраструктури;
- б) автоматичне управління транспортним засобом;
- в) визначення маршруту і навігація – до подорожі;
- г) управління транспортним парком вантажного транспорту;
- д) усі відповіді вірні.

213. До послуг обслуговування у надзвичайних ситуаціях які надають інтелектуальні транспортні системи належить:

- а) управління підтримкою транспортної інфраструктури;
- б) автоматичне управління транспортним засобом;
- в) визначення маршруту і навігація – до подорожі;
- г) пошук транспортного засобу після крадіжки;
- д) усі відповіді вірні.

214. До послуг моніторингу умов та стану довкілля які надають інтелектуальні транспортні системи належить:

- а) управління підтримкою транспортної інфраструктури;
- б) автоматичне управління транспортним засобом;

- в) визначення маршруту і навігація – до подорожі;
- г) пошук транспортного засобу після крадіжки;
- д) контроль за погодою.

215. До послуг обслуговування у надзвичайних ситуаціях які надають інтелектуальні транспортні системи належить:

- а) моніторинг та контроль за підозрілим транспортним засобом;
- б) автоматичне управління транспортним засобом;
- в) визначення маршруту і навігація – до подорожі;
- г) пошук транспортного засобу після крадіжки;
- д) усі відповіді вірні.

216. Перевантаження трафіку руху призводить до:

- а) збільшення негативного впливу автотранспорту на якість навколишнього середовища, оскільки трафік «старт-стоп» генерує більше забруднення, ніж трафік «вільного потоку»;
- б) значних економічних втрат (втрата часу при перебуванні у заторах, витрати бензину, псування двигуна тощо);
- в) збільшенню кількості дорожньо-транспортних пригод;
- г) усі відповіді вірні.

217. Система адміністрування комерційного транспорту забезпечує:

- а) супровід транспортних засобів по всьому маршруту, включаючи перетин кордонів, оцінку ваги вантажу, екологічні параметри при перевезенні небезпечних вантажів;
- б) реєстрацію ДТП, безпеку вантажу. Об'єднує бортові системи комерційних ТЗ;
- в) запис подій на маршруті, управління податками та ліцензіями, організацію інформаційного обміну між екіпажами;
- г) управління вантажними перевезеннями;
- д) усі відповіді вірні.

218. Логістика та управління транспортом забезпечує:

- а) супровід транспортних засобів по всьому маршруту, включаючи перетин кордонів, оцінку ваги вантажу, екологічні параметри при перевезенні небезпечних вантажів;
- б) реєстрацію ДТП, безпеку вантажу. Об'єднує бортові системи комерційних ТЗ;
- в) запис подій на маршруті, управління податками та ліцензіями, організацію інформаційного обміну між екіпажами;
- г) управління вантажними перевезеннями;
- д) усі відповіді вірні.

219. Система контролю комерційного транспорту забезпечує:

- а) супровід транспортних засобів по всьому маршруту, включаючи перетин

кордонів, оцінку ваги вантажу, екологічні параметри при перевезенні небезпечних вантажів;

б) реєстрацію ДТП, безпеку вантажу. Об'єднує бортові системи комерційних ТЗ;

в) запис подій на маршруті, управління податками та ліцензіями, організацію інформаційного обміну між екіпажами;

г) управління вантажними перевезеннями;

д) усі відповіді вірні.

220. Система управління комерційним транспортом забезпечує:

а) супровід транспортних засобів по всьому маршруту, включаючи перетин кордонів, оцінку ваги вантажу, екологічні параметри при перевезенні небезпечних вантажів;

б) реєстрацію ДТП, безпеку вантажу. Об'єднує бортові системи комерційних ТЗ;

в) запис подій на маршруті, управління податками та ліцензіями, організацію інформаційного обміну між екіпажами;

г) управління вантажними перевезеннями;

д) усі відповіді вірні.

221. Система забезпечення інтеграції з інформаційними порталами і засобами масової інформації забезпечує:

а) супровід транспортних засобів по всьому маршруту, включаючи перетин кордонів, оцінку ваги вантажу, екологічні параметри при перевезенні небезпечних вантажів;

б) учасників дорожнього руху необхідною маршрутною та іншою інформацією, а також надає необхідні інформаційні інтерфейси в Інтернет;

в) запис подій на маршруті, управління податками та ліцензіями, організацію інформаційного обміну між екіпажами;

г) управління вантажними перевезеннями;

д) усі відповіді вірні.

222. Система забезпечення інтеграції з інформаційними порталами і засобами масової інформації забезпечує:

а) супровід транспортних засобів по всьому маршруту, включаючи перетин кордонів, оцінку ваги вантажу, екологічні параметри при перевезенні небезпечних вантажів;

б) учасників дорожнього руху необхідною маршрутною та іншою інформацією, а також надає необхідні інформаційні інтерфейси в Інтернет;

в) взаємодію з бортовими пристроями (GPS трекінг тощо);

г) управління вантажними перевезеннями;

д) усі відповіді вірні.

223. Система інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху забезпечує:

- а) супровід транспортних засобів по всьому маршруту, включаючи перетин кордонів, оцінку ваги вантажу, екологічні параметри при перевезенні небезпечних вантажів;
- б) безпеку митних складів, тунелів, мостів, обладнання автоматизованої системи управління дорожнім рухом;
- в) необхідною інформацією за запитом або за ініціативою центру (наприклад, у випадку природних катаклізмів);
- г) управління вантажними перевезеннями;
- д) усі відповіді вірні.

Теми для рефератів:

1. Географія світових комунікацій.
2. Логістична характеристика роботи автомобільного транспорту.
3. Суспільно-географічні та природно-географічні чинники роботи транспорту.
4. Класифікації транспортних вузлів: за значенням, за поєднанням видів транспорту, за функціями, за транспортним балансом, за величиною вантажообігу. Чинники розвитку транспортної мережі регіону.
5. Поняття транспортного пункту та вузла.
6. Поняття топології комп'ютерної мережі.
7. Сутність логістики та геологістики.
8. Автомобільні навігатори, контролери.
9. Додаткові системи, що використовуються в транспортній логістиці.
10. Сучасні системи супутникового моніторингу транспорту, їх склад і принципи роботи.
11. Мультимодальні перевезення.
12. Транспорт у міжнародних економічних відносинах.
13. Інтермодальні перевезення.
14. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні.
15. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу.
16. Україна – транзитна держава.
17. Оцінювання якості функціонування міжнародних транспортних коридорів.
18. Транспортна політика ЄС.
19. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів.
20. Ефективність логістичного управління перевезеннями вантажів в умовах взаємодії різних видів транспорту.
21. Економіка цивільної авіації України.
22. Ефективність логістичного управління перевезеннями вантажів в умовах взаємодії різних видів транспорту.
23. Єдина транспортна система.
24. Інтелектуальні транспортні системи світу.

25. Складові технології штрих-кодування.
26. Системи супутникового зв'язку.
27. Інформаційно-навігаційні системи.
28. Застосування геоінформаційних систем.
29. Транспортна система світу.
30. Контейнерні перевезення.
31. Вибір виду транспортного засобу.
32. Складання маршрутів руху транспорту.
33. Політика транспортних підприємств і зміни в характері їхньої діяльності.
34. Принципи штрихового кодування продукції.
35. Логістичні послуги транспортних систем в умовах глобалізації економіки.
36. Дослідження та удосконалення транспортної системи України.
37. Глобальні чинники розвитку потенціалу світової транспортної системи.
38. Проблеми стану сучасної транспортної інфраструктури міста Львова.
39. Роль митної служби в забезпеченні транспортної безпеки України

III. Порядок проведення заключної частини заняття.

Здійснити перевірку і оцінювання виконаних завдань. Підвести підсумок практичного заняття звернувши увагу на основні помилки при його виконанні.

ПРАКТИЧНЕ ЗАНЯТТЯ № 20

Тема: Контрольна робота

Навчальна мета заняття: перевірити знання здобувачів по результатам вивчення 5 – 10 тем.

Кількість годин – 2 години.

Місце проведення – навчальний кабінет коледжу

План проведення заняття:

I. Проведення контрольної роботи

II. Порядок проведення основної частини заняття: тестові та практичні завдання наведені у комплекті навчально-методичного забезпечення «Контрольні роботи»

III. Порядок проведення заключної частини заняття.

Здійснити перевірку і оцінювання виконаних завдань. Підвести підсумок практичного заняття звернувши увагу на основні помилки при його виконанні.

3. Рекомендована література (основна, допоміжна), інформаційні ресурси в Інтернеті

Основна література:

1. Указ Президента України «Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу» (із змінами, внесеними згідно з Указом Президента № 587/2000 від 12.04.2000) // Урядовий кур'єр – 2000. – 16.07.
2. Барановський Ф.В. Європейська інтеграція та демократичний розвиток України: концептуальний аналіз взаємовпливу: монографія / Ф.В. Барановський – Луганськ : «Елтон-2», 2007. – 407 с.
3. Бірюкова Т.В. Співпраця Європейського Союзу та України у сфері транспорту / Т.В. Бірюкова. // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2010. – № 5. – С.10-14.
4. Будько Т.В. Методологічний підхід до формування логістичних технологій на залізничному транспорті: / Т.В. Будько, Д.В. Ломотько // Залізничний транспорт України – 2010. – № 4. – С. 47-49.
5. Гончаров Ю.В. Світ. Європа. Україна: трансформація економіки та інтеграція / Ю.В. Гончаров, Ю.О. Петін, О.М. Сальник. – К. : Знання України, 2007. – 504 с.
6. Ільєнко О.В., Катерна О.К. Геологістика: Навчальний посібник / О.В. Ільєнко, О.К. Катерна. – К.: НАУ, 2013. – 274 с.
7. Карпінський Ю. О. Аналіз міжнародного досвіду створення інфраструктури геопросторових даних // Львів.: Сучасні досягнення геодезичної науки та виробництва. –Збірник наукових праць Західного Геодезичного Товариства. – Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, випуск 1(11).- 2006. – С. 151-164
8. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку / Н.В. Кудрицька. – К. : НТУ, 2010. – 338 с.
9. Харченко М.В., Цимбалістова О.А., Юденко Э.В. Формування поняттєво-категорійного апарату геологістики в умовах інформаційної економіки: Економічний науково-практичний журнал «Підприємництво та інновації». - Київ: Видавничий дім «Гельветика». 2020. Вип. 14, С.76-78.

Допоміжна література:

10. Гюлев Н. У. Конспект лекцій з курсу «Логістичний менеджмент»; Харків. нац. ун-т. міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова; Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2016. – 52 с.

11. Литвиненко Л. Базові аспекти адаптації авіатранспортної системи України до спільного ринку Європи в умовах фінансово - економічної кризи: /Л. Литвиненко // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 6. – С. 44-46.
12. Мандра В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. Економічний аналіз: зб. наук. праць. Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. Том 24. № 2. С. 92 – 97.
13. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О.] – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
14. Федорчук В.В. Теоретичні підходи до оцінювання якості функціонування міжнародних транспортних коридорів / В.В. Федорчук // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. – 2010. – № 4, ч. 1. – С. 157 – 161.
15. Чужиков В.І. Транспортна політика ЄС: соціальний аспект / В.І. Чужиков // Україна: аспекти праці. – 2010. – № 1. – С. 7-15.

Інформаційні ресурси в Інтернеті

16. Geo_M – геомаркетинг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://geomarketing.biz/>
17. Geologistics [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.geologistics.com/>
18. geomarketing and benefits of your company [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://geographica.gs/en/blog/uses-of-geomarketing/>
19. Geomarketing and GIS analyst [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.wigeogis.com/de/home>
20. Geomarketing technologic [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://whatis.techtarget.com/definition/geo-marketing>
21. Географія в маркетингу. ESRI GIS [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.esri-cis.ru/news/arcreview/detail.php?ID=1014&SECTION_ID=30
22. Геомаркетинг та аналіз просторових даних[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisgeo.org/catalogue/soft.html>
23. Напрями та методи аналізу територіально-розподільної інформації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisgeo.org/research/geomarketing.html>

24. Проект Закону «Про національну інфраструктуру геопросторових даних» від 3 грудня 2009 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

25. Публікації з питань прикладних геомаркетингових досліджень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisgeo.org/library/articles.html#geomarket>

26. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. №506–р. «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року». – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR080506.html.

27. Розпорядження Кабінету Міністрів України. Про схвалення «Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.