

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ПРИДНЕСТРОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. Т.Г. ШЕВЧЕНКО
БЕНДЕРСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ФИЛИАЛ
Кафедра «Транспортно-технологические машины и комплексы»



УТВЕРЖДАЮ

И.о. заведующий кафедрой ТТМиК

А.С. Янута

протокол № 2 от «05» 09 2023г

Фонд оценочных средств

ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ

«Управление техническими системами»

Направление подготовки:

2.23.03.03. «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов»

Профиль подготовки: «Автомобили и автомобильное хозяйство»,

Квалификация (степень) выпускника:

Бакалавр

2019 г.н.

РАЗРАБОТАЛ:

доцент

Е.Ю. Ляхов

Бендеры, 2023

Паспорт фонда оценочных средств по учебной дисциплине

1. В результате изучения учебной дисциплины Основы технической диагностики и диагностирование транспортных средств у обучающихся должны быть сформированы следующие компетенции:

Код компетенции	Формулировка компетенции
ОК-7	способностью к самоорганизации и самообразованию
ОПК-3	готовностью применять систему фундаментальных знаний (математических, естественнонаучных, инженерных и экономических) для идентификации, формулирования и решения технических и технологических проблем эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов
ПК-19	способностью в составе коллектива исполнителей к выполнению теоретических, экспериментальных, вычислительных исследований по научно-техническому обоснованию инновационных технологий эксплуатации транспортных и транспортно-технологических машин и оборудования
ПК-40	способностью определять рациональные формы поддержания и восстановления работоспособности транспортных и транспортно-технологических машин и оборудования

2. Программа оценивания контролируемой компетенции:

Текущая аттестация	Контролируемые модули, разделы (темы) дисциплины и их наименование.	Код контролируемой компетенции	Наименование оценочного средства
1	2	3	4
№1	Раздел 1. Понятие о технических системах и их управлении Раздел 2. Методы управления системами Раздел 3. Дерево целей и систем автомобильного транспорта и технической эксплуатации Раздел 4. Инновационный подход при управлении и совершенствовании больших систем Раздел 5. Методы принятия инженерных и управленческих решений	ОК-7, ОПК-3, ПК-19, ПК-40	Контрольная (модульная) работа №1
№ 2	Раздел 6. Интеграция мнения специалистов и субъектов производственных и рыночных процессов Раздел 7. Использование игровых методов при принятии решений в условиях риска и неопределенности Раздел 8. Использование имитационного моделирования и деловых игр при анализе производственных ситуаций и принятии решений Раздел 9. Жизненный цикл и обновление больших технических систем Раздел 10. Системный анализ при комплексной оценке программ и мероприятий инженерно-технической службы	ОК-7, ОПК-3, ПК-19, ПК-40	Контрольная (модульная) работа №2

Промежуточная аттестация (зачет с оценкой)	ОК-7, ОПК-3, ПК-19, ПК-40	Комплект контрольно- измерительны х материалов №1
--	------------------------------	---

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ПРИДНЕСТРОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. Т.Г. ШЕВЧЕНКО
БЕНДЕРСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ФИЛИАЛ
Кафедра «Транспортно-технологические машины и комплексы»

Комплект оценочных средств
для проведения текущей аттестации
ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ
«Управление техническими системами»

Направление подготовки:
2.23.03.03. «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов»

Профиль подготовки: «Автомобили и автомобильное хозяйство»,

Квалификация (степень) выпускника:
Бакалавр

2019 г.н.

Бендеры, 2023

Задания для контрольной (модульной) работы № 1

1. Основные свойства и характеристики больших технических систем.
2. Определение понятий система, структура системы.
3. Понятие об управлении. Составляющие и этапы процесса управления.
4. Рациональное и оптимальное управление.
5. Связь управления с обучаемостью системы.
6. Транспортная система страны, автомобильный транспорт, автотранспортное предприятие, инженерно-техническая служба, характерные примеры больших технических систем (БТС).
7. Особенности и тенденции развития транспорта в рыночных условиях.
8. Актуальность и значимость технической эксплуатации автомобилей. Факторы риска и времени.
9. Дерево целей (ДЦ) и дерево систем (ДС) автомобильного транспорта.
10. Классификация подсистем и факторов ДЦ и ДС.
11. Декомпозиция целей и ее методы.
12. Структура ДЦ и ДС технической эксплуатации автомобилей.
13. Постановка и решение инженерных и управленческих задач с использованием механизма ДЦ и ДС.
14. Дерево целей и дерево систем как инструменты эффективного анализа и управления производством, их взаимодействие.
15. Понятие о научно-техническом прогрессе.
16. Производственная функция управления.
17. Связь инноваций с технологиями.
18. Роль развития производства.
19. Этапы разработки и реализации нововведений.
20. Эффективность инновационных решений.
21. Роль фактора времени.
22. Бизнес-план как инструмент планирования нововведений в рыночных условиях.
23. Учет факторов риска при анализе инвестиционных процессов и программ.
24. Понятие инженерного и управленческого решения.
25. Алгоритм принятия решения.
26. Классификация методов принятия решения по способам, информации и аппарату.
27. Целевая функция и факторы, на нее влияющие.
28. Роль информации при принятии решения.
29. Особенности принятия решений в стандартных и нестандартных производственных ситуациях.
30. Роль и значение норматива при принятии и оценке решений.
31. Оценка стоимости и целесообразности сбора дополнительной информации.
32. Классификация методов управления.
33. Управляющие и управляемые элементы системы.
34. Жесткие и гибкие системы управления. Роль обратной связи в управлении системами.
35. Реактивный и программно-целевой методы управления.
36. Понятие о целях системы. Целевой показатель и нормативы.
37. Выбор показателей эффективности ИТС на основе дерева целей автомобильного транспорта и ТЭА.
38. Декомпозиции показателей эффективности: предприятие, служба, цех, участок.

39. Выбор объекта (объектов) воздействия на основе анализа ДС.
40. Выполнение целевого норматива при управлении техническими системами автомобильного транспорта.

Вариант № 1

1. Основные свойства и характеристики больших технических систем.
2. Роль фактора времени.

Вариант № 2

1. Определение понятий система, структура системы.
2. Бизнес-план как инструмент планирования нововведений в рыночных условиях.

Вариант № 3

1. Понятие об управлении. Составляющие и этапы процесса управления.
2. Учет факторов риска при анализе инвестиционных процессов и программ.

Вариант № 4

1. Рациональное и оптимальное управление.
2. Понятие инженерного и управленческого решения.

Вариант № 5

1. Связь управления с обучаемостью системы.
2. Алгоритм принятия решения.

Вариант № 6

1. Транспортная система страны, автомобильный транспорт, автотранспортное предприятие, инженерно-техническая служба, характерные примеры больших технических систем (БТС).
2. Классификация методов принятия решения по способам, информации и аппарату.

Вариант № 7

1. Особенности и тенденции развития транспорта в рыночных условиях.
2. Целевая функция и факторы, на нее влияющие.

Вариант № 8

1. Актуальность и значимость технической эксплуатации автомобилей. Факторы риска и времени.
2. Роль информации при принятии решения.

Вариант № 9

1. Дерево целей (ДЦ) и дерево систем (ДС) автомобильного транспорта.
2. Особенности принятия решений в стандартных и нестандартных производственных ситуациях.

Вариант № 10

1. Классификация подсистем и факторов ДЦ и ДС.
2. Роль и значение норматива при принятии и оценке решений.

Вариант № 11

1. Декомпозиция целей и ее методы.
2. Оценка стоимости и целесообразности сбора дополнительной информации.

Вариант № 12

1. Структура ДЦ и ДС технической эксплуатации автомобилей.
2. Классификация методов управления.

Вариант № 13

1. Постановка и решение инженерных и управленческих задач с использованием механизма ДЦ и ДС.
2. Управляющие и управляемые элементы системы.

Вариант № 14

1. Дерево целей и дерево систем как инструменты эффективного анализа и управления производством, их взаимодействие.
2. Жесткие и гибкие системы управления. Роль обратной связи в управлении системами.

Вариант № 15

1. Понятие о научно-техническом прогрессе.
2. Реактивный и программно-целевой методы управления.

Вариант № 16

1. Производственная функция управления.
2. Понятие о целях системы. Целевой показатель и нормативы.

Вариант № 17

1. Связь инноваций с технологиями.
2. Выбор показателей эффективности ИТС на основе дерева целей автомобильного транспорта и ТЭА.

Вариант № 18

1. Роль развития производства.
2. Декомпозиции показателей эффективности: предприятие, служба, цех, участок.

Вариант № 19

1. Этапы разработки и реализации нововведений.
2. Выбор объекта (объектов) воздействия на основе анализа ДС.

Вариант № 20

1. Эффективность инновационных решений.
2. Выполнение целевого норматива при управлении техническими системами автомобильного транспорта.

Критерии оценки за контрольную (модульную) работу № 1:

- Оценка «отлично» (44-50 баллов) выставляется студенту если:
 - на все вопросы даны исчерпывающие ответы;
 - ответы изложены грамотным научным языком, все термины употреблены корректно, все понятия раскрыты верно.
- Оценка «хорошо» (36-43 бала) выставляется студенту если:

- на все вопросы даны в целом верные ответы, но с отдельными неточностями, не носящими принципиального характера;

- в ответах не все термины употреблены правильно, присутствуют отдельные некорректные утверждения или присутствуют грамматические/стилистические погрешности изложения.

- Оценка «удовлетворительно» (30-35 баллов) выставляется студенту если:

- ответы на вопросы носят фрагментальный характер, верные выводы перемежаются с неверными;

- студент в целом, ориентируется в тематике пройденных тем учебной дисциплины, но испытывает проблемы с раскрытием отдельных вопросов.

- Оценка «неудовлетворительно» (25-29 баллов) выставляется если:

- студент имеет значительные пробелы в знаниях пройденного материала, допускает принципиальные ошибки в ответе на вопросы;

- демонстрирует изменение теоретического материала.

Задания для контрольной (модульной) работы № 2

1. Принятие решений в условиях определенности и дефицита информации.
2. Методы компенсации дефицита информации.
3. Целевая функция при принятии решений в условиях определенности.
4. Примеры принятия инженерных решений в условиях определенности.
5. Методы принятия решения в условиях дефицита информации.
6. Понятие о жизненном цикле системы и ее элементов. Жизненный цикл автомобиля и автомобильного парка.
7. Изменение показателей эффективности при старении подвижного состава.
8. Реализуемые показатели качества системы и ее элементов, влияние на эффективность управления.
9. Информация как товар.
10. Возрастная структура парка. Методы ее расчета, прогнозирования и управления.
11. Дискретное и случайное списание.
12. Лизинг как метод обновления технических систем.
13. Предпосылки и условия применения имитационного моделирования.
14. Понятие о модели в имитационном моделировании.
15. Сущность и процесс имитационного моделирования.
16. Массивы исходных данных и методы их получения.
17. Компьютерное моделирование. Методы и средства.
18. Использование моделирования при определении нормативов, решении технологических и управленческих задач.
19. Деловые (хозяйственные) игры как инструмент анализа технических систем, производственных ситуаций и принятия управленческих решений.
20. Использование деловых игр при обучении, тестировании и отборе персонала.
21. Понятие об игровых методах.
22. Принципы формирования, стратегии и результаты производственной игры.
23. Принятие решений в условиях риска.

24. Стратегии сторон при игровых методах моделирования процесса управления на автомобильном транспорте.
25. Построение платежных матриц выигрышей.
26. Принятие решений в условиях неопределенности.
27. Методы снятия и оценки неопределенности.
28. Принцип Лапласа, применение максиминных, минимаксных и промежуточных критериев.
29. Матрицы риска.
30. Уточнение решений на основе предварительного опыта, байесовский подход.
31. Классификация методов интеграции мнений специалистов.
32. Открытое обсуждение, метод комиссий, «мозговая атака», априорное ранжирование и др.
33. Технология применения априорного ранжирования. Выбор экспертов, инструктаж, обработка и интерпретация экспертного опроса.
34. Особенности и условия применения метода «Дельфи».
35. Опросы и интервью при управлении техническими системами автомобильного транспорта.
36. Комбинированные методы управления.
37. Постановка задачи оценки эффективности на примере инженерно-технической службы предприятия автомобильного транспорта.
38. Источники формирования фондов ИТС.
39. Варианты решений. Проверка эффективности принятых решений.
40. Системный анализ и иерархия целей инженерно-технической службы.

Вариант № 1

1. Принятие решений в условиях определенности и дефицита информации.
2. Понятие об игровых методах.

Вариант № 2

1. Методы компенсации дефицита информации.
2. Принципы формирования, стратегии и результаты производственной игры.

Вариант № 3

1. Целевая функция при принятии решений в условиях определенности.
2. Принятие решений в условиях риска.

Вариант № 4

1. Примеры принятия инженерных решений в условиях определенности.
2. Стратегии сторон при игровых методах моделирования процесса управления на автомобильном транспорте.

Вариант № 5

1. Методы принятия решения в условиях дефицита информации.
2. Построение платежных матриц выигрышей.

Вариант № 6

1. Понятие о жизненном цикле системы и ее элементов. Жизненный цикл автомобиля и автомобильного парка.

2. Принятие решений в условиях неопределенности.

Вариант № 7

1. Изменение показателей эффективности при старении подвижного состава.
2. Методы снятия и оценки неопределенности.

Вариант № 8

1. Реализуемые показатели качества системы и ее элементов, влияние на эффективность управления.
2. Принцип Лапласа, применение максиминных, минимаксных и промежуточных критериев.

Вариант № 9

1. Информация как товар.
2. Матрицы риска.

Вариант № 10

1. Возрастная структура парка. Методы ее расчета, прогнозирования и управления.
2. Уточнение решений на основе предварительного опыта, байесовский подход.

Вариант № 11

1. Дискретное и случайное списание.
2. Классификация методов интеграции мнений специалистов.

Вариант № 12

1. Лизинг как метод обновления технических систем.
2. Открытое обсуждение, метод комиссий, «мозговая атака», априорное ранжирование и др.

Вариант № 13

1. Предпосылки и условия применения имитационного моделирования.
2. Технология применения априорного ранжирования. Выбор экспертов, инструктаж, обработка и интерпретация экспертного опроса.

Вариант № 14

1. Понятие о модели в имитационном моделировании.
2. Особенности и условия применения метода «Дельфи».

Вариант № 15

1. Сущность и процесс имитационного моделирования.
2. Опросы и интервью при управлении техническими системами автомобильного транспорта.

Вариант № 16

1. Массивы исходных данных и методы их получения.
2. Комбинированные методы управления.

Вариант № 17

1. Компьютерное моделирование. Методы и средства.
2. Постановка задачи оценки эффективности на примере инженерно-технической службы предприятия автомобильного транспорта.

Вариант № 18

1. Использование моделирования при определении нормативов, решении технологических и управленческих задач.
2. Источники формирования фондов ИТС.

Вариант № 19

1. Деловые (хозяйственные) игры как инструмент анализа технических систем, производственных ситуаций и принятия управленческих решений.
2. Варианты решений. Проверка эффективности принятых решений.

Вариант № 20

1. Использование деловых игр при обучении, тестировании и отборе персонала.
2. Системный анализ и иерархия целей инженерно-технической службы.

Критерии оценки за контрольную (модульную) работу № 2:

- Оценка «отлично» (44-50 баллов) выставляется студенту если:
 - на все вопросы даны исчерпывающие ответы;
 - ответы изложены грамотным научным языком, все термины употреблены корректно, все понятия раскрыты верно.
- Оценка «хорошо» (36-43 бала) выставляется студенту если:
 - на все вопросы даны в целом верные ответы, но с отдельными неточностями, не носящими принципиального характера;
 - в ответах не все термины употреблены правильно, присутствуют отдельные некорректные утверждения или присутствуют грамматические / стилистические погрешности изложения.
- Оценка «удовлетворительно» (30-35 баллов) выставляется студенту если:
 - ответы на вопросы носят фрагментальный характер, верные выводы перемежаются с неверными;
 - студент в целом, ориентируется в тематике пройденных тем учебной дисциплины, но испытывает проблемы с раскрытием отдельных вопросов.
- Оценка «неудовлетворительно» (25-29 баллов) выставляется если:
 - студент имеет значительные пробелы в знаниях пройденного материала, допускает принципиальные ошибки в ответе на вопросы;
 - демонстрирует изменение теоретического материала.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ПРИДНЕСТРОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. Т.Г. ШЕВЧЕНКО
БЕНДЕРСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ФИЛИАЛ
Кафедра «Транспортно-технологические машины и комплексы»

Комплект оценочных средств
для проведения промежуточной аттестации
ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ
«Управление техническими системами»

Направление подготовки:
2.23.03.03. «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов»

Профиль подготовки: «Автомобили и автомобильное хозяйство»,

Квалификация (степень) выпускника:
Бакалавр

2019 г.н.

Бендеры, 2023

Комплект контрольно-измерительных материалов для проведения промежуточной аттестации в виде дифференцированного зачета.

Вопросы для подготовки к промежуточной аттестации (зачету с оценкой) студентов очной и заочной формы обучения, а также для выполнения контрольных работ студентами заочной формы обучения. В перечень входят вопросы к контрольным (модульным) работам.

1. Основные свойства и характеристики больших технических систем.
2. Определение понятий система, структура системы.
3. Понятие об управлении. Составляющие и этапы процесса управления.
4. Рациональное и оптимальное управление.
5. Связь управления с обучаемостью системы.
6. Транспортная система страны, автомобильный транспорт, автотранспортное предприятие, инженерно-техническая служба, характерные примеры больших технических систем (БТС).
7. Особенности и тенденции развития транспорта в рыночных условиях.
8. Понятие о надежности транспортного процесса и роли в ее обеспечении.
9. Актуальность и значимость технической эксплуатации автомобилей. Факторы риска и времени.
10. Трансформация инженерно-технической службы автомобильного транспорта и ее задачи в рыночных условиях.
11. Дерево целей (ДЦ) и дерево систем (ДС) автомобильного транспорта.
12. Классификация подсистем и факторов ДЦ и ДС.
13. Декомпозиция целей и ее методы.
14. Структура ДЦ и ДС технической эксплуатации автомобилей.
15. Постановка и решение инженерных и управленческих задач с использованием механизма ДЦ и ДС.
16. Дерево целей и дерево систем как инструменты эффективного анализа и управления производством, их взаимодействие.
17. Понятие о жизненном цикле системы и ее элементов. Жизненный цикл автомобиля и автомобильного парка.
18. Изменение показателей эффективности при старении подвижного состава.
19. Реализуемые показатели качества системы и ее элементов, влияние на эффективность управления.
20. Возрастная структура парка. Методы ее расчета, прогнозирования и управления.
21. Дискретное и случайное списание.
22. Лизинг как метод обновления технических систем.
23. Понятие о научно-техническом прогрессе.
24. Производственная функция управления.
25. Связь инноваций с технологиями.
26. Роль развития производства.
27. Этапы разработки и реализации нововведений.
28. Эффективность инновационных решений.
29. Роль фактора времени.
30. Бизнес-план как инструмент планирования нововведений в рыночных условиях.
31. Учет факторов риска при анализе инвестиционных процессов и программ.
32. Понятие инженерного и управленческого решения.
33. Алгоритм принятия решения.

34. Классификация методов принятия решения по способам, информации и аппарату.
35. Целевая функция и факторы, на нее влияющие.
36. Роль информации при принятии решения.
37. Принятие решений в условиях определенности и дефицита информации.
38. Методы компенсации дефицита информации.
39. Целевая функция при принятии решений в условиях определенности.
40. Особенности принятия решений в стандартных и нестандартных производственных ситуациях.
41. Роль и значение норматива при принятии и оценке решений.
42. Примеры принятия инженерных решений в условиях определенности.
43. Методы принятия решения в условиях дефицита информации.
44. Предпосылки и условия применения имитационного моделирования.
45. Понятие о модели в имитационном моделировании.
46. Сущность и процесс имитационного моделирования.
47. Массивы исходных данных и методы их получения.
48. Компьютерное моделирование. Методы и средства.
49. Использование моделирования при определении нормативов, решении технологических и управленческих задач.
50. Деловые (хозяйственные) игры как инструмент анализа технических систем, производственных ситуаций и принятия управленческих решений.
51. Использование деловых игр при обучении, тестировании и отборе персонала.
52. Понятие об игровых методах.
53. Принципы формирования, стратегии и результаты производственной игры.
54. Принятие решений в условиях риска.
55. Стратегии сторон при игровых методах моделирования процесса управления на автомобильном транспорте.
56. Построение платежных матриц выигрышей.
57. Принятие решений в условиях неопределенности.
58. Методы снятия и оценки неопределенности.
59. Принцип Лапласа, применение максиминных, минимаксных и промежуточных критериев.
60. Матрицы риска.
61. Уточнение решений на основе предварительного опыта, байесовский подход.
62. Информация как товар.
63. Оценка стоимости и целесообразности сбора дополнительной информации.
64. Классификация методов управления.
65. Управляющие и управляемые элементы системы.
66. Жесткие и гибкие системы управления. Роль обратной связи в управлении системами.
67. Реактивный и программно-целевой методы управления.
68. Понятие о целях системы. Целевой показатель и нормативы.
69. Классификация методов интеграции мнений специалистов.
70. Открытое обсуждение, метод комиссий, «мозговая атака», априорное ранжирование и др.
71. Технология применения априорного ранжирования. Выбор экспертов, инструктаж, обработка и интерпретация экспертного опроса.
72. Особенности и условия применения метода «Дельфи».
73. Опросы и интервью при управлении техническими системами автомобильного транспорта.

73. Комбинированные методы управления.
74. Постановка задачи оценки эффективности на примере инженерно-технической службы предприятия автомобильного транспорта.
75. Выбор показателей эффективности ИТС на основе дерева целей автомобильного транспорта и ТЭА.
76. Декомпозиции показателей эффективности: предприятие, служба, цех, участок.
77. Выбор объекта (объектов) воздействия на основе анализа ДС.
78. Выполнение целевого норматива при управлении техническими системами автомобильного транспорта.
79. Источники формирования фондов ИТС.
80. Варианты решений. Проверка эффективности принятых решений.
81. Системный анализ и иерархия целей инженерно-технической службы.

Критерии оценки устных ответов при контроле промежуточной аттестации (зачет с оценкой)

а) оценка "отлично":

- глубокие и твердые знания всего программного материала учебной дисциплины, содержащегося в рекомендованной, основной и дополнительной литературе, глубокое понимание сущности и взаимосвязи рассматриваемых явлений (процессов);
- логически последовательные, полные, правильные и конкретные ответы на поставленные вопросы, четкое изображение схем, графиков и чертежей;
- умение самостоятельно анализировать явления и процессы в их взаимосвязи и развитии, применять теоретические положения к решению практических задач, делать правильные выводы из полученных результатов;
- твердые навыки, обеспечивающие решение задач дальнейшей учебы и предстоящей профессиональной деятельности;

б) оценка "хорошо":

- достаточно твердые знания программного материала учебной дисциплины, содержащегося в основной и дополнительной литературе, правильное понимание сущности и взаимосвязи рассматриваемых явлений (процессов), достаточные знания основных положений смежных дисциплин;
- правильные, без существенных неточностей, ответы на поставленные вопросы, самостоятельное устранение замечаний о недостаточно полном освещении отдельных положений, грамотное изображение схем, графиков, чертежей;
- умение самостоятельно анализировать изучаемые явления и процессы, применять основные теоретические положения и математический аппарат к решению практических задач;
- достаточные навыки и умения, обеспечивающие решение задач дальнейшей учебы и предстоящей профессиональной деятельности;

в) оценка "удовлетворительно":

- знание основного материала учебной дисциплины без частных особенностей и основных положений смежных дисциплин;
- правильные, без грубых ошибок ответы на поставленные вопросы, несущественные ошибки в изображении графиков, схем, чертежей;
- умение применять теоретические знания к решению основных практических задач, ограниченное использование математического аппарата;
- посредственные навыки и умения, необходимые для дальнейшей учебы и профессиональной деятельности;

г) оценка "неудовлетворительно":

- отсутствие знаний значительной части программного материала;
- неправильный ответ хотя бы на один из основных вопросов, существенные и грубые ошибки в ответах на дополнительные вопросы, непонимание сущности излагаемых вопросов, грубые ошибки в изображении графиков, схем, чертежей;

- неумение применять теоретические знания при решении практических задач, отсутствие навыков в использовании математического аппарата;
- отсутствие навыков и умений, необходимых для дальнейшей учебы и предстоящей профессиональной деятельности.

Основная литература:

1. Кузнецов Е.С. Управление техническими системами: Учебное пособие. М.: МАДИ, 1998. 202 с.
2. Кузнецов Е.С. Состояние и тенденции технической эксплуатации и сервиса автомобилей в России. М.: Информтранс, 2000. (Автомобильный транспорт. Сер. Техническая эксплуатация и ремонт автомобилей).
3. Кузнецов Е.С. Управление технической эксплуатацией автомобилей. Издание второе, переработанное и дополненное. М.: Транспорт, 1990. – 272 с.
4. Гуджоян О.П., Землянский Л.А., Коноплянко В.И. Методы принятия управленческих решений. М.: МАДИ, 1997 г. 154 с.
5. Домнина С.В. Приобретение подвижного состава на условиях лизинга. М.: АСМАП, 1999. – 204 с.
6. Управление техническими системами на автомобильном транспорте. Методические указания по выполнению практических работ/Сост. Е.Ю. Ляхов – Бендеры: БПФ ГОУ ПГУ им. Т.Г. Шевченко, 2013. – 96 с.

Дополнительная литература:

1. Ассель Г. Маркетинг – принципы и стратегия. М.: ИНФРА-М, 2001.– 804с.
2. Блудян Н.О. Совершенствование структуры парка автомобилей Мострансавто с использованием механизма финансового лизинга. М.: Глобус, 1999.
3. Вентцель Е.С. Исследование операций. Задачи, принципы, методология. М.: Наука. 1988.
4. Котлер Ф. Основы маркетинга. Пер. с англ. М.: Прогресс, 1991. – 736 с.
5. Кузнецов Е.С. Техническая эксплуатация автомобилей в США. М.: Транспорт, 1992. – 352 с.
6. Кузнецов Е.С., Постолиит А.В. Компьютеризация процессов принятия инженерных решений на автомобильном транспорте. Часть 1. Информационное обеспечение управления автотранспортными предприятиями. Вып. 2. Обзорная информация. Информационный центр по автомобильному транспорту «Информавтотранс». М., 1992. – 38 с.
7. Кузнецов Е.С. Проблемы регулирования развития транспортной системы Швеции. Информавтотранс. Автомобильный транспорт. Вопросы автомобильных перевозок. Информационный сборник. Вып. 2. -М., 2000. – 29 с.
8. Макконнелл К.Р., Бью С.Л. Экономика. Принципы, проблемы и политика. М.: Техническая эксплуатация автомобилей: Учебник для вузов /Под ред. Е.С. Кузнецова. М.: Наука, 2001. – 535 с.
9. Прудовский Б.Д., Ухарский В.Б. Управление технической эксплуатацией автомобилей по нормативным показателям. -М.: Транспорт, 1990.
10. Руководство по подготовке промышленных технико-экономических исследований ЮНИДО. М.: Интерэксперт, 1995.
11. Феофанова М.Р. Управление персоналом, методология анализа качества рабочей силы. М.: Наука, 2001. 214 с.