



Федеральное агентство по рыболовству
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Калининградский государственный технический университет»
(ФГБОУ ВО «КГТУ»)
Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота

УТВЕРЖДАЮ
Начальник УРОПСИ

Фонд оценочных средств
(приложение к рабочей программе дисциплины)
«ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ БЕЗОПАСНОСТИ»
основной профессиональной образовательной программы магистратуры
по направлению подготовки

20.04.01 ТЕХНОСФЕРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Профиль программы
«КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ»

ИНСТИТУТ
РАЗРАБОТЧИК

Морской институт
Кафедра Менеджмента

1 РЕЗУЛЬТАТЫ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

Таблица 1 – Планируемые результаты обучения по дисциплине, соотнесенные с установленными индикаторами достижения компетенций

Код и наименование компетенции	Индикаторы достижения компетенции	Дисциплина	Результаты обучения (владения, умения и знания), соотнесенные с компетенциями/индикаторами достижения компетенции
ПК-1: Способен осуществлять планирование, разработку и экспертизу эффективности системы управления охраной труда	ПК-1.5: Экономически обосновывает мероприятия по повышению безопасности в системе управления охраной труда	Экономика и менеджмент безопасности	<u>Знать</u> : методы экономического планирования, разработки и экспертизы эффективности системы управления охраной труда. <u>Уметь</u> : самостоятельно применять методы экономического обоснования мероприятий по повышению безопасности в системе управления охраной труда. <u>Владеть</u> : навыками творческого использования методов экономического обоснования мероприятий по повышению эффективности системы управления охраной труда в различных ситуациях.

2 ПЕРЕЧЕНЬ ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПОЭТАПНОГО ФОРМИРОВАНИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (ТЕКУЩИЙ КОНТРОЛЬ) И ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ

2.1 Для оценки результатов освоения дисциплины используются:

- оценочные средства текущего контроля успеваемости;
- оценочные средства для промежуточной аттестации по дисциплине.

2.2 К оценочным средствам текущего контроля успеваемости относятся:

- тестовые задания;
- задания по темам практических занятий;

2.3 К оценочным средствам для промежуточной аттестации по дисциплине, проводимой в форме экзамена, соответственно относятся:

- задания по контрольной работе;
- вопросы к экзамену.

3 ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ТЕКУЩЕГО КОНТРОЛЯ УСПЕВАЕМОСТИ

3.1 Типовые тестовые задания, необходимые для оценки знаний, умений, навыков, характеризующих этапы формирования компетенций (их элементов, частей) в процессе освоения дисциплины (Приложение № 1).

Результаты тестирования оцениваются в соответствии с процентом верных ответов по следующей шкале:

- «неудовлетворительно» - менее 60% правильных ответов;
- «удовлетворительно» - от 61 до 74% правильных ответов;
- «хорошо» - от 75 до 89% правильных ответов;
- «отлично» - от 90 до 100% правильных ответов.

3.2 В Приложении № 2 приведены темы и вопросы для подготовки к практическим занятиям, предусмотренными рабочей программой дисциплины.

Результаты опросов на практических занятиях оцениваются по четырёхбалльной шкале ("отлично", "хорошо", "удовлетворительно", "неудовлетворительно"); за основу берется критерий "системность и полнота знаний в отношении изучаемых вопросов темы"; оценка по результатам опроса выставляется в зависимости от уровня освоения курсантом (студентом) тем дисциплины и соответствует следующему диапазону (в баллах от 2 до 5):

- 2 ("неудовлетворительно") – курсант (студент) обладает частичными и разрозненными знаниями, которые не может научно- корректно связывать между собой (только некоторые из которых может связывать между собой);
- 3 ("удовлетворительно") – курсант (студент) обладает минимальным набором знаний, необходимым для системного взгляда на изучаемый вопрос темы;
- 4 ("хорошо") – курсант (студент) обладает набором знаний, достаточным для системного взгляда на изучаемый вопрос темы;
- 5 ("отлично") – курсант (студент) обладает полнотой знаний и системным взглядом на изучаемый вопрос темы.

4 ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ

4.1 Промежуточная аттестация по дисциплине проводится в форме экзамена.

К экзамену допускаются курсанты (студенты), положительно аттестованные по результатам текущего контроля:

- получившие положительную оценку по результатам выполнения тестовых заданий;

- получившие положительную оценку по результатам практических занятий;
- получившие положительную оценку по контрольной работе (заочная форма).

4.2 Задания по контрольной работе (заочная форма обучения).

Задание по контрольной работе «*Экономическое обоснование мероприятий по повышению безопасности в системе охране труда*», выполняемой курсантами (студентами) заочной формы обучения, предусматривает написание мини-исследования, перекликающегося с проблематикой диссертационной работы. (Приложение № 3). Результаты контрольной работы позволяют оценить успешность освоения курсантами (студентами) соответствующих тем дисциплины.

Оценка контрольной работы определяется полнотой раскрытия материала:

- «отлично» - выставляется курсанту (студенту), если подробно раскрыта тема исследования, приведены современные статистические данные, характеризующие проблему, результаты исследования оформлены в виде аналитических таблиц и графиков, сформулированы выводы по результатам анализа;

- «хорошо» - выставляется курсанту (студенту), если имеются незначительные замечания в обосновании актуальности и полноте раскрытия проблемы исследования, неполные выводы по результатам анализа;

- «удовлетворительно» - выставляется курсанту (студенту), если проблема раскрыта поверхностно, не приведены статистические данные, характеризующие проблему, результаты анализа не оформлены в виде аналитических таблиц, отсутствуют выводы по результатам анализа, неверно определены расчетные показатели и другие;

- «неудовлетворительно» - выставляется курсанту (студенту), если тема исследования не раскрыта, неверно осуществлены расчеты и отсутствуют выводы по результатам анализа.

4.3 Типовые экзаменационные вопросы (Приложение №4) позволяют оценить уровень освоения дисциплины по критериям отлично, хорошо, удовлетворительно.

Экзаменационная оценка («отлично», «хорошо», «удовлетворительно» или «неудовлетворительно») является экспертной и зависит от уровня освоения курсантом (студентом) тем дисциплины (наличия и сущности ошибок, допущенных курсантом (студентом) при ответе на экзаменационный вопрос, выполнении им экзаменационного задания).

Критерии оценивания приведены ниже в таблице 2.

Таблица 2 - Критерии оценивания


Форма контроля	Критерии			
	«Отлично»	«Хорошо»	«Удовлетворительно»	«Неудовлетворительно»
Экзамен	выставляется в случаях полного и четкого ответа на два теоретических вопроса и дополнительные вопросы по изученной дисциплин, и при безошибочно решенной задаче	выставляется в случаях полного и четкого ответа на два теоретических вопроса, в основном верно решенной задаче, и незначительных, не принципиальных погрешностях при ответах на дополнительные вопросы	при правильных ответах на вопросы экзаменационного билета. Допускаются не принципиальные погрешности или незначительная незавершенность ответов, диктуемая лимитом времени, а также незначительные замечания и неточности по теоретическим вопросам и задаче. Не менее 50% основных положений экзаменационных вопросов должны быть раскрыты курсантом (студентом) полностью	выставляется при ответах, не удовлетворяющих критериям, указанным в предыдущих пунктах

5 СВЕДЕНИЯ О ФОНДЕ ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ И ЕГО СОГЛАСОВАНИИ

Фонд оценочных средств для аттестации по дисциплине «Экономика и менеджмент безопасности» представляет собой компонент основной профессиональной образовательной программы магистратуры по направлению подготовки 20.04.01 «Техносферная безопасность», профиль подготовки «Комплексное обеспечение безопасности на транспорте».

Фонд оценочных средств рассмотрен и одобрен на заседании кафедры менеджмента (протокол № 7 от 05.04.2022).

Заведующая кафедрой


_____ В. В. Дорофеева

Фонд оценочных средств рассмотрен и одобрен на заседании секции «Защита в чрезвычайных ситуациях» (протокол № 8 от 22.04.2022).

Заведующая секцией



В.А. Даниленкова

ТИПОВЫЕ ТЕСТОВЫЕ ЗАДАНИЯ

Вариант 1.

1. Свойство человека и компонентов окружающей среды причинять ущерб живой и неживой материи – это ...:
 - а) риск;
 - б) происшествие;
 - в) опасность;
 - г) очаг;
 - д) гомосфера.
2. Компоненты биосферы и техносферы, излучающие опасность, называются ... опасности:
 - а) очагом;
 - б) полем;
 - в) потоком;
 - г) источником;
 - д) зоной.
3. Среда обитания, созданная с помощью воздействия людей и технических средств на природную среду, называется:
 - а) ноксосферой;
 - б) гомосферой;
 - в) техносферой;
 - г) биосферой.
4. Угроза взрыва – это возможность:
 - а) размещения или совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на объектах транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить объекты транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств, нанести им и/или их грузу повреждения;
 - б) разрушения объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств или нанесения им и/или их грузу, здоровью персонала, пассажирам и другим лицам повреждений путем взрыва (обстрела);
 - в) совершения разрушения элементов на объектах транспортной инфраструктуры и/или транспортных средствах, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.
5. Субъект транспортной инфраструктуры на объектах транспортной инфраструктуры первой категории при втором уровне безопасности обязан не допускать посетителей:
 - а) на территорию технологического сектора зоны транспортной безопасности и на критические элементы объектов транспортной инфраструктуры;
 - б) на критические элементы объектов транспортной инфраструктуры;
 - в) на территорию сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры;
 - г) на территорию перевозочного сектора зоны транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и на критические элементы объектов транспортной инфраструктуры.
6. Транспортные средства метрополитена при категорировании могут иметь:

- а) не категорируются;
 - б) категорию по наивысшей категории объекта метрополитена, где они эксплуатируются;
 - в) четыре категории.
7. Работодатель в законодательном порядке обязан отстранить рабочего от работы, если он:
- а) находится в состоянии алкогольного опьянения;
 - б) грубо нарушил требования охраны труда;
 - в) не применяет полагающиеся ему средства индивидуальной защиты.
8. Работник имеет право на:
- а) ежегодный оплачиваемый отпуск не менее одного месяца;
 - б) отказ выполнять работу, угрожающую его жизни или здоровью;
 - в) дополнительный отпуск при выработке более 120 часов сверхурочной работы.
9. Заболевание считают профессиональным, если оно:
- а) получено рабочим-профессионалом;
 - б) соответствует списку профзаболеваний, не зависимо от того, где и как оно было получено;
 - в) вызвано воздействием профессиональных вредностей и его диагноз соответствует списку профзаболеваний.
10. Обязательные требования к железнодорожному подвижному составу, используемому для организации перевозочного процесса, и формы подтверждения соответствия устанавливаются на основании:
- а) законодательства Российской Федерации о техническом регулировании;
 - б) законодательства Российской Федерации о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности перевозимых грузов;
 - в) законодательства Российской Федерации об экологической безопасности и охране окружающей среды.
11. При перевозке опасных грузов на тару, вагоны, контейнеры нанесением знаков, кодов опасности, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, обязан заниматься:
- а) руководитель железнодорожной станции, принимающей груз к перевозке;
 - б) грузоотправитель (отправитель);
 - в) грузополучатель (получатель).
12. Промывку и дезинфекцию вагонов, контейнеров после выгрузки опасных грузов в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, обязан провести:
- а) перевозчик;
 - б) грузоотправитель (отправитель);
 - в) грузополучатель (получатель).
13. Органом технического надзора и классификации судов в РФ:
- а) Морская администрация морского или рыбного порта;
 - б) Инспекция государственного портового надзора;
 - в) Морской Регистр Судоходства России.
14. Лишним фактором при определении минимального состава экипажа судна является:
- а) обеспечение безопасности плавания;
 - б) обеспечение погрузки;
 - в) недопущение перегрузки членов экипажа работой.
15. Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта осуществляет государственный надзор за:
- а) за спортивными и прогулочными судами;

- б) соблюдением международных договоров РФ, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства РФ о торговом мореплавании;
 - в) защитой морской среды.
16. К основным причинам транспортных аварий относят:
- а) отсутствие разметки на дорогах;
 - б) отсутствие регулировщика на нерегулируемом перекрестке;
 - в) невнимательность участников дорожного движения.
17. Под активной безопасностью понимают свойства автомобиля, которые направлены на:
- а) снижение тяжести последствия ДТП;
 - б) снижение вероятности возникновения ДТП;
 - в) снижение степени отрицательного воздействия на окружающую среду.
18. Происшествие, при котором движущиеся транспортные средства соприкоснулись между собой или с подвижным составом железных дорог называется:
- а) опрокидывание;
 - б) наезд на стоящее транспортное средство;
 - в) столкновение.
19. Суть понятия «обстоятельства» – это совокупность условий, в которых ...:
- а) не совершаются, какие-либо процессы, явления, события, факты;
 - б) совершаются, происходят какие-либо процессы, явления, события, факты;
 - в) совершаются какие-либо процессы работы судна.
20. Суть понятия «риск» – это:
- а) количественная оценка опасности;
 - б) возможность наступления какого-либо события;
 - в) мысленное решение задачи в неопределенной ситуации.
21. Вероятность события равна:
- а) отношению числа исходов, благоприятствующих событию, к общему числу исходов;
 - б) общему числу исходов;
 - в) количеству исходов, неблагоприятствующих событию.
22. Оценка экономической эффективности системы управления рисками определяется на основе:
- а) анализа тренда аварийности и как следствие - потерь в материальном выражении;
 - б) анализа тренда аварийности и как следствие - потерь в денежном выражении;
 - в) анализа тренда аварийности и как следствие - потерь в процентном выражении.
23. Эффективность управления рисками в промышленном рыболовстве выражается в сумме:
- а) снижения уровня потерь;
 - б) повышения уровня потерь за вычетом затрат на содержание и функционирование системы управления рисками;
 - в) снижения уровня потерь за вычетом затрат на содержание и функционирование системы управления рисками.
24. Экономический риск - это:
- а) все внутренние и внешние предпосылки, которые могут негативно повлиять на достижение стратегических целей;
 - б) вероятность возникновения убытков или недополучения доходов по сравнению с прогнозируемым вариантом;
 - в) возможность случайного возникновения убытков, измеряемых в денежном выражении.
25. Необходимость выбора из двух или нескольких возможных вариантов решений, направлений, действий означает:

- а) альтернативность;
 - б) неопределенность;
 - в) противоречивость.
26. Цели и основные задачи методики формальной оценки безопасности на судне включают:
- а) понижение безопасности мореплавания, включающая защиту жизни и здоровья человека;
 - б) повышение безопасности мореплавания, включающая защиту жизни и здоровья человека;
 - в) повышение опасности мореплавания, не включающая защиту жизни и здоровья человека.
27. Возможность получения отрицательного или нулевого риска – это риск:
- а) чистый;
 - б) спекулятивный;
 - в) природный.
28. Выявление источников и причин риска, этапов и работ, при выполнении которых возникает риск – это такой анализ, как:
- а) количественный;
 - б) качественный;
 - в) стоимостной.
29. К методам минимизации негативного влияния неблагоприятных событий относят:
- а) дособытийные методы управления рисками;
 - б) методы финансирования риска;
 - в) методы сокращения риска.
30. Матрица комбинаций определенных и неопределенных факторов, обуславливающих эффективность инвестиций – это матрица:
- а) вопросов;
 - б) решений;
 - в) слабых сторон.

Вариант 2.

1. Любые явления, процессы, объекты, свойства предметов, способные в определенных условиях причинить ущерб здоровью человека - это:
- а) опасность
 - б) риск
 - в) вероятность
2. Угрозу национальной безопасности России в экономической сфере могут представлять:
- а) наличие экологически неблагополучных регионов;
 - б) ослабление международных позиций страны;
 - в) возникновение масштабных эпидемий и пандемий;
 - г) неравномерное развитие регионов и прогрессирующая трудонедостаточность.
3. Совет безопасности Российской Федерации:
- а) санкционирует действия по обеспечению национальной безопасности;
 - б) координирует деятельность сил и органов обеспечения национальной безопасности;
 - в) формирует статьи федерального бюджета для реализации конкретных целевых программ в области национальной безопасности.

4. Транспортные средства метрополитена при категорировании могут иметь:
 - а) не категорируются;
 - б) категорию по наивысшей категории объекта метрополитена, где они эксплуатируются;
 - в) четыре категории.
5. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, совершенные по неосторожности, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния (КоАП РФ), влечет наложение административного штрафа на граждан в размере:
 - а) от трех тысяч до пяти тысяч рублей;
 - б) от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей;
 - в) от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей.
6. Проход в технологический сектор зоны транспортной безопасности разрешается:
 - а) по документам, удостоверяющим личность;
 - б) свободно всем категориям граждан;
 - в) персоналу по документам установленного образца.
7. На автозаправочной станции запрещается:
 - а) заправка транспортных средств с работающими двигателями, кроме машин скорой помощи;
 - б) проезд транспортных средств над подземными резервуарами, если это не предусмотрено технико-эксплуатационной документацией;
 - в) заправка транспортных средств, в которых находятся пассажиры (за исключением легковых автомобилей).
8. Право работника на труд в Российской Федерации устанавливается таким законодательным актом, как:
 - а) Трудовой кодекс РФ;
 - б) Конституция РФ;
 - в) Конвенция о защите прав человека и основных свобод.
9. Сторонами трудовых отношений являются:
 - а) физическое лицо и юридическое лицо;
 - б) работник и руководитель;
 - в) работник и работодатель.
10. В железнодорожном подвижном составе отсутствуют:
 - а) грузовые вагоны, локомотивы;
 - б) пассажирские вагоны, локомотивы;
 - в) грузобагаж, железнодорожные подъездные пути.
11. Подача вагонов на железнодорожные пути необщего пользования согласовывается с:
 - а) лицом, ответственным за организацию и осуществление маневровой работы на ж/д-ых путях необщего пользования;
 - б) руководством организации;
 - в) представителем федерального органа исполнительной власти в области ж/д-ого транспорта.
12. Сигналы остановки, которыми ограждаются вагоны на месте погрузки (выгрузки) окрашены в цвет:
 - а) красный;
 - б) желтый;
 - в) черный.
13. Аварийный случай, в результате которого произошло повреждение судна, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств с небольшими убытками - это:
 - а) кораблекрушение;

- б) авария;
 - в) аварийное происшествие.
14. Столкновения, навалы, посадки на грунт, удары судна о подводные препятствия, штормовые повреждения относят к такой группе причин, обуславливающих возникновение аварий, как:
- а) навигационные;
 - б) технологические;
 - в) технические.
15. К персональным факторам, влияющим на поведение и действия человека на борту судна относят:
- а) плохое руководство;
 - б) шум, вибрация на борту;
 - в) усталость, недостаток сна.
16. Перечень неисправностей ТС и условия, при которых запрещается их эксплуатация, определяются:
- а) предприятием-изготовителем ТС;
 - б) Правительством РФ;
 - в) Министерством транспорта РФ.
17. В случае обнаружения признаков ухудшения состояния здоровья водителя, угрожающего безопасности движения, субъект транспортной деятельности имеет право направить его на:
- а) внеочередное обязательное медицинское освидетельствование;
 - б) внеочередной обязательный периодический медицинский осмотр;
 - в) внеочередной послерейсовый медицинский осмотр.
18. Эксплуатация транспортного средства запрещается в случае, если:
- а) двигатель не развивает максимальной мощности;
 - б) двигатель неустойчиво работает на холостых оборотах;
 - в) имеется неисправность в глушителе.
19. Риски принято классифицировать по таким признакам, как:
- а) вероятные последствия;
 - б) источники возникновения, объекты поражения;
 - в) длительность события.
20. Методологическим базисом проектирования системы управления рисками является:
- а) системный подход;
 - б) комплексный подход;
 - в) аналитический подход.
21. Цели и основные задачи методики формальной оценки безопасности на судне включают:
- а) понижение безопасности мореплавания, включающая защиту жизни и здоровья человека;
 - б) повышение безопасности мореплавания, включающая защиту жизни и здоровья человека;
 - в) повышение опасности мореплавания, не включающая защиту жизни и здоровья человека.
22. Возможность получения отрицательного или нулевого риска – это риск:
- а) чистый;
 - б) спекулятивный;
 - в) природный.
23. Выявление источников и причин риска, этапов и работ, при выполнении которых возникает риск – это такой анализ, как:
- а) количественный;
 - б) качественный;

- в) стоимостной.
24. Наибольший финансовый вред, ущерб, причиненный фирме убытком при наихудшем стечении обстоятельств:
- а) максимально возможный убыток;
 - б) минимально возможные затраты;
 - в) общий ожидаемый убыток.
25. Статистический метод принятия решения на основе выбора наилучшего варианта из нескольких альтернатив по заранее выбранным критериям - это:
- а) платёжная матрица;
 - б) матрица рисков;
 - в) матрица решений.
26. Под активной безопасностью понимают свойства автомобиля, которые направлены на:
- а) снижение тяжести последствия ДТП;
 - б) снижение вероятности возникновения ДТП;
 - в) снижение степени отрицательного воздействия на окружающую среду.
27. Происшествие, при котором движущиеся транспортные средства соприкоснулись между собой или с подвижным составом железных дорог называется:
- а) опрокидывание;
 - б) наезд на стоящее транспортное средство;
 - в) столкновение.
28. Суть понятия «обстоятельства» – это совокупность условий, в которых ...:
- а) не совершаются, какие-либо процессы, явления, события, факты;
 - б) совершаются, происходят какие-либо процессы, явления, события, факты;
 - в) совершаются какие-либо процессы работы судна.
29. Ответственность и обязанности по обеспечению безопасных условий и охраны здоровья работников в организации возлагаются на:
- а) главного инженера (технического руководителя) организации;
 - б) работодателя;
 - в) руководителя службы охраны труда организации.
30. Непосредственное руководство маневровой работой одиночных локомотивов на ж/д путях необщего пользования осуществляет:
- а) руководитель организации;
 - б) руководитель маневров;
 - в) руководитель бригады осмотра состава.

Вариант 3.

1. Федеральным органом, формирующим законодательную базу в области обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, является ... РФ:
- а) Правительство;
 - б) Президент;
 - в) Совет безопасности;
 - г) Федеральное собрание.
2. Борьба с преступностью и террористической деятельностью осуществляется ...:
- а) Министерством иностранных дел РФ;

- б) Министерством юстиции РФ;
 - в) Прокуратурой РФ;
 - г) Федеральной службой безопасности РФ
3. К безопасным относятся следующие классы условий труда:
- а) оптимальные;
 - б) вредные;
 - в) экстремальные.
4. Подготовка сил обеспечения транспортной безопасности включает в себя:
- а) специальную и огневую подготовку;
 - б) техническую и физическую подготовку;
 - в) теоретическую, тренажерную и практическую подготовку.
5. Требования по обеспечению транспортной безопасности являются обязательными для исполнения:
- а) всеми субъектами транспортной инфраструктуры, но не распространяются на всех юридических и/или физических лиц, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств;
 - б) всеми субъектами транспортной инфраструктуры и распространяются на всех юридических и/или физических лиц, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств;
 - в) всеми юридическими лицами.
6. Согласно Федеральному закону от 09.02.2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» органы аттестации – это:
- а) учебные центры транспортной безопасности, осуществляющие подготовку сил обеспечения транспортной безопасности и осуществляющие прием итоговых выпускных экзаменов;
 - б) представители Ространснадзора, осуществляющие проверку субъекта транспортной инфраструктуры, связанную с транспортной безопасностью;
 - в) должностные лица субъекта транспортной инфраструктуры, осуществляющие прием экзаменов перед назначением на должность, связанную с транспортной безопасностью;
 - г) компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, их территориальные подразделения, а также организации, находящиеся в ведении компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченные ими на аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности.
7. Термину «опасность» согласно ГОСТ 12.0.230-2007 Система стандартов безопасности труда соответствует определение:
- а) объект, способный нанести травму или причинить иной вред здоровью человека;
 - б) ситуация, способная нанести травму или причинить иной вред здоровью человека;
 - в) производственный фактор, способный нанести травму или причинить иной вред здоровью человека.
8. Термину «риск» согласно ГОСТ 12.0.230-2007 Система стандартов безопасности труда соответствует определение:
- а) сочетание вероятности возникновения в процессе трудовой деятельности опасного события, тяжести травмы или другого ущерба для здоровья человека, вызванных этим событием;
 - б) процесс признания существования опасности и определение ее характеристик;
 - в) процесс получения объективной оценки данных о потенциальной опасности и ущербе, который она может вызвать.
9. Ответственность и обязанности по обеспечению безопасных условий и охраны здоровья работников в организации возлагаются на:

- а) главного инженера (технического руководителя) организации;
 - б) работодателя;
 - в) руководителя службы охраны труда организации.
10. Непосредственное руководство маневровой работой одиночных локомотивов на ж/д-ых путях необщего пользования осуществляет:
- а) руководитель организации;
 - б) руководитель маневров;
 - в) руководитель бригады осмотра состава.
11. Согласно Техническому регламенту ТС «О безопасности железнодорожного подвижного состава» локомотивы, используемые для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, и головные вагоны моторвагонного подвижного состава должны быть оснащены:
- а) сигнализацией контроля закрытия дверей;
 - б) системой контроля бодрствования машиниста;
 - в) аппаратурой спутниковой навигации, способствующей обеспечению безопасности движения.
12. Неверным требованием к стояночным тормозам железнодорожного подвижного состава является:
- а) стояночный тормоз единицы железнодорожного подвижного состава должен обеспечивать ее удержание на нормируемом уклоне;
 - б) механизм ручного стояночного тормоза должен быть оснащен устройством, исключающим самопроизвольный отпуск стояночного тормоза;
 - в) запрещается применение автоматических стояночных тормозов.
13. Для создания эффективной «команды» на мостике нужно пройти 4 этапа:
- а) Формирование-Штурмование-Приведение в норму-Выполнение;
 - б) Анализ-Планирование-Организация-Контроль;
 - в) Планирование-Выполнение-Контроль-Коррекция.
14. Модель, позволяющая избежать потерь важной информации в процессе расследования аварий, автором которой является Хоукинс – это модель ...:
- а) SWOT;
 - б) SHEL;
 - в) PEST.
15. Кораблекрушения и аварии с судами расследуются:
- а) судовладельцами;
 - б) капитанами портов;
 - в) судовыми офицерами.
16. Водитель обязан обеспечить исправное техническое состояние ТС:
- а) если нет механика, ответственного за техническое состояние ТС;
 - б) если водитель управляет личным ТС;
 - в) в любом случае.
17. На увеличение вероятности ДТП в наибольшей степени влияет фактор:
- а) улучшение динамических характеристик автомобиля;
 - б) рост количества транспортных средств;
 - в) недостаточное количество средств регулирования.
18. В понятие «дорога» входит:
- а) проезжая часть;
 - б) проезжая часть, а также трамвайные пути;
 - в) одна или несколько проезжих частей, трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.
19. Оценка последствий нежелательного события проводится по:
- а) прямым и косвенным убыткам;

- б) фактическим и предполагаемым убыткам;
 - в) материальным и экономическим убыткам.
20. Матрица рисков представляет собой:
- а) график;
 - б) диаграмму;
 - в) таблицу.
21. Сущность понятия "дискретно-непрерывный контроль" заключается в:
- а) осуществлении анализа параметров через определенные промежутки времени;
 - б) осуществлении фиксации параметров через определенные промежутки времени;
 - в) осуществлении фиксации и анализа параметров через определенные промежутки времени.
22. Критерий гарантированного результата носит название критерия...:
- а) Вальда;
 - б) Байеса-Лапласа;
 - в) Лапласа.
23. Внутренняя процентная ставка, которая определяет максимально приемлемую ставку дисконта, при которой можно инвестировать средства без каких либо потерь для собственника - это:
- а) внутренняя норма доходности;
 - б) ожидаемая норма доходности;
 - в) допустимая норма доходности.
24. К методам минимизации негативного влияния неблагоприятных событий относят:
- а) дособытийные методы управления рисками;
 - б) методы финансирования риска;
 - в) методы сокращения риска.
25. Матрица комбинаций определенных и неопределенных факторов, обуславливающих эффективность инвестиций – это матрица:
- а) вопросов;
 - б) решений;
 - в) слабых сторон.
26. В случае обнаружения признаков ухудшения состояния здоровья водителя, угрожающего безопасности движения, субъект транспортной деятельности имеет право направить его на:
- а) внеочередное обязательное медицинское освидетельствование;
 - б) внеочередной обязательный периодический медицинский осмотр;
 - в) внеочередной послерейсовый медицинский осмотр.
27. Эксплуатация транспортного средства запрещается в случае, если:
- а) двигатель не развивает максимальной мощности;
 - б) двигатель неустойчиво работает на холостых оборотах;
 - в) имеется неисправность в глушителе.
28. Риски принято классифицировать по таким признакам, как:
- а) вероятные последствия;
 - б) источники возникновения, объекты поражения;
 - в) длительность события.
29. Экономический риск - это:

- а) все внутренние и внешние предпосылки, которые могут негативно повлиять на достижение стратегических целей;
- б) вероятность возникновения убытков или недополучения доходов по сравнению с прогнозируемым вариантом;
- в) возможность случайного возникновения убытков, измеряемых в денежном выражении.

30. Необходимость выбора из двух или нескольких возможных вариантов решений, направлений, действий означает:

- а) альтернативность;
- б) неопределенность;
- в) противоречивость.

Темы и вопросы для обсуждения практических занятий

Тема 1. Введение в дисциплину «Экономика и менеджмент безопасности»

А) форма проведения занятия – практическое занятие.

Б) вопросы для обсуждения:

Вопрос 1. Каким образом в России регламентируются вопросы, связанные с общей безопасностью?

Вопрос 2. Какие виды безопасности Вам известны? Дайте их краткую характеристику.

Вопрос 3. В чём особенность безопасности на транспорте?

Вопрос 4. Что из себя представляет экономика безопасности?

Вопрос 5. Дайте понятие системы менеджмента безопасности и её основных элементов.

В) методические указания по самостоятельной подготовке к практическим занятиям

Перед практическим занятием 1 курсанту (студенту) рекомендуется повторить лекционный материал по теме 1, прочитать рекомендуемый в списке источников материал и выполнить предложенные преподавателем задания.

Приведём пример заданий, предназначенных для самостоятельного выполнения при подготовке к практическому занятию 1:

1. Пользуясь данными из открытых источников составьте применительно к Калининградской области и России в целом:

- перечень опасностей на ж/д-ом транспорте;
- перечень опасностей на морском транспорте;
- перечень опасностей на автомобильном транспорте.

2. Пользуясь данными официальной статистики охарактеризуйте состояние транспортной инфраструктуры Калининградской области на 2022 год для:

- ж/д-ого транспорта;
- морского транспорта;
- автомобильного транспорта.

Тема 2. Анализ аварийной статистики на транспорте

А) форма проведения занятия – практическое занятие

Б) вопросы для обсуждения

1. Каковы основные причины аварий на железнодорожном транспорте?
2. Каковы характерные особенности железнодорожного транспорта?
3. Каковы основные причины потерь судов?
4. Какие основные последствия аварий на судах Вы можете указать?
5. Каковы основные причины ДТП в России?
6. Назовите основные мероприятия по устранению и профилактике ДТП при эксплуатации автомобильного транспорта.

В) методические указания по самостоятельной подготовке к практическим занятиям

Перед практическим занятием 2 курсанту (студенту) рекомендуется повторить лекционный материал по теме 2, прочитать рекомендуемый в списке источников материал и выполнить предложенные преподавателем задания.

Приведём пример заданий, предназначенных для самостоятельного выполнения при подготовке к практическому занятию 2:

1. Выберите одно из резонансных происшествий (аварий) на транспорте (ж/д, морской, речной, автомобильный) и проанализируйте его по плану:
 - обстоятельства происшествия (где, когда, кто участник, чья вина);
 - причины (вероятные) произошедшего события;
 - результаты (ущерб) происшествия.
2. Составьте перечень потенциальных опасностей при эксплуатации различных видов транспорта в России.

Тема 3. Учёт рисков при обосновании мероприятий по повышению безопасности на транспорте

А) форма проведения занятия – практическое занятие.

Б) вопросы для обсуждения

1. Дайте определение вероятности.
2. Каким образом рассчитывается риск?
3. Какие профессиональные риски бывают у сфере транспорта?
4. Какие методы оценки профессиональных рисков Вам известны?
5. Объясните, каким образом осуществляется экономическое обоснование мероприятий по повышению безопасности на транспорте

В) методические указания по самостоятельной подготовке к практическим занятиям

Перед практическим занятием 3 курсанту (студенту) рекомендуется повторить лекционный материал по теме 3, прочитать рекомендуемый в списке источников материал и выполнить предложенные преподавателем задания.

Приведём пример заданий, предназначенных для самостоятельного выполнения при подготовке к практическому занятию 3:

1. Провести численную оценку риска чрезвычайного происшествия технической системы, состоящей из трёх подсистем с независимыми отказами. Вероятности отказов подсистем: $P_1 = 10^{-3}$, $P_2 = 10^{-4}$, $P_3 = 10^{-2}$, ожидаемые ущербы от отказов подсистем: $U_1 = 10 \cdot 10^6$ руб.; $U_2 = 50 \cdot 10^6$ руб.; $U_3 = 5 \cdot 10^6$ руб.

2. Найдите вероятность безотказной работы системы, вероятность отказа системы. Рассчитайте риск персонала, обслуживающего систему, если известно, что ежегодно от отказа подобных систем погибает около двух человек. Численность обслуживающего персонала – 2000 чел.

ЗАДАНИЕ ПО КОНТРОЛЬНОЙ РАБОТЕ

(заочная форма обучения)

Для курсантов (студентов) заочной формы обучения согласно Учебному плану по дисциплине «Экономика и менеджмент безопасности» предусмотрено написание контрольной работы «Экономическое обоснование мероприятий по повышению безопасности в системе охране труда».

Контрольная работа выполняется в виде мини-исследования, включающего анализ одного из транспортных предприятий г.Калининграда (или области).

Контрольная работа выполняется курсантом (студентом) самостоятельно, является творческим заданием, должна сопровождаться аналитическим обзором научной литературы (книги, учебники, пособия) и периодических изданий по выбранной теме.

Перед началом работы курсант (студент) самостоятельно выбирает транспортное предприятие, по которому будет проводить свое мини-исследование.

После выбора предприятия курсанты (студенты) должны:

- изучить теоретические основы дисциплины в выбранном направлении транспорта;
- определить виды профессиональных рисков, существующих для сотрудников предприятия;
- составить карту рисков для обоснования мероприятий по повышению безопасности в системе охране труда.

Контрольная работа должна обязательно включать в себя следующие пункты:

Введение (краткое описание выбранного предприятия, обоснование выбора вида транспорта).

1. Теоретические основы экономики и менеджмента безопасности на транспорте
2. Характеристика профессиональных рисков предприятия-объекта исследования
3. Карта рисков как инструмент обоснования мероприятий по повышению безопасности в системе охране труда

Заключение (краткие выводы, собственное обоснованное видение дальнейшего развития выбранного предприятия).

Список использованных источников.

Без защиты контрольной работы студент (студент) не допускается к экзамену по курсу.

Общие требования к работе: аккуратность оформления, четкость построения, логическая последовательность изложения материала, убедительность аргументации, краткость и точность формулировок, конкретность изложения результатов работы, доказательность выводов.

Контрольная работа является одним из видов контроля результатов освоения курсантами (студентами) заочной формы обучения дисциплины, предусмотренных учебным планом. Результаты контрольной работы позволяют оценить успешность освоения курсантами (студентами) соответствующих тем дисциплины. Оценка контрольной работы определяется полнотой раскрытия материала. Выполненная контрольная работа подлежит защите, по результатам которой выставляется оценка («зачтено» / «незачтено»).

**ВОПРОСЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ
(ЭКЗАМЕН) ПО ДИСЦИПЛИНЕ
«ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ БЕЗОПАСНОСТИ»**

- 1) Понятие национальной безопасности.
- 2) Нормативные документы, регламентирующие вопросы общей безопасности.
- 3) Основные направления деятельности в разрезе экономики безопасности.
- 4) Понятие экономики безопасности.
- 5) Система менеджмента безопасности.
- 6) Цикл управления PDCA (Plan-do-Check-Act).
- 7) Система управления охраной труда.
- 8) Система транспортной безопасности.
- 9) Основные причины аварийности на ж/д транспорте.
- 10) Основные причины аварийности на морском транспорте.
- 11) Основные причины аварийности автомобильного транспорта.
- 12) Понятие вероятности наступления событий.
- 13) Расчёт риска в менеджменте безопасности.
- 14) Матрица рисков как инструмент обоснования мероприятий по охране труда.
- 15) Классификация профессиональных рисков.
- 16) Метод оценки рисков «галстук-бабочка».
- 17) Оценка рисков методом «дерева решений».
- 18) Экономическая эффективность трудоохранных мероприятий.
- 19) Экологическая эффективность трудоохранных мероприятий.
- 20) Показатели производственного травматизма на транспорте.