

Документ подписан простой электронной подписью
Информация о владельце:
ФИО: Порохня Андрей Алексеевич
Должность: И.о. директора института перспективной инженерии
Дата подписания: 16.06.2024
Уникальный программный ключ:
990bea3aeec48c23bd8699e48288f8d1960e608

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

УТВЕРЖДАЮ
И.о. директора института
перспективной инженерии
канд.техн. наук, доцент
Порохня А.А.

**ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ
по дисциплине**

«Анализ и управление транспортными рисками»

Направление подготовки	23.03.01 Технология транспортных процессов
Направленность (профиль)	Транспортная логистика
Год начала обучения	2026
Форма обучения	Заочная
Реализуется в семестре	4

Введение

1. Назначение: Фонд оценочных средств предназначен для проведения текущей и промежуточной аттестации по дисциплине «Анализ и управление транспортными рисками» студентов, обучающихся по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов».

2. ФОС является приложением к программе дисциплины «Анализ и управление транспортными рисками»

3. Разработчик: Папаскуа А.А., доцент департамента функциональных материалов и инженерного конструирования

4. Проведена экспертиза ФОС. Члены экспертной группы, проводившие внутреннюю экспертизу:

Председатель: Буравлев С.С., и.о. директора департамента функциональных материалов и инженерного конструирования

Члены комиссии:

Мякишев В.С., доцент департамента функциональных материалов и инженерного конструирования

Представитель организации-работодателя:

Ключко А.С. ген. директор ООО «ЮГТРАНС»

Экспертное заключение: фонд оценочных средств соответствует образовательной программе по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» и рекомендуется для проведения текущего контроля за процессом формирования профессиональных компетенций у обучаемых.

« ____ » _____ 2026 г.

5. Срок действия ФОС определяется сроком реализации образовательной программы.

1. Описание критериев оценивания компетенции на различных этапах их формирования, описание шкал оценивания

Компетенция (ии), индикатор (ы)	Уровни сформированности компетенци(ий)			
	Минимальный уровень не достигнут (Неудовлетвори тельно) 2 балла	Минимальный уровень (удовлетворитель но) 3 балла	Средний уровень (хорошо) 4 балла	Высокий уровень (отлично) 5 баллов
<i>Компетенция:</i> ПК-1. Способен осуществлять планирование и организацию транспортно-логистической деятельности предприятия, руководствуясь параметрами качества и эффективности				
ПК 1.2 Демонстрирует способность организовывать обследование транспортно-логистических процессов и проводить анализ полученных результатов	теоретические знания имеются, но они разрознены	недостаточное владение некоторыми понятиями и терминами	уверенное владение знаниями	полное владение знаниями
ПК 1.4 Демонстрирует способность участвовать в разработке бизнес-плана организации транспортно-логистических процессов	теоретические знания имеются, но они разрознены	недостаточное владение некоторыми понятиями и терминами	уверенное владение знаниями	полное владение знаниями
<i>Компетенция:</i> УК-1. Способен осуществлять поиск, критический анализ и синтез информации, применять системный подход для решения поставленных задач				
УК-1.3 Определяет и оценивает риски возможных вариантов решений проблемной ситуации, выбирает оптимальный вариант её решения.	теоретические знания имеются, но они разрознены	недостаточное владение некоторыми понятиями и терминами	уверенное владение знаниями	полное владение знаниями

Оценивание уровня сформированности компетенции по дисциплине осуществляется на основе «Положения о проведении текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся по образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры – в федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Северо-кавказский федеральный университет» в актуальной редакции.

ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ПРОВЕРКИ УРОВНЯ СФОРМИРОВАННОСТИ КОМПЕТЕНЦИЙ

Номер задания	Правильный ответ	Содержание вопроса	Компетенция
1.	В) Вероятность наступления события, способного вызвать ущерб	1. Риск в транспортной деятельности — это: А) Гарантированный убыток В) Вероятность наступления события, способного вызвать ущерб С) Любое изменение внешней среды D) Планируемые расходы	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
2.	В) Поломка транспортного средства	2. К операционным транспортным рискам относится: А) Изменение валютного курса В) Поломка транспортного средства С) Изменение налогового законодательства D) Рост инфляции	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
3.	С) Вероятность и величина ущерба	3. Основной элемент количественной оценки риска: А) Экспертное мнение В) Репутация компании С) Вероятность и величина ущерба D) Количество сотрудников	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
4.	С) Комплексного анализа факторов риска	4. Метод SWOT используется для: А) Страхования рисков В) Статистического моделирования С) Комплексного анализа факторов риска D) Расчета тарифа перевозки	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
5.	А) Оценки отказов и их последствий	5. FMEA-анализ применяется для: А) Оценки отказов и их последствий В) Определения валютных рисков С) Расчета налогов D) Контроля затрат	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
6.	С) Количественным методам моделирования	6. Метод Монте-Карло относится к: А) Качественным методам В) Экспертным методам С) Количественным методам моделирования	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3

		D) Организационным мерам	
7.	B) Страхование	7. Передача риска возможна через: A) Игнорирование риска B) Страхование C) Увеличение тарифов D) Сокращение персонала	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
8.	B) Снижения вероятности срыва поставок	8. Диверсификация маршрутов применяется для: A) Увеличения скорости доставки B) Снижения вероятности срыва поставок C) Повышения налоговой нагрузки D) Упрощения документооборота	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
9.	C) Изменение законодательства	9. К внешним рискам относится: A) Ошибка диспетчера B) Износ подвижного состава C) Изменение законодательства D) Нарушение графика водителем	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
10.	B) Произведение вероятности на ущерб	10. Интегральный уровень риска определяется как: A) Разность доходов и расходов B) Произведение вероятности на ущерб C) Количество аварий D) Стоимость груза	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
11.	B) Визуализации уровня рисков	11. Карта рисков предназначена для: A) Планирования маршрута B) Визуализации уровня рисков C) Расчета зарплаты D) Оформления страхового полиса	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
12.	B) Хакерская атака на систему управления	12. К киберрискам транспортных систем относится: A) Дорожно-транспортное происшествие B) Хакерская атака на систему управления C) Поломка двигателя D) Повышение цен на топливо	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
13.	C) Ошибок персонала	13. Человеческий фактор чаще всего проявляется в виде:	ПК-1.2

		А) Колебания валют В) Природных катастроф С) Ошибок персонала Д) Росте тарифов	ПК-1.4 УК-1.3
14.	С) Снижение вероятности и последствий негативных событий	14. Основная цель риск-менеджмента: А) Полное устранение всех рисков В) Увеличение прибыли любой ценой С) Снижение вероятности и последствий негативных событий Д) Увеличение объема перевозок	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
15.	В) Отказ от рискованной деятельности	15. Стратегия избегания риска предполагает: А) Принятие риска без мер В) Отказ от рискованной деятельности С) Передачу риска страховщику Д) Повышение тарифов	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
16.	С) Неплатежеспособность контрагента	16. К финансовым рискам относится: А) Задержка груза В) Повреждение контейнера С) Неплатежеспособность контрагента Д) Поломка транспортного средства	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
17.	В) Постоянного контроля изменений	17. Мониторинг рисков необходим для: А) Разового анализа В) Постоянного контроля изменений С) Снижения налогов Д) Расчета зарплаты	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
18.	С) Увеличения числа участников и этапов перевозки	18. В мультимодальных перевозках риск повышается из-за: А) Использования одного вида транспорта В) Сокращения участников С) Увеличения числа участников и этапов перевозки Д) Упрощения документооборота	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3
19.	В) Количественным методам	19. Статистический анализ аварийности относится к: А) Качественным методам	ПК-1.2 ПК-1.4

		В) Количественным методам С) Организационным мерам D) Экспертным оценкам	УК-1.3
20.	В) Уровню снижения убытков и предотвращенных инцидентов	20. Эффективность системы управления рисками оценивается по: А) Количеству сотрудников В) Уровню снижения убытков и предотвращенных инцидентов С) Объему перевозок D) Числу отчетов	ПК-1.2 ПК-1.4 УК-1.3

2. Описание шкалы оценивания

В рамках рейтинговой системы успеваемость студентов по каждой дисциплине оценивается в ходе текущего контроля и промежуточной аттестации. Рейтинговая система оценки знаний студентов основана на использовании совокупности контрольных мероприятий по проверке пройденного материала (контрольных точек), оптимально расположенных на всем временном интервале изучения дисциплины. Принципы рейтинговой системы оценки знаний студентов основываются на требованиях, описанных в Положении об организации образовательного процесса на основе рейтинговой системы оценки знаний студентов в ФГАОУ ВО «СКФУ».

3. Критерии оценивания компетенций*

Оценка «отлично» выставляется студенту, если продемонстрированы: уверенное владение информацией в полном объеме, навыки и умения реализуются для нестандартных условий обработки.

Оценка «хорошо» выставляется студенту, если продемонстрированы: владение информацией в полном объеме; уверенное владение умениями и навыками реализуются для типовых ситуаций уверенно.

Оценка «удовлетворительно» выставляется студенту, если продемонстрированы: владение информацией в не полном объеме; владение умениями и навыками реализуются не в полном объеме.

Оценка «неудовлетворительно» выставляется студенту, если теоретические знания имеются, но они разрознены и бессистемны; умения и навыки реализуются для типовых ситуаций с ошибками.