



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

УТВЕРЖДАЮ  
Директор института

Фонд оценочных средств  
(приложение к рабочей программе дисциплины)  
**«КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ»**  
основной профессиональной образовательной программы магистратуры  
по направлению подготовки

**20.04.01 ТЕХНОСФЕРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

Профиль программы  
**«КОМПЛЕКСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ»**

ИНСТИТУТ  
РАЗРАБОТЧИК

рыболовства и аквакультуры  
кафедра техносферной безопасности и природообустройства

## 1 РЕЗУЛЬТАТЫ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

Таблица 1 – Планируемые результаты обучения по дисциплине, соотнесенные с установленными компетенциями

Код и наименование компетенции	Дисциплина	Результаты обучения (владения, умения и знания), соотнесенные с компетенциями
УК-2: Способен управлять проектом на всех этапах его жизненного цикла; ОПК-2: Способен анализировать и применять знания и опыт в сфере технической безопасности для решения задач в профессиональной деятельности	Комплексное обеспечение транспортных систем	<p><u>Знать</u>: этапы жизненного цикла проекта; этапы разработки и реализации проекта; методы разработки и управления проектами; методы обеспечения транспортной безопасности посредством планов проведения работ по обеспечению безопасности на предприятиях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.</p> <p><u>Уметь</u>: разрабатывать проект с учетом анализа альтернативных вариантов его реализации; определять целевые этапы, основные направления работ; самостоятельно составлять планы проведения работ по обеспечению безопасности на предприятиях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.</p> <p><u>Владеть</u>: методиками разработки и управления проектом; навыками использования планов проведения работ по обеспечению безопасности на предприятиях автомобильного транспорта и дорожного хозяйства при исполнении профессионального долга.</p>

## 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 и контрольные вопросы по лабораторным работам;
- задания по темам практических занятий.

2.3 К оценочным средствам для промежуточной аттестации по дисциплине, проводимой в форме зачета и дифференцированного зачета, относятся:

- контрольные вопросы.

### 3 ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ТЕКУЩЕГО КОНТРОЛЯ УСПЕВАЕМОСТИ

#### 3.1 Тестовые задания.

3.1.1. Тестовые задания предназначены для оценки качества освоения курсантами (студентами) теоретического материала и используются для оценки освоения всех тем дисциплины курсантами (студентами) в ходе самостоятельной работы. Тестовые задания представлены в Приложении № 1.

3.1.2. Методические материалы, определяющие процедуры использования оценочных средств (в том числе показатели, критерии и шкалы оценивания результатов освоения дисциплины) по тестовым заданиям. Показатели, критерии и шкала оценивания тестовых заданий представлены в таблице 2.

Таблица 2 -Показатели, критерии и шкала оценивания:

Оценка	Описание
5	Курсант (студент) ответил на 100% вопросов
4	Курсант (студент) ответил на 75% вопросов и более
3	Курсант (студент) ответил на 50% вопросов и более
2	Курсант (студент) ответил на менее, чем 50% вопросов

Лицо, использующее тестовые средства, по своему усмотрению может изменить как критерии оценивания, так и шкалу оценивания.

#### 3.2 Задания для лабораторных работ.

3.2.1 *Задания для лабораторных работ* выполняются индивидуально или в группах (по 3-4 чел.) с целью приобретения умений применять теоретические модели на практике для решения практических ситуаций. Оценка результатов выполнения задания по каждой лабораторной работе производится при представлении курсантом (студентом) письменного отчета по проделанной работе.

Перечень лабораторных работ и контрольных вопросов приведен в Приложении №2.

3.2.2. Методические материалы, определяющие процедуры использования оценочных средств (в том числе показатели, критерии и шкалы оценивания результатов освоения дисциплины) по лабораторным работам. Показатели, критерии и шкала оценивания лабораторных работ представлены в таблице 3.

Таблица 3 - Показатели, критерии и шкала оценивания:

Оценка	Описание
5	если в совокупности: 1- Курсант (студент) проявил полное понимание сущности теоретических вопросов, последовательно изложил ответы на вопросы; ответы были обоснованы с опорой на знания из общеобразовательных и инженерных дисциплин; из ответов следует, что он знаком с рекомендованной литературой по дисциплине не только в пределах основного учебника; 2- Курсант (студент) правильно и полностью решил задачу, сделал правильные выводы по ней; 3- Курсант (студент) дал правильные ответы на дополнительные вопросы.

Оцен ка	Описание
4	если в совокупности: 1- Курсант (студент) проявил понимание сущности теоретических вопросов, дал последовательные ответы на вопросы; ответы были недостаточно обоснованы, без опоры на знания из общеобразовательных и инженерных дисциплин; из ответов следует, что он знаком с рекомендованной литературой по дисциплине только в пределах основного учебника; 2- Курсант (студент) допустил незначительные ошибки при решении задачи, сделал правильные выводы по ней; 3- Курсант (студент) допускал ошибки в ответах на дополнительные вопросы, но в целом продемонстрировал понимание и знание программы курса.
3	если в совокупности: 1- Курсант (студент) проявил понимание сущности поставленных вопросов, но раскрыл их непоследовательно, не аргументировано, без использования доказательств 2 - Курсант (студент) при решении задачи дал только постановку задачи и обсудил конечный результат; 3. Курсант (студент) давал на дополнительные вопросы ответы, демонстрируя в целом понимание изучаемой дисциплины.
2	если в совокупности: 1. Курсант (студент) не смог продемонстрировать понимания сущности поставленных вопросов, для него не ясна сама постановка вопросов, хотя при этом на доске или на бумаге вопросы могут быть изложены в полном объеме, но он не может объяснить смысла написанного им же текста и т.д.; 2- Курсант (студент) не решил задачу; 3- Курсант (студент), отвечая на дополнительные вопросы, показал непонимание и незнание основных понятий и определений по изучаемой дисциплине.

### 3.3 Задания для практических занятий.

3.3.1 *Задания для практических занятий* выполняются на практических занятиях индивидуально или в группах (по 3-4 чел.) с целью приобретения умений применять теоретические модели на практике для решения практических ситуаций. Оценка результатов выполнения задания по каждой теме практического занятия производится при представлении студентом письменного отчета по проделанной работе.

Перечень практических работ и контрольных вопросов приведен в Приложении №3.

3.3.2. Методические материалы, определяющие процедуры использования оценочных средств (в том числе показатели, критерии и шкалы оценивания результатов освоения дисциплины) по практическим работам. Показатели, критерии и шкала оценивания практических занятий представлены в таблице 4.

Таблица 4 - Показатели, критерии и шкала оценивания:

Оцен ка	Описание
5	если в совокупности: 1- Курсант (студент) проявил полное понимание сущности теоретических вопросов,

Оцен ка	Описание
	<p>последовательно изложил ответы на вопросы; ответы были обоснованы с опорой на знания из общеобразовательных и инженерных дисциплин; из ответов следует, что он знаком с рекомендованной литературой по дисциплине не только в пределах основного учебника;</p> <p>2- Курсант (студент) правильно и полностью решил задачу, сделал правильные выводы по ней;</p> <p>3- Курсант (студент) дал правильные ответы на дополнительные вопросы.</p>
4	<p>если в совокупности:</p> <p>1- Курсант (студент) проявил понимание сущности теоретических вопросов, дал последовательные ответы на вопросы; ответы были недостаточно обоснованы, без опоры на знания из общеобразовательных и инженерных дисциплин; из ответов следует, что он знаком с рекомендованной литературой по дисциплине только в пределах основного учебника;</p> <p>2- Курсант (студент) допустил незначительные ошибки при решении задачи, сделал правильные выводы по ней;</p> <p>3- Курсант (студент) допускал ошибки в ответах на дополнительные вопросы, но в целом продемонстрировал понимание и знание программы курса.</p>
3	<p>если в совокупности:</p> <p>1- Курсант (студент) проявил понимание сущности поставленных вопросов, но раскрыл их непоследовательно, не аргументировано, без использования доказательств</p> <p>2 - Курсант (студент) при решении задачи дал только постановку задачи и обсудил конечный результат;</p> <p>3. Курсант (студент) давал на дополнительные вопросы ответы, демонстрируя в целом понимание изучаемой дисциплины.</p>
2	<p>если в совокупности:</p> <p>1. Курсант (студент) не смог продемонстрировать понимания сущности поставленных вопросов, для него не ясна сама постановка вопросов, хотя при этом на доске или на бумаге вопросы могут быть изложены в полном объеме, но он не может объяснить смысла написанного им же текста и т.д.;</p> <p>2- Курсант (студент) не решил задачу;</p> <p>3- Курсант (студент), отвечая на дополнительные вопросы, показал непонимание и незнание основных понятий и определений по изучаемой дисциплине.</p>

#### 4 ОЦЕНОЧНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ

4.1 Промежуточная аттестация по дисциплине проводится в форме зачета и дифференцированного зачета.

Зачет, как форма промежуточной аттестации, курсант (студент) получает по результатам текущего контроля успеваемости.

Для успешного прохождения промежуточной аттестации в форме зачета курсант (студент) должен получить положительные оценки по результатам выполнения заданий по лабо-

раторным работам, получить положительную оценку по результатам выполнения контрольной работы (заочная форма обучения).

Промежуточная аттестация по дисциплине проводится в форме дифференцированного зачета. К дифференцированному зачету допускаются курсанты (студенты):

- получившие положительную оценку по результатам выполнения тестовых заданий;
- получившие положительную оценку по результатам практических занятий.

4.2 Типовые задания для выполнения письменных контрольных работ для оценки знаний на этапе текущей аттестации для студентов заочной формы обучения. Для обучающихся заочной формы обучения учебным планом предусмотрено выполнение двух контрольных работ.

4.3 Типовые контрольные вопросы и задания, необходимые для оценки знаний, умений и навыков на этапе «промежуточной (семестровой) аттестации» по дисциплине «Комплексное обеспечение транспортных систем».

4.3.1 Контрольные вопросы и задания, предназначенные на дифференцированный зачет представлены в Приложении № 5.

Формой контроля на промежуточной аттестации является дифференцированный зачет.

4.3.2 На этапе «промежуточной (семестровой) аттестации» при проведении дифференцированного зачета применяется интегральная (целостная) шкала оценивания, обучающегося. Показатели, критерии и шкала оценивания представлены в таблице 6.

Таблица 6 - Показатели, критерии и шкала оценивания:

Оценка	Описание
5	если в совокупности: 1- Курсант (студент) проявил полное понимание сущности теоретических вопросов, последовательно изложил ответы на вопросы; ответы были обоснованы с опорой на знания из общеобразовательных и специальных дисциплин; из ответов следует, что он знаком с рекомендованной литературой по дисциплине не только в пределах основного учебника; 2- Курсант (студент) дал правильные ответы на дополнительные вопросы.
4	если в совокупности: 1- Курсант (студент) проявил понимание сущности теоретических вопросов, дал последовательные ответы на вопросы; ответы были недостаточно обоснованы, без опоры на знания из общеобразовательных и специальных дисциплин; из ответов следует, что он знаком с рекомендованной литературой по дисциплине только в пределах основного учебника; 2- Курсант (студент) допускал ошибки в ответах на дополнительные вопросы, но в целом продемонстрировал понимание и знание программы курса.
3	если в совокупности:

Оценка	Описание
	<p>1- Курсант (студент) проявил понимание сущности поставленных вопросов, но раскрыл их непоследовательно, не аргументировано, без использования доказательств; из ответов следует, что он знаком с рекомендованной литературой по дисциплине только в пределах конспекта или основного учебника;</p> <p>2- Курсант (студент) давал на дополнительные вопросы ответы, демонстрируя в целом понимание изучаемой дисциплины.</p>
2	<p>если в совокупности:</p> <p>1. Курсант (студент) не смог продемонстрировать понимания сущности поставленных вопросов, для него не ясна сама постановка вопросов, хотя при этом на доске или на бумаге вопросы могут быть изложены в полном объеме, но он не может объяснить смысла написанного им же текста и т.д.;</p> <p>2- Курсант (студент), отвечая на дополнительные вопросы, показал непонимание и незнание основных понятий и определений по изучаемой дисциплине.</p>

**5 СВЕДЕНИЯ О ФОНДЕ ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ И ЕГО СОГЛАСОВАНИИ**

Фонд оценочных средств для аттестации по дисциплине «Комплексное обеспечение транспортных систем» представляет собой компонент основной профессиональной образовательной программы магистратуры по направлению подготовки 20.04.01 Техносферная безопасность (профиль «Комплексное обеспечение безопасности на транспорте»).

Фонд оценочных средств рассмотрен и одобрен заведующим кафедрой техносферной безопасности и природообустройства.

Заведующий кафедрой



Н.Р. Ахмедова

Фонд оценочных средств рассмотрен и одобрен методической комиссией института рыболовства и аквакультуры (протокол № 6 от 28.08.2024 г).

Председатель методической комиссии



Е.Е. Львова



**Тестовые задания по дисциплине**  
**«Комплексное обеспечение транспортных систем»**

**Вариант 1**

1. Транспортная безопасность это: состояние защищенности ...

- а) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и террористических актов;
- б) объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;
- в) инфраструктуры железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства.

2. Наблюдение или собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности проводится уполномоченными лицами из числа:

- а) подготовленных и аттестованных работников подразделений транспортной безопасности;
- б) работников ФСБ России;
- в) работников субъекта транспортной инфраструктуры.

3. Значение категории, присвоенной объекту транспортной инфраструктуры или транспортному средству меняется при: изменения ...

- а) уровня безопасности;
- б) уровня террористической опасности;
- в) наивысшего (наивысших) количественных показателей критериев категорирования.

4. Планы обеспечения транспортной безопасности разрабатываются на основании результатов:

- а) категорирования;
- б) оценки уязвимости;
- в) определения потенциальных угроз.

5. Понятие «уровень безопасности»: включает в себя

- а) степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства;
- б) степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая угрозам совершения акта незаконного вмешательства;
- в) уровень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства

6. Уровни модели управления транспортной безопасностью называются:

- а) федеральный;
- б) стратегический;

- в) тактический;
- г) оперативный.

7. Ответственным за выполнение государственных функций и услуг в области обеспечения транспортной безопасности является:

- а) Министерство транспорта;
- б) Федеральное агентство железнодорожного транспорта;
- в) Ространснадзор

8. Порядок проведения оценки уязвимости устанавливает:

- а) Федеральный орган исполнительной власти РФ;
- б) Субъект ОТИ и ТС;
- в) Специализированная аккредитованная организация.

9. Технические средства оснащения КПП для досмотра:

- а) система радиационного контроля, ручной металлодетектор, система подавления радиопомех;
- б) портативный обнаружитель паров ВВ, переносной рентгенотелевизионный комплекс, переносной комплекс обнаружения скрытно расположенных ВВ;
- в) металлоискатель.

10. По результатам наблюдения или собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности принимается решение: о проведении ...

- а) дополнительного досмотра;
- б) повторного досмотра;
- в) досмотра.

11. Уровень террористической опасности подлежит отмене:

- а) по решению председателя антитеррористической комиссии;
- б) после совершения террористического акта;
- в) в результате принятых мер устранена угроза террористической опасности.

12. Самую высокую категорию, присваиваемую объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам:

- а) категория А
- б) 1 категория
- в) наивысшая категория

13. Верное определение понятия «категорирование ОТИ и ТС»: отнесение ОТИ и ТС к определенным категориям с учетом ...

- а) критериев степени угрозы совершения актов незаконного вмешательства и его возможных последствий;

- б) потенциальных угроз совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;
- в) степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий.

14. Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают:

- а) систему мер по обеспечению транспортной безопасности;
- б) разработку технологически и технических мер по обеспечению транспортной безопасности;
- в) регламент действий при возникновении потенциальных угроз.

15. Приказ Минтранса РФ, регламентирующий порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС:

- а) №40;                      б) №34;                      в) №21

16. Тип перевозок, для которых формируется автоматизированная база персональных данных:

- а) внутренние и международные воздушные перевозки;
- б) железнодорожные перевозки в дальнем следовании;
- в) международные перевозки морским, внутренним водным и автомобильным транспортом;
- г) скорые железнодорожные перевозки;
- д) перевозки железнодорожным, морским, внутренним водным и автомобильным транспортом по отдельным маршрутам.

17. Наблюдение или собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности проводится в ходе:

- а) досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра на КПП (постах) в случаях, предусмотренных требованиями по обеспечению транспортной безопасности, проводятся наблюдение и собеседование;
- б) проверки пропускных, проездных документов и документов, удостоверяющих личность;
- в) проверки пропускных, проездных документов.

18. Компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности: федеральные органы исполнительной власти ...

- а) в области обеспечения транспортной безопасности;
- б) осуществляющие функции по выработке государственной политики в сфере внутренних дел;
- в) уполномоченные Правительством РФ осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности.

19. Целями обеспечения транспортной безопасности является:

- а) защита зданий, сооружений и оборудования предприятий транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства;
- б) устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства;
- в) обеспечение безопасности движения поездов.

20. Сущность прямой угрозы: совокупность ...

- а) конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ;
- б) вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения АНВ;
- в) условий и факторов, создавших реальную опасность совершения АНВ.

21. Основные задачи обеспечения транспортной безопасности:

- а) нормативное правовое регулирование;
- б) определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- в) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

22. Форма ведения реестра категорированных объектов:

- а) бумажная;
- б) электронная;
- в) бумажная и электронная.

23. Состояние защищенности – это безопасность:

- а) жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз;
- б) жизненно важных интересов личности, общества и государства от потенциальных, прямых и непосредственных угроз;
- в) ОТИ и ТС от внешних и внутренних угроз.

24. Угроза – это совокупность вероятных условий и:

- а) факторов, создающих или создавших опасность совершения АНВ в деятельность транспортного комплекса;
- б) намерений совершить АНВ на ОТИ и ТС;
- в) факторов, создающих или создавших прямую опасность совершения АНВ в деятельность транспортного комплекса.

25. Цель обеспечения транспортной безопасности:

- а) защита интересов личности, общества и государства в сфере железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства;
- б) устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства;

в) устойчивое функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса.

26. На железнодорожном транспорте установлено категорий:

а) 6; б) 3; в) 4

27. «Акт незаконного вмешательства» - это противоправное действие:

а) (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб, либо создавшее угрозу наступления таких последствий;

б) в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий;

в) (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб и вред окружающей среде.

28. «Критический элемент» - это:

а) определение наиболее вероятных сценариев реализации каждого из видов угроз в отношении оцениваемого ОТИ и ТС с учетом характерных особенностей нарушителя, приведенных в частных разделах модели по видам транспорта, категориям ОТИ и ТС;

б) совокупность сведений о численности, оснащенности, подготовленности, осведомленности и тактике действий потенциальных нарушителей, их мотивации и преследуемых целях при совершении акта незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства;

в) строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства, акт незаконного вмешательства в отношении которых приведет к частичному или полному прекращению его функционирования или возникновению чрезвычайных ситуаций.

29. Степени угроз называются:

а) прямые;

б) умышленные;

в) непосредственные;

г) вынужденные;

д) потенциальные.

30. Техническое устройство, возможное для использования при досмотре багажа и груза:

а) арочный металлоискатель;

б) интроскоп;

в) ручной металлоискатель.

**Вариант 2**

1. Уровень безопасности N 2 объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств объявляется:

- а) руководителем объекта транспортной инфраструктуры;
- б) субъектом транспортной инфраструктуры;
- в) ответственным за транспортную безопасность на объектах транспортной инфраструктуры;
- г) действует постоянно,

2. Уровень безопасности N 3 объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств объявляется:

- а) ответственным за транспортную безопасность на объектах транспортной инфраструктуры;
- б) объявляется субъектом транспортной инфраструктуры
- в) действует постоянно

3. Уровень террористической опасности может устанавливаться на срок:

- а) не более 15 суток;
- б) не менее 20 суток;
- в) 30 суток;
- г) по согласованию с ФСБ России.

4. Уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств являются информацией:

- а) общедоступной;
- б) с ограничениями в части касающейся отдельных положений;
- в) информацией ограниченного доступа;
- г) являются сведениями, составляющими государственную тайну.

5. Перечень данных, необходимых для передачи в АЦБПДП:

- а) дата поездки;
- б) гражданство;
- в) фамилию, имя, отчество; дату рождения; вид и номер документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ (билет).

6. Срок проведения оценки уязвимости не должен превышать: ... месяца\месяцев

- а) 1;
- б) 3;
- в) 9.

7. Решение об утверждении результатов проведенной оценки уязвимости либо об отказе в их утверждении принимается компетентным органом в срок не превышающий: ... дней

- а) 10;
- б) 30;

в) 40.

8. Уполномоченным федеральным органом исполнительной власти по осуществлению федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности является:

- а) Ространснадзор;
- б) Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы;
- в) Федеральная служба безопасности Российской Федерации;
- г) Министерство внутренних дел Российской Федерации;
- д) Министерство транспорта Российской Федерации.

9. Работники подразделений транспортной безопасности обязаны проходить медицинские осмотры:

- а) каждые 6 месяцев;
- б) 1 раз в год;
- в) 2 раза в г;
- г) 1 раз в 2 года.

10. Перевозчик – это:

- а) организация, находящаяся в ведении компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности и уполномоченные ими на аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности;
- б) юридическое лицо, принявшие на себя обязанность перевезти пассажира;
- в) юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю);
- г) юридическое или физическое лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности.

11. О проведении плановой проверки субъект уведомляется (территориальным органом Ространснадзора не позднее: ... рабочего дня\ рабочих дней до начала ее проведения

- а) одного;
- б) трех;
- в) пяти;
- г) тридцати.

12. Согласно Федеральному закону от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» аттестация сил обеспечения транспортной безопасности – это:

- а) итоговые выпускные экзамены после обучения на курсах повышения квалификации по транспортной безопасности;

- б) рассмотрение документов о присвоенной квалификации, выдаваемых учебными заведениями;
- в) проверка наличия лицензий (сертификатов) на виды деятельности, осуществляемые при обеспечении транспортной безопасности;
- г) установление соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности требованиям законодательства Российской Федерации об обороне, национальной безопасности в целях принятия решения уполномоченными представителями федеральных органов исполнительной власти, в которых законодательством предусмотрена воинская служба, о допуске (невозможности допуска) сил обеспечения транспортной безопасности к выполнению работы, непосредственно связанной с обеспечением защиты государства, либо об отстранении от выполнения такой работы;

13. Согласно Федеральному закону от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» аттестующие организации – это:

- а) компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности;
- б) Министерство транспорта Российской Федерации;
- в) юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности;
- г) комиссии, сформированные приказом руководителя субъекта транспортной инфраструктуры.

14. Аттестация для работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры проводится с периодичностью: один раз в ...

- а) 5 лет;
- б) 4 года;
- в) 3 года;

15. В ходе проверки знаний, умений, навыков аттестуемому лицу необходимо: ответить на...

- а) один тематический вопрос, решить практическую задачу и пройти письменный (компьютерный) тест, содержащий не менее 10 вопросов с четырьмя и более многовариантными ответами;
- б) три тематических вопроса, решить две практические задачи, содержащиеся в билетах, и пройти письменный (компьютерный) тест, содержащий не менее 50 вопросов с четырьмя и более многовариантными ответами;



в) пять тематических вопросов, решить практическую задачу и пройти письменный (компьютерный) тест, содержащий не менее 100 вопросов с четырьмя и более многовариантными ответами;

г) несколько тематических вопросов, решить одну-две практические задачи, содержащиеся в билетах, и пройти собеседование.

16. Аттестованные лица подлежат внеочередной аттестации в случае:

а) наличия вступившего в законную силу решения суда, которым установлен факт несоблюдения требований законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности в результате действия (бездействия) аттестованного лица

б) изменения должностных обязанностей аттестованного лица, в случае если такие изменения повлекли за собой дополнительные требования к его знаниям, умениям, навыкам и личностным (психофизиологическим) качествам

в) сокращения персонала, жалобы клиентов или периодический брак в продукции компании, повышения или перевода на другую должность, после обучения за счет работодателя или по окончании испытательного срока.

17. Форма передачи информации компетентным органам: по ...

а) согласованной с Компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности

б) указанию начальника объекта транспортной безопасности

в) указанию лица, ответственного за транспортную безопасность на объектах транспортной инфраструктуры

г) информация передается в соответствии с Приказом Минтранса России от 16.02.2011 № 56.

18. Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ первой категории обязан реализовать план обеспечения транспортной безопасности в:

а) течение 6 месяцев со дня включения в реестр;

б) течение 2 лет со дня включения в реестр;

в) день включения в реестр;

г) течение 6 лет со дня включения в реестр.

19. Заключительная часть отчета о проведенной оценке уязвимости содержит информацию:

а) о наиболее вероятных способах реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства;

б) об оценке соответствия предоставленной документации и фактических результатов обследования ОТИ и ТС;

- в) о выявленных недостатках в организации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности;
- г) определение рекомендаций СТИ в отношении мер, которые необходимо дополнительно включить в систему мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ (ТС);
- д) рекомендации субъекту по изменению существующей системы мероприятий и мер транспортной безопасности.

20. Субъект транспортной инфраструктуры обязан выделить: оборудовать ...

- а) отдельные помещения (участки) для размещения работников подразделений транспортной безопасности;
- б) помещения (участки помещений) для проведения досмотра физических лиц и при необходимости их содержания задержанных нарушителей;
- в) пункты управления обеспечением транспортной безопасности.

21. Интенсивность проведения дополнительного досмотра для различных категорий ОТИ метрополитена с учетом уровней безопасности устанавливается в зависимости от:

- а) загруженности средств досмотра;
- б) процентного соотношения перемещаемых в зону транспортной безопасности объектов досмотра;
- в) наличия на ОТИ технических средств досмотра.

22. Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ первой категории при первом уровне безопасности обязан выявлять нарушителей, совершение или подготовку к совершению АНВ путем постоянного непрерывного контроля:

- а) не менее чем двумя работниками сил обеспечения транспортной безопасности;
- б) одним работником сил обеспечения транспортной безопасности;
- в) не менее чем тремя сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности;
- г) в зависимости от пассажиропотока.

23. Субъект транспортной инфраструктуры на ОТИ первой категории при втором уровне безопасности обязан проводить наблюдение и/или собеседование: на контрольно-пропускных пунктах, постах в ходе досмотра, дополнительного досмотра и...

- а) повторного досмотра;
- б) повторного досмотра, а также в секторе свободного доступа зоны транспортной безопасности;
- в) повторного досмотра; в перевозочном секторе зоны транспортной безопасности.

24. Срок хранения в электронном виде данных с технических средств ОТБ, обладающих необходимыми для этого конструктивными особенностями, на ОТИ второй категории: не менее ... дней\суток

- а) 15 дней:

- б) 5 дней;
- в) 30 суток;
- г) 10 дней.

25. Профайлинг - это:

- а) процесс установления и развития контактов между людьми, включающий обмен информацией, взаимодействие и восприятие;
- б) идентификация психического состояния человека на основе зрительного восприятия наблюдателя;
- в) технологии предотвращения противоправных действий посредством выявления потенциально опасных лиц и ситуаций с использованием методов прикладной психологии.

26. Критериями категорирования является:

- а) возможные последствия совершения АНВ;
- б) количество потенциальных угроз;
- в) степень угрозы совершения АНВ

27. Техническое устройство, с помощью которого возможно обнаружение на теле человека не металлических предметов размерами 60X60X10:

- а) рентгенографический сканер;
- б) устройство «заслон»;
- в) стационарный металлоискатель;
- г) компьютерный томограф.

28. Перечень уровней безопасности устанавливает:

- а) Федеральный орган исполнительной власти;
- б) Правительством РФ;
- в) Компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности.

29. Оснащение КПП техническими средствами досмотра:

- а) ручной металлодетектор, система подавления радиолиний;
- б) портативный обнаружитель паров ВВ, переносной рентгенотелевизионный комплекс, переносной комплекс обнаружения скрытно расположенных ВВ
- в) система радиационного контроля.

30. Решение о проведении дополнительного досмотра проводится:

- а) по результатам наблюдения или собеседования;
- б) после повторного осмотра багажа;
- в) после просмотра видеозаписи прохождения основного досмотра.

### Вариант 3

1. Не утверждаются требования по обеспечению транспортной безопасности этим постановлением правительства РФ: постановление Правительства РФ от ...

- а) 23.01.2016 №29;
- б) 5.04.2017 №410;
- в) 15.11.2014 №1208.

2. Наблюдение или собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности проводится в ходе:

- а) досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра на КПП (постах) в случаях, предусмотренных требованиями по обеспечению транспортной безопасности;
- б) проверки пропускных, проездных документов и документов удостоверяющих личность;
- в) проверки пропускных, проездных документов.

3. Компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности называются:  
федеральные органы исполнительной власти...

- а) в области обеспечения транспортной безопасности;
- б) осуществляющие функции по выработке государственной политики в сфере внутренних дел;
- в) уполномоченные Правительством РФ осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности.

4. При обеспечении транспортной безопасности решаются вопросы:

- а) защиты зданий, сооружений и оборудования предприятий транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства;
- б) устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защиты интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства;
- в) обеспечения безопасности движения поездов.

5. Восьмую категорию сил обеспечения транспортной безопасности составляют:

- а) работники осуществляющие учет, оформление, выдачу пропусков в зону транспортной безопасности;
- б) водители транспортных средств, перевозящие группу быстрого реагирования;
- в) охранники въездных ворот.

6. Наблюдение или собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности проводится:

- а) подготовленными и аттестованными работниками подразделений транспортной безопасности;
- б) сотрудниками ФСБ России;

в) работниками субъекта транспортной инфраструктуры.

7. Проведение всех видов досмотра, в целях обеспечения транспортной безопасности обязательны для исполнения:

- а) субъектами транспортной инфраструктуры;
- б) подразделениями транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах;
- в) сотрудниками МВД.

8. Проверка уровня физической подготовки проводится для сотрудников:

- а) осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности;
- б) назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение ТБ в СТИ;
- в) включенных в состав группы быстрого реагирования.

9. Перевозчиком называется:

- а) юридическое или физическое лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности;
- б) юридическое лицо или ИП, принявшие на себя обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж правомочному на его получение лицу.
- в) юридическое лицо, принявшие на себя обязанность перевезти пассажира.

10. Сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности регулируется постановлением: Правительства РФ от ...

- а) 26.04.2017 №495;
- б) 05.04.2017 №410;
- в) 26.09.2016 №969.

11. Досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности проводится:

уполномоченными лицами из числа ...

- а) работников подразделений МВД России;
- б) подготовленных и аттестованных работников подразделений транспортной безопасности;
- в) работников ЧОП.

12. Срок проведения оценки уязвимости не должен быть больше:

- а) 1 месяца;
- б) 5 месяцев;
- в) 6 месяцев.

13. Для выявления оружия и взрывных устройств под одеждой используется:

- а) рентгеновские интроскопы;

б) стационарные и ручные металлообнаружители, рентгеновские интроскопы, служебные собаки;

в) радиометр, видеоконтрольное устройство РТИ.

14. Орган по сертификации систем и средств досмотра:

а) Федеральная служба безопасности Российской Федерации;

б) Ростехнадзор;

в) Министерство внутренних дел Российской Федерации.

15. Уровень безопасности N 2 объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств объявляется:

а) он действует постоянно;

б) субъектом транспортной инфраструктуры;

в) руководителем объекта транспортной инфраструктуры

16. Проведения дополнительного досмотра для различных категорий ОТИ и ТС железнодорожного транспорта с учетом уровней безопасности устанавливается интенсивность В зависимости от:

а) загрузки средств досмотра;

б) наличия на ОТИ технических средств досмотра;

в) процентного соотношения перемещаемых в зону транспортной безопасности объектов досмотра.

17. О проведении плановой проверки субъект уведомляется территориальным органом Ространснадзора не позже: ... рабочих дней до начала ее проведения

а) 5;

б) 3;

в) 10.

18. Медицинские осмотры работники подразделений транспортной безопасности обязаны проходить:

а) 2 раз в год;

б) 1 раз в полгода;

в) 1 раз в год.

19. Количество уровней безопасности, установленных постановлением Правительства Российской Федерации от 10.12.2008 г. № 940 на территории Российской Федерации:

а) 2;

б) 3;

в) 4;

г) в зависимости от субъекта Российской Федерации 3 или 4.

20. Система, которая позволяет оператору визуально контролировать ситуацию на территории зон транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры: система ...

- а) видеонаблюдения;
- б) охранной сигнализации;
- в) контроля и управления доступом.

21. Значение категории, присвоенной ОТИ и ТС, меняется в случае: изменения ...

- а) уровня безопасности;
- б) уровня террористической опасности;
- в) наивысшего (наивысших) количественных показателей критериев категорирования.

22. Для досмотра ручной клади используется:

- а) рентгенотелевизионный интроскоп;
- б) видеоконтрольное устройство РТИ, досмотровые зеркала, аккумуляторные фонари;
- в) досмотровые зеркала, аккумуляторные фонари.

23. Количество категорий по транспортной безопасности объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам устанавливается:

- а) Приказом Минтранса РФ от 21.02.2011 г. № 62;
- б) Федеральным законом от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ;
- в) Приказом Минтранса РФ от 11.02.2010 г. № 34.

24. Технические средства досмотра КПП:

- а) система радиационного контроля, ручной металлодетектор, система подавления радиопомех;
- б) портативный обнаружитель паров ВВ, переносной рентгенотелевизионный комплекс, переносной комплекс обнаружения скрытно расположенных ВВ;
- в) металлоискатель.

25. По результатам наблюдения или собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности принимается решение о проведении:

- а) дополнительного досмотра;
- б) повторного досмотра;
- в) специального досмотра.

26. Уровень террористической опасности подлежит отмене:

- а) по решению председателя антитеррористической комиссии;
- б) после совершения террористического акта;
- в) в результате принятых мер устранена угроза террористической опасности.

27. Самая высокая категория, присваиваемая ОТИ и ТС:

- а) 1 категория;
- б) некатегорируемое ТС;

- в) категория А;
- г) наивысшая категория;
- д) 4 категория,

28. Верное определение понятия «категорирование ОТИ и ТС»- это отнесение к категориям с учетом:

- а) возможности совершения актов незаконного вмешательства и его возможных последствий;
- б) потенциальных угроз совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;
- в) степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий.

29. План по обеспечению транспортной безопасности предусматривает:

- а) систему мер по обеспечению транспортной безопасности;
- б) разработку технологически и технических мер по обеспечению транспортной безопасности;
- в) регламент действий при возникновении потенциальных угроз.

30. Автоматизированная база персональных данных формируется для:

- а) внутренних и международных воздушных перевозок;
- б) международных перевозок морским, внутренним водным и автомобильным транспортом;
- в) скорых железнодорожных перевозок;
- г) перевозок железнодорожным, морским, внутренним водным и автомобильным транспортом по отдельным маршрутам.



**Методические указания и задания к проведению лабораторных работ  
по дисциплине «Комплексное обеспечение транспортных средств»**

**Лабораторная работа №1.**

**Категорирование объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства**

**Цель:** получение навыков практического определения уровня и присвоения категории безопасности объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам.

**Краткие сведения:**

Категорирование ОТИ и ТС - первый этап обеспечения транспортной безопасности. Согласно Федеральному закону «О транспортной безопасности», субъекты транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ТС) обязаны предоставлять в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности полную и достоверную информацию для проведения категорирования ОТИ и ТС.

В ходе категорирования происходит отнесение объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства к одной из категорий. Для ОТИ ДХ устанавливается не более 4 (четырёх) категорий, для ТС автомобильного транспорта существует 3 категории. Самая высокая - первая, остальные сортируются в порядке убывания.

Чем выше присвоенная объекту транспортной инфраструктуры или транспортному средству категория, тем более высокие требования предъявляются к обеспечению его транспортной безопасности.

Существуют несколько критериев категорирования объектов и транспортных средств:

1. Степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства.

Определяется на основании статистики о совершенных и предотвращенных АНВ на территории РФ, в том числе в отношении категорируемых ОТИ и ТС за период последних 12-ти месяцев до момента категорирования.

2. Возможные последствия совершения актанезаконного вмешательства на основании количества жертв и пострадавших

3. Возможные последствия совершения акта незаконного вмешательства на основании материального ущерба.

**Задания и порядок выполнения**

1. Изучить Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 февраля 2011 г. № 62 г. Москва «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными

органами в области обеспечения транспортной безопасности».

2. Заполнить документы (приложение А) как субъекту ОТИ

(объект ОТИ задается преподавателем или выбирается самостоятельно).

3. Обоснование данных, указанных в письме по приложению А, привести в отчете по практической работе.

#### **Контрольные вопросы:**

1. Дайте определение понятию «категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»
2. Дайте определение понятию «категория объектов транспортной инфраструктуры»
3. Каким документом определен порядок категорирования объектов транспортной инфраструктуры?
4. Что является критериями категорирования объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств?
5. Сколько всего существует категорий ОТИ и ТС?
6. По каким факторам подсчитывается возможное количество пострадавших на ОТИ в случае совершения АНВ?
7. В какой документ заносятся данные о категорированных объектах?
8. Назовите перечень ОТИ и ТС, не подлежащих категорированию.

### **Лабораторная работа №2**

#### **Изучение технических и технологических характеристик мостового сооружения при проведении оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства**

**Цель:** получить навыки описания технических и технологических характеристик мостового сооружения в рамках выполнения первого этапа проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства.

#### **Краткие сведения:**

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства осуществляется в соответствии со статьёй 5 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства (далее - оценка уязвимости) проводится в целях **определения степени защищенности** объекта транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства (далее - ОТИ) от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность ОТИ.

Предметом оценки уязвимости является исследование возможных способов (путей) реализации потенциальных угроз совершения АНВ в деятельность ОТИ.

Порядок проведения оценки уязвимости ОТИ установлен приказом Минтранса России от 12.04.2010 №87 «Об утверждении порядка проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Проведение оценки уязвимости ОТИ согласно ОДМ 218.4.007-2011 состоит из четырех этапов.

Изучение технических и технологических характеристик объекта транспортной инфраструктуры, организации эксплуатации (порядка функционирования) согласно общему методическому подходу к проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства является Этапом № 1 и включает в себя

- 1) Описание общей характеристики ОТИ;
- 2) Описание ОТИ;
- 3) Описание организации эксплуатации (порядок функционирования) ОТИ;
- 4) Определение границ зоны безопасности и перечня критических элементов.

**Задание и порядок выполнения:**

1. Изучить Порядок и общий методический подход к проведению оценки уязвимости ОТИ, регламентированными приказом Минтранса России от 12.04.2010 № 87 и ОДМ 218.4.007-2011.
2. Ознакомиться с ОТИ, согласно заданию, выданному преподавателем. Изучить основные технические и технологические характеристики ОТИ.
3. Заполнить форму раздела 5 Отчета об оценке уязвимости ОТИ (приложение Б) согласно заданию, выданному преподавателем. В качестве примера допускается использовать информацию, приведенную в приложении В.

**Контрольные вопросы:**

1. Дайте определение понятию «Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».
2. Каким нормативным правовым документом определен
3. Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств?
4. Кем согласно Федеральному закону от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» проводится оценка уязвимости транспортных средств?
5. Назовите основные технические и технологические характеристик мостового сооружения исследуемые при проведении оценки уязвимости ОТИ.
6. Кто, в соответствии с пунктом 3, статьи 5, Федерального закона от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности»,
7. утверждает результаты проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств?

8. Каков регламентированный срок проведения оценки уязвимости?
9. С какой целью проводится оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств?

**Методические указания и задания к проведению практических занятий  
по дисциплине «Комплексное обеспечение транспортных средств»**

**Практическое занятие №1**

**Установление границ зоны транспортной безопасности ОТИ,  
её частей и критических элементов**

**Цель:** получить навыки определения зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры на примере мостового сооружения, её частей и критических элементов

**Краткие сведения:**

Определение границ зоны безопасности и перечня критических элементов в соответствии с ОДМ 218.4.007-2011 выполняется в следующей последовательности:

1. Анализ производственного цикла объекта.
2. Анализ особенностей и временных показателей производственно-технологических процессов, мест скопления людей (персонала объекта, пассажиров, населения и т.п.), АНВ на которых могут привести к полному или частичному прекращению функционирования ОТИ или возникновению чрезвычайной ситуации.
3. Определение критических элементов на основе определения конкретных сооружений и технологического оборудования ОТИ, при воздействии на которые нарушитель может реализовать наибольшую по потерям потенциальную угрозу.
4. Обследование периметра объекта, периметрового ограждения, фотосъемка отдельных участков.
5. Обследование прилегающей территории, путей подъезда, подхода, мест стоянок и остановки автотранспорта, выявление естественных препятствий и возможных мест укрытия потенциальных нарушителей с фотосъемкой отдельных участков.
6. Обследование ближайших зданий и сооружений, их функционального предназначения, контрольно-пропускных пунктов (постов) обеспечения безопасности с фотосъемкой отдельных участков
7. Обследование внешних коммуникаций и точек доступа к ним с фотосъемкой отдельных участков.
8. Обследование зоны безопасности, территории ОТИ, наземных, подземных и надземных переходов, зон ограниченного доступа с фотосъемкой отдельных участков.
9. Обследование отделенных элементов, зданий и сооружений, технологического оборудования, поста (пункта) управления обеспечением безопасности с фотосъемкой отдельных

участков.

10. Обследование систем водо-, тепло-, газообеспечения, канализации, вентиляции и кондиционирования, систем инженерных коммуникаций, энергоснабжения, систем связи и громкоговорящего оповещения, компьютерной сети с фотосъемкой отдельных участков.
11. Обследование мест расположения систем (оборудования), вероятность совершения АНВ в отношении которых максимальна.
12. Обследование мест, к которым необходимо проникнуть нарушителю для осуществления АНВ.
13. Обследование мест, защита которых прервет возможные последовательности, ведущие к нежелательному событию.
14. Составление рабочих результатов (промежуточное документирование). Результатом этапа является описание технических и технологических характеристик ОТИ, организации их эксплуатации (функционирования), включая геологические, гидрологические и географические особенности, определение границ зоны безопасности и перечня критических элементов ОТИ.

#### **Задание и порядок выполнения:**

1. В соответствии с ОДМ 218.4.007-2011 изучить технических и технологических характеристик мостового сооружения, полученных на основании выполнения практической работы №2.
2. Для условий практической работы №2 установить границы зоны обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и ее частей (пример оформления в приложении Г).
3. Установить критических элементов объекта транспортной инфраструктуры (пример оформления в приложении Г).

#### **Контрольные вопросы:**

1. Раскройте понятие зоны обеспечения транспортной безопасности.
2. На какие сектора разделяется зона транспортной безопасности?
3. Что такое зона свободного доступа?
4. Что такое технологический сектор зоны транспортной безопасности?
5. Что такое критический элемент объекта транспортной инфраструктуры?
6. Какие элементы конструкции моста являются критическими с точки зрения транспортной безопасности?
7. Какой элемент конструкции моста не может быть определен как критический элемент?

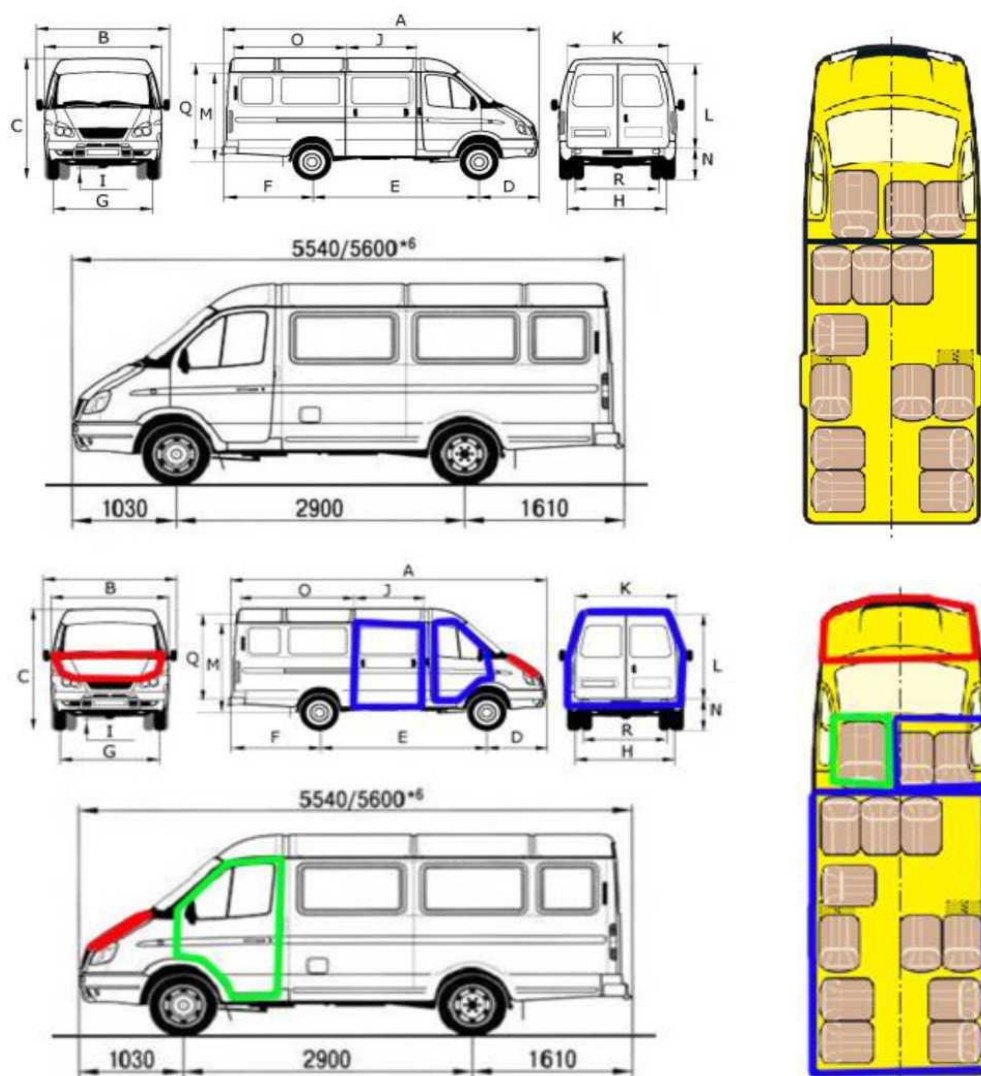
### **Практическое занятие №2**

#### **Установление границ зоны транспортной безопасности транспортного средства**

**Цель:** получить навыки определения зоны транспортной безопасности транспортного средства

**Задание и порядок выполнения:**

В соответствии с примером (рисунок 1) установить границы ЗТБ для транспортного средства по заданию преподавателя (рисунок 2).



**Рисунок 1**

На рисунке 1 приняты следующие обозначения

1. Красный - КЭ ТС.
2. Желтый - ЗТБ.
3. Голубой - перевозочный сектор ЗТБ.
4. Зеленый - технологический сектор ЗТБ.

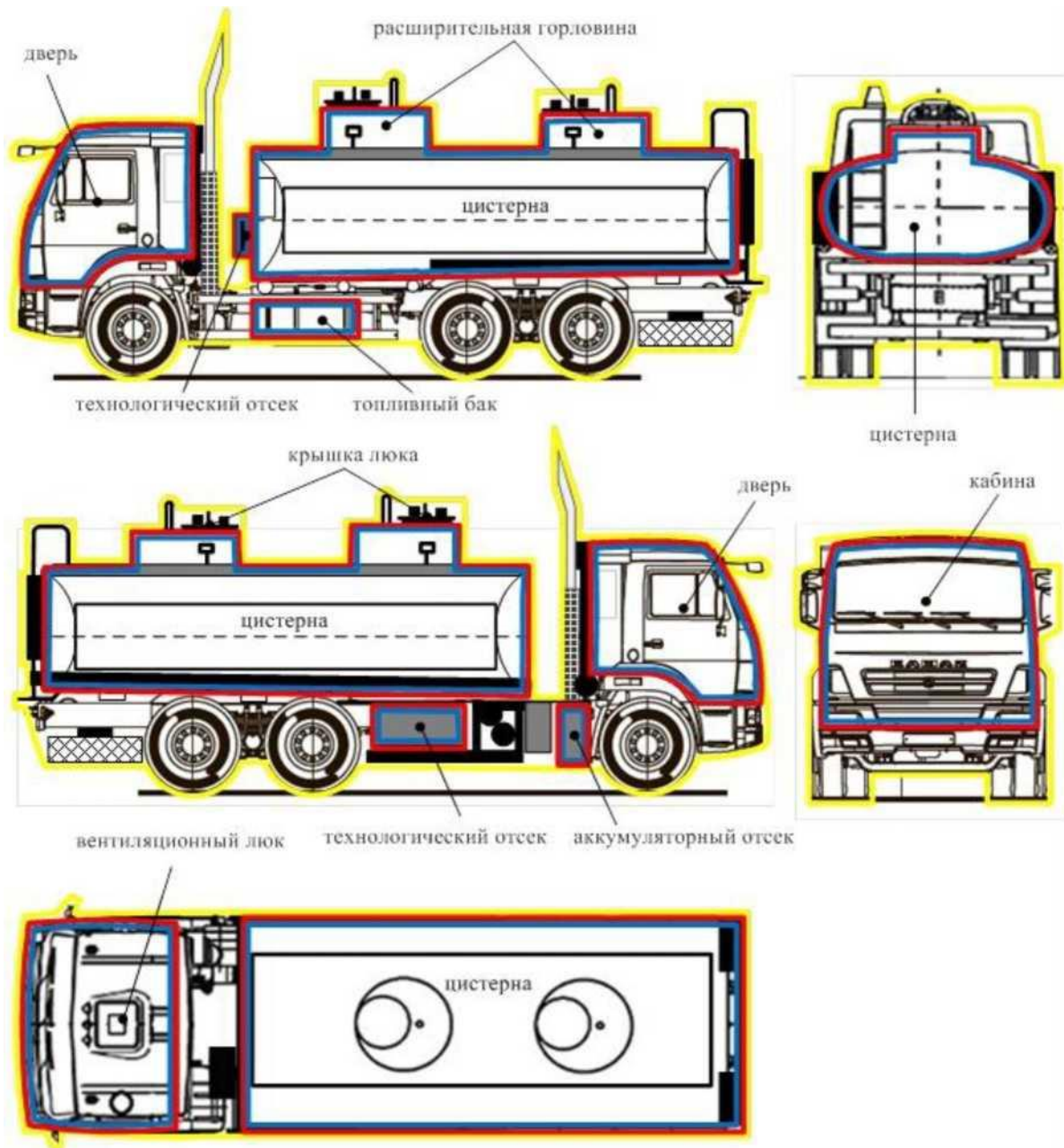


Рисунок 2

**Контрольные вопросы:**

1. Что является «зоной транспортной безопасности транспортного средства»?
2. Что называется «технологическим сектором ЗТБ транспортного средства»?
3. Что является критическим элементом ЗТБ транспортного средства?

**Практическое занятие №3**

**Изучение способов реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность ОТИ с использованием «модели нарушителя»**

**Цель:** изучить способы реализации потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность ОТИ с использованием «модели нарушителя».

**Задание и порядок выполнения:**

1. В соответствии с рекомендациями ОДМ 218.4.007-2011:
2. Провести:



- а) анализ целей нарушителей, возможные способы реализации угроз в отношении критических элементов и последствий по степени опасности; анализ угроз по степени опасности.
- 3. Разработать модель нарушителя
- 4. Сделать выводы.

**Методические указания:**

**1. Анализ целей нарушителей, возможные способы реализации угроз в отношении критических элементов и последствий по степени опасности**

Определение целей (КЭ ОТИ), подлежащих защите, направлено на максимальное снижение сложности и стоимости системы обеспечения транспортной безопасности, которая должна защищать как можно меньшее число элементов, обеспечивая при этом высокую эффективность и безопасность ОТИ.

Перечень объектов (КЭ) воздействия нарушителей определялся исходя из аналитических данных, количественных показателей и статистических данных.

*Определение критических элементов (КЭ ОТИ) с учетом аналитических данных:*

- а) анализ возможных вариантов полного или частичного прекращения функционирования ОТИ;
- б) анализ причин полного или частичного прекращения функционирования ОТИ;
- в) анализ возможных отказов систем, устройств, приборов, оборудования и неисправностей на ОТИ, связанных с техническим и технологическим процессами на аналогичных объектах в прошлом, а также вызванные ими последствия;
- г) определение режима работы ОТИ с указанием задействованных систем, персонала и оборудования в разных режимах работы;
  - д) определение систем и их компонентов, неисправность которых может привести к прекращению функционирования ОТИ;
  - е) определение перечня неисправностей систем, которые могут вызвать прекращение функционирования ОТИ;
  - ж) ожидаемый ущерб.

Определение КЭ по количественным значениям показателей целей на ОТИ (для каждой угрозы) вводятся оценочные значения по степеням:

Результаты показателей целей можно посмотреть в таблице 7.

**Пример:**

<b>Оценочные значения по степеням</b>	<b>«Необязательно»</b>	<b>1</b>
	<b>«Вероятно»</b>	<b>2</b>
	<b>«Скорее всего»</b>	<b>3</b>
	<b>«Почти в каждом случае »</b>	<b>4</b>

- 1 балл - «необязательно», проставляется в случае, если данная характеристика полностью не соответствует требованиям транспортной безопасности;
- 2 балла - «вероятно», проставляется в случае, если данная характеристика выполняется более чем 30% от предъявляемых требований транспортной безопасности;
- 3 балла - «скорее всего», проставляется в случае, если данная характеристика выполняется более чем 60% от предъявляемых требований транспортной безопасности;
- 4 балла - «почти в каждом случае», проставляется в случае, если данная характеристика выполняется более чем 90% от предъявляемых требований транспортной безопасности.

Таблица 7

№ пп	Потенциальны угрозы	Критические элементы			
		КЭ 1	КЭ 2	КЭ 3	КЭ 4
1	Угроза захвата	1	1	1	1
2	Угроза взрыва	1	1	1	1
3	Угроза размещения или попытка размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств	1	1	1	1
4	Угроза поражения опасными веществами	1	1	1	1
5	Угроза захвата критического элемента	1	1	1	1
6	Угроза взрыва критического элемента	1	1	1	1
7	Угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе взрывных устройств	3	4	3	2
8	Угроза блокирования	1	3	1	1
9	Угроза хищения	1	2	1	1
	<b>Показатель угрозы</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>11</b>

**Вывод:** В ходе проведенной оценки уязвимости объекта были определены цели, по которым потенциальные нарушители могут воздействовать в ходе реализации возможных угроз.

Наиболее вероятными целями нарушителей на территории объекта и маршрутами движения к ним являются:

**КЭ № 1** - вероятными действиями нарушителей является угроза размещения или попытки размещения на опоре взрывного устройства.

**КЭ № 2** - вероятными действиями нарушителей является угроза размещения или попытки размещения на опоре взрывного устройства, хищение и угроза блокирования.

**КЭ № 3** - вероятными действиями нарушителей является угроза размещения или попытки размещения на опоре взрывного устройства и угроза блокирования.

**КЭ № 4** - вероятными действиями нарушителей является угроза размещения или попытки размещения на опоре взрывного устройства.

## 2. Анализ угроз по степени опасности

Приказом Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 05.03.2010

№ 52/112/134 «Об утверждении перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» установлены потенциальные угрозы.

Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства для конкретного ОТИ определяется по количественным показателям и статистическим данным.

Для определения количественных показателей угрозы на каждом критическом элементе ОТИ вводятся оценочные значения по степеням:

<b>Оценочные значения по степеням</b>	<b>«Необязательно»</b>	<b>1</b>
	<b>«Вероятно»</b>	<b>2</b>
	<b>«Скорее всего»</b>	<b>3</b>
	<b>«Почти в каждом случае»</b>	<b>4</b>

1 балл - «необязательно», проставляется в случае, если данная характеристика полностью не соответствует требованиям транспортной безопасности;

2 балла - «вероятно», проставляется в случае, если данная характеристика выполняется более чем 30% от предъявляемых требований транспортной безопасности;

3 балла - «скорее всего», проставляется в случае, если данная характеристика выполняется более чем 60% от предъявляемых требований транспортной безопасности;

4 балла - «почти в каждом случае», проставляется в случае, если данная характеристика выполняется более чем 90% от предъявляемых требований транспортной безопасности.

На основании статистических данных и количественных оценок проводится анализ потенциальных угроз для каждого критического элемента ОТИ, а затем отсев.

Показатели угроз на критических элементах ОТИ определяются как сумма оценочных значений по степеням в соответствии с каждой потенциальной угрозой.

Результаты показателей угроз приведены в таблице 8.

**Пример:**

Таблица 8

№ пп	Потенциальные угрозы	Критические элементы				Показатель угрозы
		КЭ 1	КЭ 2	КЭ 3	КЭ 4	
1	Угроза захвата	1	1	1	1	4
2	Угроза взрыва	1	1	1	1	4
3	Угроза размещения или попытка размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств	1	1	1	1	4
4	Угроза поражения опасными веществами	1	1	1	1	4

5	Угроза захвата критического элемента	1	1	1	1	4
6	Угроза взрыва критического элемента	1	1	1	1	4
7	Угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе взрывных устройств	3	4	4	2	13
8	Угроза блокирования	1	3	1	1	6
9	Угроза хищения	1	2	1	1	5

**Вывод:** Исходя из проведенного обследования объекта и анализа статистических материалов и количественной оценки по проведению АНВ в деятельность ОТИ, к данному объекту возможно применение следующих потенциальных угроз:

**«Угроза размещения или попытка размещения на критическом элементе взрывного устройства»;**

**«Угроза блокирования»;**

**«Угроза хищения».**

### **3. Разработка модели нарушителя**

Модель нарушителя складывается из следующих составляющих: типы нарушителей, которые могут воздействовать на объект;

возможное количество нарушителей;

цели, которые могут преследовать нарушители, мотивацию действий нарушителей;

используемые транспортные средства, оснащение, вооружение, инструменты, принадлежности, и т.п.;

возможный уровень осведомлённости о предприятии (организации), его критических элементах и системе защиты;

уровень технической квалификации и подготовленности к совершению противоправных акций;

тактика и сценарии возможных действий нарушителей, описывающих последовательность (алгоритм) и способы действий групп и отдельных нарушителей.

Модели нарушителей определялись по количественным показателям и статистическим данным.

Для определения количественных значений показателей типов нарушителей на ОТИ (для определенной угрозы) вводятся оценочные значения по степеням:

<b>Оценочные значения по степеням</b>	<b>«Необязательно»</b>	<b>1</b>
	<b>«Вероятно»</b>	<b>2</b>
	<b>«Скорее всего»</b>	<b>3</b>
	<b>«Почти в каждом случае »</b>	<b>4</b>

1. балл - «необязательно», проставляется в случае, если данная характеристика полностью не соответствует требованиям транспортной безопасности;
2. балла - «вероятно», проставляется в случае, если данная характеристика выполняется более

чем 30% от предъявляемых требований транспортной безопасности;

3. балла - «скорее всего», проставляется в случае, если данная характеристика выполняется более чем 60% от предъявляемых требований транспортной безопасности;
4. балла - «почти в каждом случае», проставляется в случае, если данная характеристика выполняется более чем 90% от предъявляемых требований транспортной безопасности.

Результаты показателей нарушителей приведены в таблице 9.

**Пример:**

Таблица 9

Характеристика нарушителя			Степень значимости и вероятность проявления для совершения АНВ		
			Блокирование	Хищение	Размещение на КЭ ВУ
Тип нарушителя <sup>1</sup>	Внутренний	Одиночный	1	1	1
		Групповой	1	1	1
	Внешний	Одиночный	1	1	1
		Групповой	4	2	3
Комбинированный			1	1	1
Тактика действий <sup>6</sup>	дей-	Открытое нападение	3	1	2
		Скрытое проникновение	1	3	4
		Обманное проникновение	1	2	3
Осведомленность <sup>5</sup>		О целях и мотивах совершения АНВ	2	1	2
		Высокий уровень осведомленности о ТС	3	3	3
Оснащенность <sup>3</sup>		Наличие вспомогательных технических средств	4	2	3
		Наличие специальной техники	2	1	4
		Наличие стрелкового вооружения и/или	2	1	4
		Наличие тяжелого оружия, оружия	1	1	1

Примечания:

**Тип нарушителя**

Внешний одиночный - лицо, которое может находиться на ОТИ, не входящие в состав персонала (экипажа) ОТИ и не имеющие права доступа на территорию критического элемента ОТИ.

Внешний групповой - террористические группы (в том числе международные, внутригосударственные, региональные и пр.).

Внутренний одиночный - персонал ОТИ и другие лица, имеющие допуск в/на критические элементы ОТИ без сопровождения, оказывающий помощь внешнему нарушителю, находясь внутри ОТИ (критического элемента).

Внутренний групповой - диверсионные группы (в том числе представители спецслужб иностранных государств, агенты, внедренные на объект).

Комбинированный - внешний и внутренний нарушители, действуют совместно (в сговоре).

Представители протестных движений (в том числе представители международных экологических организаций, местное население и пр.).

Социально-экономическая и политическая обстановка в районе (регионе):

- проведение антитеррористической операции;
- проведение крупного форума (политического, экономического, спортивного);
- социально-экономическая обстановка (невыплата зарплат, отсутствие рабочих мест).

Оснащенность:

- в целях получения содействия внутренних нарушителей при решении различных задач - финансовыми средствами для подкупа персонала объекта;
- в целях ускорения перемещения - транспортными средствами (летательные аппараты, автомобили, плавсредства), специальными инструментами, снаряжением, приспособлением для преодоления преград;
- в целях затруднения обнаружения - специальной техникой, воздействующей на управляющие системы, компьютерные и электрические сети, техническими средствами связи; специальными средствами, воздействующими на операторов ИТС (химические вещества, генераторы электромагнитных воздействий);
- в целях причинения ущерба - средствами дистанционного поражения целей, взрывчатыми веществами, оружием и др.

Подготовленность

а) физическая подготовленность нарушителя по перемещению (бег), преодолению барьеров и движение в зданиях (транспортных средствах) описывается тремя качественными уровнями: слабая подготовка; средняя подготовка; профессионал;

б) уровень технической подготовленности нарушителя к совершению АНВ:

- низкая - нарушитель прошел курс начальной подготовки с использованием общих схем;
- средняя - прошел подготовку на объекте (полномасштабном макете объекта), существенно отличающемся от оригинала. Практический опыт проведения диверсионно-террористических акций;
- высокая (профессионал) - нарушитель прошел подготовку (тренировку) на аналогичном объекте или его полномасштабном макете и имеет опыт в проведении аналогичных диверсионно-террористических акций.

Осведомленность нарушителя об особенностях объекта, его критических элементах, об организации системы охраны и физических принципах функционирования инженерно-технической системы обеспечения транспортной безопасности подразделяется на:

высокую (знает практически все об объекте и инженерно-технической системе обеспечения транспортной безопасности, критических элементах);

среднюю (знает сравнительно много об объекте, но не знает его уязвимых мест, недостаточно знаний об инженерно-технической системе обеспечения транспортной безопасности, значимости критических элементов объекта и точных местах их нахождения);

низкую (имеет общее представление о назначении объекта и инженерно-технической системе обеспечения транспортной безопасности, но практически ничего не знает об уязвимых местах объекта, значимости и местах нахождения его критических элементов).

Тактика действий:

- обманная - проникновение к избранному элементу благодаря созданию видимости санкционированных действий путем использования поддельных документов, ключей, идентификаторов личности и т.п. (при этом необходимо рассматривать вариант, при котором внешние нарушители действуют в сговоре с внутренними);
- скрытое проникновение к критическому элементу объекта;
- силовое нападение на объект (ТС) с применением насилия по отношению к людям и (или) повреждением инженерно-технической системы обеспечения транспортной безопасности, разрушением критического элемента и отход;
- комбинированный (внешний и внутренний нарушители, действуют совместно (в сговоре)).

Пример:

Вывод: Из результатов анализа статистических данных и количественной оценки моделей нарушителей можно сделать вывод, что наиболее вероятнее для реализации «Угрозы размещения или попытки размещения на критическом элементе ВУ» определен тип нарушителя - Внешний групповой нарушитель -(2-4 человека).

Группа профессиональных нарушителей, действующих скрытно. Проникновение на территорию объекта нарушители будут осуществлять после сбора необходимой информации о нем, используя любое необходимое оборудование или путем обмана персонала охраны. Могут быть вооружены холодным и огнестрельным оружием (наиболее вероятно - пистолеты или малогабаритное автоматическое оружие), а также иметь при себе взрывные устройства при реализации действий, связанных с нанесением материального (финансового) ущерба. Насильственные действия в отношении персонала объекта и сил охраны могут предпринять в случае своего обнаружения и невозможности достижения цели скрытным способом. Уровень навыков преодоления системы охраны - средний.

Время, необходимое для действий на месте расположения цели - 7-10 мин.

Для «Угрозы блокирования» - совершение блокирования групповым внешним нарушителем пролетов моста определен тип нарушителя - Внешний групповой нарушитель - (5 - 8 человек) хорошо подготовлен и обучен способам проникновения на охраняемые объекты. Готовится к проникновению на охраняемый объект и заранее изучает возможные пути проникновения. В совершенстве знает систему охраны и уязвимые места объекта, может иметь в своем распоряжении необходимые финансовые и технические ресурсы для подготовки и осуществления АНВ на охраняемом объекте. Способен разработать и реализовать проект нейтрализации его системы охраны, проникновения на объект. Применяет специальные ме-

тоды, средства и приспособления для совершения несанкционированных действий. Может быть вооружен холодным или огнестрельным оружием, а также иметь при себе взрывные устройства для реализации действий, связанных с нанесением материального (финансового) ущерба. Может задействовать автомобиль, начиненный взрывчатыми веществами или организовать массовое ДТП на ОТИ.

Для «Угрозы хищения» - хищение оборудования, обеспечивающего функционирование ОТИ или систем обеспечения транспортной безопасности определен тип нарушителя - Внешний групповой нарушитель (2 - 3 человека) не очень хорошо подготовлен и обучен способам проникновения на охраняемые объекты. Готовится к проникновению на охраняемый объект и заранее изучает возможные пути проникновения. Систему охраны знает слабо. Может иметь в своем распоряжении необходимые технические ресурсы для подготовки и осуществления АНВ на охраняемом объекте. Может быть вооружен холодным оружием.

Контрольные вопросы

1. Из каких составляющих складывается модель нарушителя?
2. Какие Вы знаете типы нарушителей транспортной безопасности?
3. Дайте характеристику каждого типа нарушителя транспортной безопасности.
4. Какие оценочные значения в зависимости от степени применяют при анализе целей нарушителей и возможных способы реализации угроз в отношении критических элементов?
5. Какие потенциальные угрозы Вы знаете?
6. Каким нормативным актом установлен перечень потенциальных угроз?
7. Назовите наиболее вероятные угрозы, к которым приведут действия нарушителя относительно каждого критического элемента ОТИ.
8. **Примечания:**

#### **Тип нарушителя**

*Внешний одиночный* - лицо, которое может находиться на ОТИ, не входящие в состав персонала (экипажа) ОТИ и не имеющие права доступа на территорию критического элемента ОТИ.

*Внешний групповой* - террористические группы (в том числе международные, внутригосударственные, региональные и пр.).

*Внутренний одиночный* - персонал ОТИ и другие лица, имеющие допуск в/на критические элементы ОТИ без сопровождения, оказывающий помощь внешнему нарушителю, находясь внутри ОТИ (критического элемента).

*Внутренний групповой* - диверсионные группы (в том числе представители спецслужб иностранных государств, агенты, внедренные на объект).

*Комбинированный* - внешний и внутренний нарушители, действуют совместно (в сговоре).



Представители протестных движений (в том числе представители международных экологических организаций, местное население и пр.

**Социально-экономическая и политическая обстановка в районе (регионе):**

- проведение антитеррористической операции;
- проведение крупного форума (политического, экономического, спортивного);
- социально-экономическая обстановка (невыплата зарплат, отсутствие рабочих мест).

**Оснащенность:**

- в целях получения содействия внутренних нарушителей при решении различных задач - финансовыми средствами для подкупа персонала объекта;
- в целях ускорения перемещения - транспортными средствами (летательные аппараты, автомобили, плавсредства), специальными инструментами, снаряжением, приспособлением для преодоления преград;
- в целях затруднения обнаружения - специальной техникой, воздействующей на управляющие системы, компьютерные и электрические сети, техническими средствами связи; - специальными средствами, воздействующими на операторов ИТС (химические вещества, генераторы электромагнитных воздействий);
- в целях причинения ущерба - средствами дистанционного поражения целей, взрывчатыми веществами, оружием и др.

**Подготовленность**

*а) физическая подготовленность нарушителя по перемещению (бег), преодолению барьеров и движение в зданиях (транспортных средствах) описывается тремя качественными уровнями: слабая подготовка; средняя подготовка; профессионал;*

*б) уровень технической подготовленности нарушителя к совершению АНВ:*

- низкая - нарушитель прошел курс начальной подготовки с использованием общих схем;
- средняя - прошел подготовку на объекте (полномасштабном макете объекта), существенно отличающемся от оригинала. Практический опыт проведения диверсионно-террористических акций;
- высокая (профессионал) - нарушитель прошел подготовку (тренировку) на аналогичном объекте или его полномасштабном макете и имеет опыт в проведении аналогичных диверсионно-террористических акций.

**Осведомленность нарушителя об особенностях объекта, его критических элементах, об организации системы охраны и физических принципах функционирования инженерно-технической системы обеспечения транспортной безопасности подразделяется на:**

- высокую (знает практически все об объекте и инженернотехнической системе обеспечения транспортной безопасности, критических элементах);

- среднюю (знает сравнительно много об объекте, но не знает его уязвимых мест, недостаточно знаний об инженерно-технической системе обеспечения транспортной безопасности, значимости критических элементов объекта и точных местах их нахождения);
- низкую (имеет общее представление о назначении объекта и инженерно-технической системе обеспечения транспортной безопасности, но практически ничего не знает об уязвимых местах объекта, значимости и местах нахождения его критических элементов).

#### **Тактика действий:**

- обманная - проникновение к избранному элементу благодаря созданию видимости санкционированных действий путем использования поддельных документов, ключей, идентификаторов личности и т.п. (при этом необходимо рассматривать вариант, при котором внешние нарушители действуют в сговоре с внутренними);
- скрытое проникновение к критическому элементу объекта;
- силовое нападение на объект (ТС) с применением насилия по отношению к людям и (или) повреждением инженерно-технической системы обеспечения транспортной безопасности, разрушением критического элемента и отход;
- комбинированный (внешний и внутренний нарушители, действуют совместно (в сговоре)).

#### **Пример:**

**Вывод:** Из результатов анализа статистических данных и количественной оценки моделей нарушителей можно сделать вывод, что наиболее вероятнее для реализации «Угрозы размещения или попытки размещения на критическом элементе ВУ» определен тип нарушителя - *Внешний групповой нарушитель* - (2 - 4 человека).

*Группа профессиональных нарушителей*, действующих скрытно. Проникновение на территорию объекта нарушители будут осуществлять после сбора необходимой информации о нем, используя любое необходимое оборудование или путем обмана персонала охраны. Могут быть вооружены холодным и огнестрельным оружием (наиболее вероятно - пистолеты или малогабаритное автоматическое оружие), а также иметь при себе взрывные устройства при реализации действий, связанных с нанесением материального (финансового) ущерба. Насильственные действия в отношении персонала объекта и сил охраны могут предпринять в случае своего обнаружения и невозможности достижения цели скрытным способом. Уровень навыков преодоления системы охраны - средний.

Время, необходимое для действий на месте расположения цели - 7-10 мин.

Для «Угрозы блокирования» - совершение блокирования групповым внешним нарушителем пролетов моста определен тип нарушителя - *Внешний групповой нарушитель* - (5 - 8 человек) хорошо подготовлен и обучен способам проникновения на охраняемые объекты. Готовится к проникновению на охраняемый объект и заранее изучает возможные пути проникновения. В совершенстве знает систему охраны и уязвимые места объекта, может иметь в

своим распоряжении необходимые финансовые и технические ресурсы для подготовки и осуществления АНВ на охраняемом объекте. Способен разработать и реализовать проект нейтрализации его системы охраны, проникновения на объект. Применяет специальные методы, средства и приспособления для совершения несанкционированных действий. Может быть вооружен холодным или огнестрельным оружием, а также иметь при себе взрывные устройства для реализации действий, связанных с нанесением материального (финансового) ущерба. Может задействовать автомобиль, начиненный взрывчатыми веществами или организовать массовое ДТП на ОТИ.

Для «Угрозы хищения» - хищение оборудования, обеспечивающего функционирование ОТИ или систем обеспечения транспортной безопасности определен тип нарушителя - **Внешний групповой нарушитель** (2 - 3 человека) не очень хорошо подготовлен и обучен способам проникновения на охраняемые объекты. Готовится к проникновению на охраняемый объект и заранее изучает возможные пути проникновения. Систему охраны знает слабо. Может иметь в своем распоряжении необходимые технические ресурсы для подготовки и осуществления АНВ на охраняемом объекте. Может быть вооружен холодным оружием.

#### **Контрольные вопросы:**

1. Из каких составляющих складывается модель нарушителя?
2. Какие Вы знаете типы нарушителей транспортной безопасности?
3. Дайте характеристику каждого типа нарушителя транспортной безопасности.
4. Какие оценочные значения в зависимости от степени применяют при анализе целей нарушителей и возможных способы реализации угроз в отношении критических элементов?
5. Какие потенциальные угрозы Вы знаете?
6. Каким нормативным актом установлен перечень потенциальных угроз?
7. Назовите наиболее вероятные угрозы, к которым приведут действия нарушителя относительно каждого критического элемента ОТИ.

#### **Практическое занятие №4**

##### **Предоставление информации о потенциальных угрозах совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств**

**Цель:** получить навыки предоставления информации о потенциальных угрозах совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

#### **Задание и порядок выполнения**

1. Изучить Приказ Минтранса РФ № 52, ФСБ РФ № 112, МВД РФ № 134 от 05.03.2010 «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного

вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

2. Изучить Приказ Минтранса РФ от 16 февраля 2011 г. № 56 «О Порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».

3. Записать полученную информацию по форме, приведенную в приложении №2 Приказа Минтранса РФ от 16 февраля 2011 г. № 56.

### **Контрольные вопросы:**

1. Какое количество потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры отражено в Приказе Минтранса РФ № 52, ФСБ РФ № 112, МВД РФ № 134 от 05.03.2010?

1. Дайте определение понятию «Угроза захвата».
2. Дайте определение понятию «Угроза взрыва».
3. Дайте определение понятию «Угроза размещения или попытки размещения на ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ)».
4. Дайте определение понятию «Угроза поражения опасными веществами».
5. Дайте определение понятию «Угроза захвата критического
6. элемента ОТИ и/или ТС».
7. Дайте определение понятию «Угроза взрыва критического
8. элемента ОТИ и/или ТС».
9. Дайте определение понятию «Угроза размещения или попытки размещения на критическом элементе ОТИ и/или ТС взрывных устройств (взрывчатых веществ)».
10. Дайте определение понятию «Угроза блокирования».
11. Дайте определение понятию «Угроза хищения».
12. Сформулируйте порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры об угрозах совершения актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры.

**Перечень контрольных вопросов  
к дифференцированному зачету  
по дисциплине «Комплексное обеспечение транспортных систем»**

1. Основные законодательные и нормативные правовые акты регламентирующие вопросы оповещения населения в чрезвычайных ситуациях.
2. Основные направления инновационной деятельности в системах связи и оповещения ГО и РСЧС.
3. Виды связи и их предназначение.
4. Рода связи и их классификация.
5. Требования к связи. Своевременность связи.
6. Требования к связи. Безопасность связи.
7. Требования к связи. Достоверность связи.
8. Каналообразующие и коммутационные средства связи.
9. Специальные и оконечные средства связи.
10. Состав и структура системы связи Российской Федерации.
11. Основные элемента единой сети электросвязи Российской Федерации (ЕСЭ РФ).
12. Принцип построения единой сети электросвязи РФ.
13. Базовые и структурные принципы ЕСЭ РФ.
14. Способы организации и технической реализации проводной связи.
15. Аналоговые и цифровые линии связи.
16. Состав и краткая характеристика элементов телефонной сети общего пользования.
17. Структура и краткая характеристика первичной и вторичной сетей связи.
18. Телеграфная связь, её виды и способы передачи. Структурная схема телеграфной связи.
19. Система звукового вещания. Структура электрического канала звукового вещания.
20. Принципиальная схема телевещания.
21. Основные законодательные и нормативные правовые акты регламентирующие вопросы организации связи в системах ГО и РСЧС.
22. Информационно-вычислительные сети. Классификация локальных вычислительных сетей (ЛВС).
23. Задачи связи МЧС России.
24. Принципы организации связи МЧС РФ.
25. Структура системы связи МЧС РФ. Состав и предназначение её элементов.
26. Узлы связи, их классификация и краткая характеристика.

27. Организация проводной связи гарнизона пожарной охраны.
28. Порядок регистрации изобретений, полезных моделей и свидетельств на программы ЭВМ.
29. Организация радиосвязи в гарнизоне пожарной охраны.
30. Меры безопасности при организации связи на пожаре.
31. Организация системы централизованного оповещения гражданской обороны (СЦО ГО), состав и предназначение её элементов.
32. Состав и предназначение оборудования на районном (городском) узле связи.
33. Нормативно-правовое обеспечение локальных систем оповещения потенциально опасных объектов (ЛСО ПОО).
34. Зоны действия ЛСО ПОО.
35. Организационно-техническое построение ЛСО. Состав и предназначение оборудования на узле связи потенциально опасного объекта.
36. Организация общероссийской комплексной системы информирования и оповещения населения. Состав и предназначение её элементов.
37. Организация функционирования Системы -112 по приёму и обработке обращений и организации доведения информации о происшествиях.
38. Особенности функционирования системы ОКСИОН в различных режимах.
39. Состав и структура комплексной системы экстренного оповещения населения (КСЭОН).
40. Организация функционирования системы КСЭОН в Удмуртской Республике.
41. Использование БАС для получения достоверной информации о ЧС.
42. Автоматизированная система оперативного управления пожарной охраны.

Приложение № 6  
к пункту 3.1

**Таблица правильных ответов по теплотехнике пункта 3.1**

Вариант 1															
Номер теста	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Номер ответа	б	а	в	б	а	б, в, г	б	а	а, б	а	в	б	в	а	б
Номер теста	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Номер ответа	а, б, в, д	а	в	б	в	а, б, в	в	а	а	б	в	а	в	а, в, д	б
Вариант 2															
Номер теста	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Номер ответа	а	а	а	г	в	а	б	б	б	в	б	г	в	а	б
Номер теста	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Номер ответа	в	г	б	а, б, в, г, д	а, б, в	а, б, в	б	а	в	в	в	б	б	а, б	а
Вариант 3															
Номер теста	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Номер ответа	в	а	в	а	а	а	а, б	в	б	в	б	а	б	а	б
Номер теста	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Номер ответа	в	б	в	г	а	в	а	а	а	а	в	а	в	а	а, б, г