

Могилевский Н. В.
Ушаков В. И.

**Решение практических
задач при аттестации
по транспортной
безопасности**

Группы быстрого
реагирования

Владимир Ушаков

**Решение практических
задач при аттестации по
транспортной безопасности.
Группы быстрого реагирования**

«Издательские решения»

Ушаков В. И.

Решение практических задач при аттестации по транспортной безопасности. Группы быстрого реагирования / В. И. Ушаков — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-858545-6

Материалы предназначены для подготовки к аттестации сотрудников подразделений транспортной безопасности групп быстрого реагирования железнодорожного транспорта и метрополитенов.

ISBN 978-5-44-858545-6

© Ушаков В. И.
© Издательские решения

Содержание

Список принятых сокращений	6
Введение	7
а) Умение моделировать поведение нарушителей, выявлять уязвимые места и прогнозировать возможные способы совершения АНВ в деятельность ОТИ и (или) ТС	8
Конец ознакомительного фрагмента.	11

Решение практических задач при аттестации по транспортной безопасности Группы быстрого реагирования

**Николай Валентинович Могилевский
Владимир Игоревич Ушаков**

Редактор Владимир Игоревич Ушаков

© Николай Валентинович Могилевский, 2017

© Владимир Игоревич Ушаков, 2017

ISBN 978-5-4485-8545-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Список принятых сокращений

АНВ	Акт незаконного вмешательства
ВВ	Взрывчатое вещество
ВУ	Взрывное устройство
ГАЦ	Горочная автоматическая централизация
ГБР	Группа быстрого реагирования
ЗПУ	Запорное устройство
ЗТБ	Зона транспортной безопасности
КЗР	Козырьковое ограждение
КПП	Контрольно-пропускной пункт
КЭ	Критический элемент
ОТБ	Обеспечение транспортной безопасности
ОТИ	Объект транспортной инфраструктуры
ПрМт	Приказ Министерства транспорта
ПТБ	Подразделение транспортной безопасности
РТУ	Рентгено-телевизионная установка
СКУД	Система контроля и управления доступом
ТС	Транспортное средство

Введение

Согласно положениям Федерального закона «О транспортной безопасности» силы обеспечения транспортной безопасности подлежат обязательной аттестации. Аттестация проводится специализированными организациями и включает в себя как теоретические вопросы с тестовыми заданиями, так и выполнение практических задач. Для каждого вида транспорта разработаны перечни вопросов, рекомендуемые для проверки знаний, умений и навыков аттестуемых лиц. В материалах рассмотрены практические вопросы для сотрудников, включенных в состав групп быстрого реагирования железнодорожного транспорта, включая метрополитены. Практические вопросы имеют цель проверки необходимых умений и навыков сотрудников групп быстрого реагирования, являющихся обязательными. Кроме того, сотрудники при аттестации проходят проверку физической подготовленности. Представленные материалы достаточно полно раскрывают практическую направленность по обеспечению транспортной безопасности и призваны помочь сотрудникам сил обеспечения транспортной безопасности успешно пройти аттестацию.

а) Умение моделировать поведение нарушителей, выявлять уязвимые места и прогнозировать возможные способы совершения АНВ в деятельность ОТИ и (или) ТС

1. По предложенной трехмерной модели ОТИ (станция) выявите наиболее уязвимые участки периметра технологического сектора ЗТБ ОТИ. Обоснуйте свои выводы

Алгоритм решения:

Вне зависимости от предложенной на экзамене (аттестации) трехмерной модели, (примеры моделей в виде макета представлена на рис. 1 и компьютерной модели на рис. 2, 3) задача решается по стандартным критериям. Наличие наиболее уязвимых участков периметра технологического сектора станции предполагает периметральное ограждение станции.



Рисунок 1. Модель в виде макета

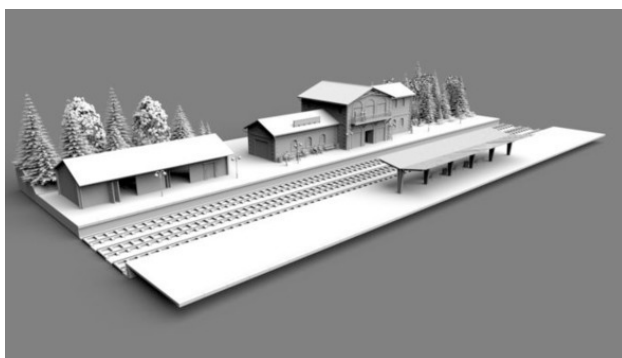


Рисунок 2. Трехмерная компьютерная модель станции

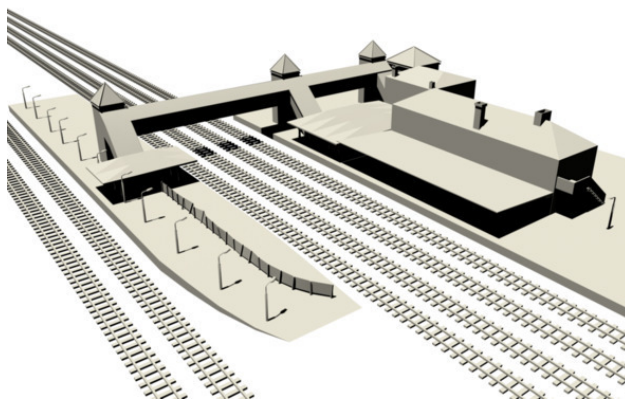


Рисунок 3. Трехмерная модель станции с надземным переходом

Критерии, по которым определяются наиболее уязвимые участки периметра технологического сектора:

1.1. Целостность периметрального ограждения – выявить визуальные нарушения периметрального ограждения (дыры в заборе, отсутствие секций), нарушения целостности козырькового заграждения (КЗР) (козырьковое заграждение, расположенное поверх забора, и состоящее из объемного барьера типа «Топаз\Егоза» или колючей проволоки типа «АКЛ\ТКЛ») или участки с отсутствием КЗР на заборе (рис. 4).



Рисунок 4. Пример периметрального ограждения

1.2. Конструктивные особенности (недостатки) периметрального ограждения – наличие перепадов высоты забора, наличие перепадов высоты КЗР, наличие плохо просматриваемых и сложно устроенных «карманов» в заборе.

1.3. Неисправность или отсутствие частей инженерно – технических систем обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) на просматриваемых участках периметрального ограждения – неисправность\отсутствие видеонаблюдения, сигнализации.

1.4. Неисправность или неполное оборудование инженерных сооружений ОТБ (заборы, противотаранные заграждения, решетки, люки, шлюзы) – отсутствие запоров, решеток, заграждений, неисправное состояние всего вышеперечисленного.

1.5. Примыкание к периметральному ограждению технологических систем, строений, иных сооружений – примыкающие непосредственно к периметральному ограждению искусственно созданные насыпи, трубопроводы, путепроводы, дренажные каналы, каналы кабельные, здания и сооружения, находящиеся за пределами периметрального ограждения.

дения вне ЗТБ позволяют проникнуть с их поверхности или по их путям залегания за пределы периметральных ограждений, в ЗТБ.

1.6. Наличие природных факторов и/или образований, непосредственно примыкающих к периметральному ограждению – густые и высокие деревья, позволяющие скрытно переместиться с них, минуя периметральное ограждение в ЗТБ, ямы, овраги, пролегающие непосредственно под периметральным ограждением, примыкание к ограждению водоемов и т. д.

2. По предложенной трехмерной модели ОТИ (вокзал) с указанием населенности помещений и пассажиропотоков выявите наиболее уязвимые участки перевозочного сектора ЗТБ ОТИ при реализации угрозы взрыва. Обоснуйте свои выводы

Решение:

2.1. Указание на населенность помещений и пассажиропотоки говорит о том, что наиболее уязвимые участки перевозочного сектора ЗТБ следует выявлять в «час пик».

2.2. Реализация угрозы взрыва в «час пик» наиболее реальна в тех местах, где наибольшее количество людей перемещается с наименьшей скоростью или сконцентрировано статично.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.