

Совершенно секретно

Экз. № 2085

КОМИТЕТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СССР

УКАЗАНИЕ

от 16 января 1984 года

№ 3сс

СОДЕРЖАНИЕ:

О направлении для использования в агентурно-оперативной работе Обзора практики агентурно-оперативной работы органов госбезопасности СССР по противодействию разведывательно-подрывной деятельности противника на канале международных транспортных сообщений

Москва — 1984

41
12
1984

2 #
Совершенно секретно



Экз. № 2085

КОМИТЕТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СССР

УКАЗАНИЕ

16 января 1984 года

№ 3сс

Москва

Председателям КГБ союзных и автономных республик

Начальникам УКГБ по краям и областям

Начальникам управлений особых отделов КГБ СССР и начальникам особых отделов КГБ СССР по группам войск, округам, флотам, объединениям и соединениям центрального подчинения

Начальникам войск пограничных округов КГБ СССР

Начальникам учебных (кроме военно-учебных) заведений КГБ СССР

Начальникам главных управлений, самостоятельных управлений и отделов КГБ СССР

Направляется для использования в агентурно-оперативной работе Обзор практики агентурно-оперативной работы органов госбезопасности СССР по противодействию разведывательно-подрывной деятельности противника на канале международных транспортных сообщений.

1

2ав

С Обзором ознакомить руководящий и оперативный состав, ведущий агентурно-оперативную работу, следователей, а также офицеров развед аппаратов погранвойск и профессорско-преподавательский состав специальных кафедр учебных (кроме военно-учебных) заведений КГБ СССР.

Заместитель Председателя Комитета
генерал-лейтенант

Ф. Бобков

Тематические индексы: 9-6-5, 9-5-1, 9-6-3.

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Указанию КГБ СССР
от 16 января 1984 года
№ 3сс

О Б З О Р

практики агентурно-оперативной работы
органов госбезопасности СССР по противодействию
разведывательно-подрывной деятельности
противника на канале международных
транспортных сообщений

За последние годы министерства морского флота, гражданской авиации, путей сообщения СССР, автомобильного транспорта и речного флота РСФСР значительно расширили международные транспортные связи и увеличили объемы перевозок внешнеторговых грузов и пассажиров. Советские морские и речные суда, самолеты, поезда и автомобили осуществляют интенсивные международные перевозки практически во все регионы мира. Растет промысел морепродуктов в экономических зонах других государств и отдаленных районах Мирового океана. Транспортные средства СССР используются для военных перевозок стран — участниц Варшавского Договора. Возросла доставка грузов и пассажиров в СССР иностранными транспортными средствами. За границей созданы и функционируют советские транспортные представительства, совместные агентирующие, рыбопромысловые, автомобильные фирмы и компании.

Специальные службы и зарубежные антисоветские центры рассматривают международные транспортные сообщения как один из каналов разведывательно-подрывной деятельности против СССР. В настоящее время, когда администрация США обострила международную обстановку до крайне опасных пределов, спецслужбы империалистических государств наращивают усилия по использованию международных транспортных сообщений для осуществления враждебных акций против Советского Союза.

Зав

Противник стремится получить данные о состоянии транспортной системы СССР, технической оснащенности и перспективах развития железных дорог, гражданской авиации, морского, речного и рыбопромыслового флотов, а также о специальных и массовых военных перевозках. Для достижения поставленных целей во все возрастающих масштабах используются агентурные, легальные возможности и технические средства разведки.

Анализ материалов о противнике, добытых органами КГБ в результате оперативных игр и проведения других активных чекистских мероприятий, показывает, что агентурная разведка противника продолжает оставаться основным и наиболее опасным направлением подрывной деятельности империалистических государств против СССР на канале международных транспортных сообщений.

В 1982—1983 годах органами КГБ был выявлен ряд вербовочных подходов к советским специалистам транспорта* во время их нахождения в капиталистических и развивающихся странах.

Империалистические разведки, особенно ЦРУ США, в работе по установлению агентурных отношений с интересующими их лицами осуществляют между собой широкое взаимодействие. Находящаяся в Монреале (Канада) «Постоянная консультативная комиссия», в состав которой входят представители спецслужб США, Канады, Англии, ФРГ, Франции, занимается планированием и организацией проведения разведывательно-подрывной работы против социалистических стран.

Американские спецслужбы проводят активную вербовочную работу среди сотрудников советских транспортных представительств, в том числе и на территории ФРГ, Испании, Греции, Турции, Ливана, Марокко, Японии, Сингапура и других стран.

Разведки противника через агентуру из числа специалистов транспорта стремятся добывать не только сведения, относящиеся к деятельности транспортной системы страны, но и проникнуть к секретам других министерств и ведомств СССР. Так, во время нахождения за границей ЦРУ США

* В данном Обзоре под советскими специалистами транспорта понимаются члены экипажей судов, самолетов, бригад поездов, водители грузового автотранспорта, работники транспортных министерств, организаций, научно-исследовательских институтов и учебных заведений.

4 76

завербован «Павлов» * — член экипажа одного из научно-исследовательских судов. Ему было рекомендовано после возвращения из заграничного плавания устроиться на работу в учреждение, занимающееся проблемами обороны. В заданиях перед «Павловым» ставились задачи получения конкретных данных о деятельности ряда научно-исследовательских институтов и предприятий оборонной промышленности, об атомных подводных лодках, ядерных энергетических установках, методах их разработки и производства, о ведущих специалистах.

Для изучения идеологической обработки, создания компрометирующих ситуаций и склонения советских граждан к шпионской деятельности спецслужбами противника активно используется агентура из числа государственных служащих, сотрудников фирм, обслуживающих советские транспортные средства, коммерсантов, владельцев магазинов, а нередко и членов обществ дружбы.

В канадском порту Ванкувер с моряками дальневосточного пароходства устанавливают контакты представители местного отделения общества дружбы «Канада — СССР» супруги Ховерман. В процессе изучения иностранцев путем подставным агентом органов КГБ «Казака» были получены данные, свидетельствующие о их связи со спецслужбами и использовании противником этого общества в качестве прикрытия для изучения советских граждан.

В авиакомпаниях Англии, ФРГ, Бельгии и других западных государств действуют так называемые «восточные отделения» и «англо-русские переводческие бюро», в штатах которых находятся кадровые разведчики. Филиалы этих компаний в странах Азии и Африки активно используются «СИС» и другими иноразведками в мероприятиях по разработке членов экипажей и представителей «Аэрофлота».

Разведчики, работающие под прикрытием дипломатических представительств капиталистических стран в СССР, систематически совершая поездки по стране, проявляют повышенный интерес к пограничным станциям и перевалочным базам, стремятся получить информацию о воинских перевозках в соединения Советской Армии, дислоцированные за границей. Резидентура РУМО США в Москве занимается сбором сведений о мобилизационном предназначении автомобильного транспорта. В поисках путей агентурного проникно-

* Некоторые клички объектов дел оперучета, псевдонимы агентов органов КГБ и фамилии по оперативным сообщениям изменены.

Чак

вення в систему «Совтрансавто» БНД изучает деятельность этого всесоюзного объединения и его торговых партнеров в ФРГ. Особое внимание уделяется получению на советских водителей компрометирующих данных для использования их при проведении вербовочных акций.

В связи с односторонними мерами, принятыми правительством США по ограничению торгового и научно-технического обмена с СССР, американскими спецслужбами стали активно использоваться в разведывательно-подрывной деятельности транспортные и иные связи других стран. Так, начиная с 1983 года, РУМО США использует в этих целях возможности финской фирмы, занимающейся перевозкой грузов из Хельсинки в Москву для строительства американского посольства, включая в состав экипажей автотранспортных средств своих кадровых сотрудников под прикрытием дилкьюрьеров.

Органами КГБ на Украине, в прибалтийских республиках и Приморье зафиксированы многочисленные попытки сбора иностранными моряками разведывательной информации о морских портах СССР и военных объектах, находящихся в их окружении. Целенаправленные беседы разведывательного характера проводят сотрудники японских спецслужб и их агентства с советскими моряками в портах Японии.

В ходе агентурно-оперативных мероприятий, проведенных Четвертым управлением во взаимодействии с Первым, Вторым главными управлениями КГБ СССР, установлено, что командир экипажа самолета компании «Эр Франс» «Вин» является агентом СДЕСЕ и по ее заданию во время полетов над территорией СССР осуществлял аэрофотосъемку определенных районов. В состав экипажей «Вин» включался, как правило, во время маневров и учений советских войск в западных районах нашей страны.

В числе иностранных сотрудников представительства скандинавской авиакомпания «САС» в Москве выявлен агент ЦРУ США «Свен», принимавший участие в операциях по связи американских разведчиков-дипломатов с их источниками на территории СССР.

Среди курсантов из развивающихся стран, проходивших обучение в транспортных вузах страны, выявлены агенты спецслужб Великобритании и других стран НАТО.

Спецслужбы КНР стремятся получить информацию по широкому кругу вопросов политического и военного характера, в том числе с использованием китайского персонала поезда Пекин — Москва. Включенные в его состав разведчики и

5-4

агенты ведут целенаправленные опросы пассажиров из числа советских граждан, а также визуальную разведку в пути следования.

Под руководством и на средства спецслужб активизировали подрывную деятельность на канале международных транспортных сообщений зарубежные эмигрантские, сионистские, националистические и другие подрывные центры. Они пытаются использовать этот канал для установления нелегальных связей с враждебными элементами на территории СССР, засылки идеологически вредных изданий с целью создания в нашей стране антисоветского подполья.

Главари НТС планируют расширить распространение враждебной литературы в портах Канарских островов Лас-Пальмас и Санта Крус, куда постоянно заходят советские торговые, рыбопромысловые и военные суда. Специально для антисоветской обработки моряков торгового и рыбопромыслового флотов НТС организовано издание газеты «Вахта». Наряду с морским каналом для заброски в СССР враждебных изданий используются международные автомобильные перевозки, особенно из ФРГ и Франции. Клерикальные центры в Финляндии после ряда провалов ввоза религиозной литературы по каналу туризма ищут подходы к автоводителям, осуществляющим транзитные перевозки через социалистические страны. Исследовательский отдел клерикального центра «Фриденштимме» рекомендует организовать заброску религиозно-пропагандистской литературы и специальных радиоприемников, принимающих передачи религиозных радиостанций, из Гамбурга в Ригу и Таллин, привлекая к этой деятельности отдельных советских граждан из числа моряков заграничного плавания и водителей предприятий «Совтрансавто».

Под давлением администрации США рядом капиталистических стран принимаются меры по компрометации и ограничению деятельности советских транспортных организаций за рубежом. При этом противник не останавливается перед применением грубых провокаций, диверсий, террора и других экстремистских акций. Только в отношении заграничных представительств «Аэрофлота» в 1982 и 1983 годах совершено более ста провокаций (взрывы, поджоги, погромы и т. д.).

С учетом обострения международной обстановки и в соответствии с решениями ЦК КПСС и Советского правительства Комитетом госбезопасности СССР в последние годы принят ряд организационных и оперативных мер, направленных на усиление чекистской работы на транспорте, в том числе и на

5ab
канале международных транспортных сообщений. В центре и на местах созданы четвертые подразделения, введены заменяемые офицерами действующего резерва КГБ СССР должности заместителей начальников по режиму в управлениях железных дорог и гражданской авиации, эксперты по вопросам безопасности в Минморфлоте, Минрыбхозе, МПС СССР, Минавтотрансе, Минречфлоте РСФСР и в ряде морских пароходств, а также офицеры безопасности на пассажирских, научно-исследовательских, крупных рыбопромысловых и учебно-производственных судах заграничного плавания.

Выделены должности внештатных оперативных сотрудников для подразделений, осуществляющих контрразведывательную работу на пограничных железнодорожных станциях, в морских и авиационных портах.

В решении Коллегии КГБ СССР «О состоянии и мерах по дальнейшему усилению контрразведывательной работы на канале международных транспортных сообщений», объявленном приказом Председателя КГБ СССР № 0077—1983 года, определены главные задачи, разработана программа действий, требующая координации усилий разведывательных, контрразведывательных подразделений КГБ—УКГБ и разведывательных подразделений погранвойск на этом канале, наступательности в выявлении и пресечении подрывной деятельности противника.

Осуществляемые органами КГБ в соответствии с требованиями Коллегии агентурно-оперативные мероприятия способствуют надежной защите объектов транспорта от разведывательной и диверсионно-вредительской деятельности империалистических разведок и враждебных элементов.

На достижение конкретных результатов в борьбе с противником, вскрытие, предупреждение и пресечение его враждебных акций на канале международных транспортных сообщений в определенной степени влияет глубина и целенаправленность разработки официальных сотрудников и агентурных спецслужб капиталистических государств и КНР, наличие оперативных позиций советских органов госбезопасности в их разведывательных и контрразведывательных подразделениях.

Важное место в работе органов КГБ отводится своевременному выявлению иностранцев, занимающихся по заданию спецслужб сбором разведывательной информации и иными подрывными акциями, активной их разработке с целью пресечения враждебной деятельности, а также возможной после-

6-8

дующей перевербовки и завязывания оперативных игр с тем, чтобы успешно решать задачи по вскрытию замыслов противника и снижению активности его враждебной деятельности.

Управлением КГБ СССР по Мурманской области совместно с подразделениями Центра с использованием оперативных позиций на советских рыбопромысловых судах, ремонтировавшихся на верфях ФРГ, велась оперативная игра «Спрут» с военной разведкой США. Через выявленных агентов противника, осуществлявших изучение советских моряков, на разведчиков были выведены и подставлены на вербовку несколько агентов органов госбезопасности. Проводимая в течение ряда лет игра дала возможность выявить устремления разведки к конкретным сведениям и оборонным объектам на территории СССР, установить разведчиков противника и их агентов из числа иностранцев, прикрытия, под которыми они выступали, методы вербовки и способы связи с агентурой из числа советских моряков в портах капиталистических стран. Одновременно решалась задача лишить разведку выхода на контакты с другими советскими моряками.

Проведенная УКГБ СССР по Ленинградской области, Вторым главным и Четвертым управлениями КГБ СССР контрразведывательная операция с использованием агента «Звонарева» позволила получить ценные документальные данные об устремлениях, формах, методах работы и организации связи американской разведки со своей агентурой в СССР, выявить несколько разведчиков из состава резидентуры в посольстве США в Москве и в генконсульстве в Ленинграде и завершить ее поимкой с поличным при изъятии шпионского тайника и выдворением из СССР американского разведчика Аугустенборга.

Наличие достоверных данных о причастности иностранцев, имеющих контакты с советскими специалистами транспорта, к спецслужбам противника и реальной основы для подставы дают возможность органам КГБ проводить целенаправленные мероприятия по проникновению в их агентурную сеть.

Управлением КГБ СССР по Приморскому краю в одном из китайских портов по подозрению в причастности к спецслужбам КНР разрабатывались объекты «Наблюдатель» и «Фанатик». После получения подтверждающих данных о принадлежности «Наблюдателя» и «Фанатика» к разведорганам Китая было принято решение о подставе им агента «Дугина», члена экипажа одного из судов заграничного плавания, совершающего регулярные рейсы в порты Китая. Действуя в соот-

бад

ветствии с отработанной легендой, «Дугин» попал в поле зрения «Наблюдателя» и «Фанатика», которые занялись его активным изучением и проверкой, стали обращаться к нему с просьбами привезти техническую литературу, за что вручали различные подарки. На последующих встречах «Фанатик» после усиленной идеологической обработки «Дугина» предложил ему собирать сведения о дислокации частей Советской Армии на границе с КНР. По мере получения от «Дугина» информации о «выполнении» разведывательных заданий «Фанатик» стал настаивать на подготовке ее в письменном виде, вручая при этом агенту значительные суммы денег. Знание характера враждебной деятельности «Фанатика», оперативно грамотная подготовка мероприятий по подставе «Дугина» и тщательная отработка линии поведения агенту позволили в определенной степени нейтрализовать активность китайского разведчика, выявить устремления спецорганов КНР, а также некоторые формы и методы их агентурной работы на канале морского судоходства.

Хорошие оперативные результаты дают активные мероприятия, когда спецслужбам противника подставляются надежные агенты органов КГБ из числа иностранных граждан.

В одном из портов капиталистической страны в качестве агента был завербован имеющий служебные контакты с советскими моряками иностранец «Курт», который после всесторонней проверки был передан на связь в ЦГУ. С учетом личных и деловых качеств иностранца, занимаемого им положения резидентура провела мероприятие по внедрению «Курта» в агентурную сеть спецслужб противника. На агента вышел сотрудник аппарата контрразведки страны, который стал проводить с ним регулярные встречи и давать ему конкретные задания, что позволило органам КГБ своевременно вырабатывать меры по надежному ограждению советских граждан от враждебной деятельности противника.

Подстава агентуры органов КГБ спецслужбам противника — острое чекистское мероприятие, не терпящее шаблона, проводится при строгом соблюдении принципов централизации руководства операцией и оперативной целесообразности. Отступление от этих требований может привести к нежелательным последствиям.

В апреле 1983 года соседними органами КГБ без предварительного согласования с Центром и между собой были маршрутированы два агента с заданием вступить в контакт с членом бригады поезда Пекин — Москва «Ханом», гражда-

7 9

нином КНР, подозреваемым в причастности к спецслужбам Китая. В результате непродуманных действий они оба оказались в одном куне, их несогласованное поведение создало предпосылки к взаимной расшифровке, вызвало подозрение у иностранца, что осложнило его дальнейшую разработку.

Одним из методов пресечения и снижения активности спецслужб противника в проведении враждебной обработки и склонения советских граждан к измене Родине является осуществление органами КГБ мероприятий по разоблачению и компрометации исполнителей подрывных акций.

В японских портах Вакамацу и Тобато полицейский Номи Ямая, посещая советские суда, занимался сбором разведывательной информации, склонял членов экипажей к невозвращению на Родину. Поскольку аналогичные действия допускали другие полицейские, совместно с ПГУ было принято решение о компрометации Номи. В этих целях в Японию был направлен тщательно подготовленный агент УКГБ СССР по Приморскому краю — «Бородин» — ответственный работник морского пароходства, который в беседе с представителями полиции высказал озабоченность по поводу недружественных проявлений отдельных ее служащих. Выслушав аргументированные доводы «Бородина», японцы вынуждены были признать неправильное поведение Номи. Одновременно офицер безопасности советского посольства в Токио встретился с начальником иностранного отдела Главного полицейского управления Японии и проинформировал его о недозволенных действиях Номи, представив при этом документальные материалы. Номи был отведен от работы на советских судах. Проведенное мероприятие значительно снизило активность враждебной деятельности полиции в отношении советских моряков.

Переводчик западногерманской фирмы «Даймлер-Бенц» «Чужой» активно занимался антисоветской обработкой советских водителей, склонял их к невозвращению на Родину и одновременно пытался сбывать похищенные с фирмы автодетали.

Для пресечения враждебной деятельности «Чужого» через Главное управление «Совтрансавто» владельцам фирмы был заявлен протест. Одновременно, в соответствии с заданиями, агентами органов КГБ среди окружения объекта и в номерах гостиницы, оборудованных техникой подслушивания, где жили водители, велись разговоры об аморальном поведении «Чужого», его спекулятивных сделках и нечестности перед

Фаб

фирмой. Через некоторое время руководство «Даймлер-Бенц» принесло советской стороне свои извинения, а «Чужой» был отстранен от работы с советскими водителями.

Важное место в общем комплексе чекистских мер борьбы с противником на канале международных транспортных сообщений занимает организация целенаправленной и хорошо скоординированной работы по приобретению агентуры органов КГБ из числа членов экипажей прибывающих в СССР транспортных средств капиталистических государств, сотрудников фирм и компаний и других иностранцев, имеющих отношение к приему и обслуживанию советских граждан за границей.

КГБ Литовской ССР в процессе агентурного изучения капитана судна одной из стран НАТО «Бизона» были получены данные о его лояльном отношении к СССР, стремлении поддерживать хорошие деловые контакты с советскими портовыми службами, что позволило установить с ним оперативный контакт под прикрытием таможни. После того, как на основании информации «Бизона» была пресечена контрабандная деятельность ряда иностранных моряков, ему стали даваться задания контрразведывательного плана, выполнение которых и реализация сообщенных им сведений дали возможность перевести сложившиеся отношения в агентурные. «Бизон» активно используется в серьезных мероприятиях по иностранцам.

Управлением КГБ УССР по Одесской области совместно с резидентурой ПГУ завербован «Гарсон», сотрудник фирмы, обслуживающий в иностранном порту советские суда, являвшийся источником местной спецслужбы. В результате правильно организованной с «Гарсоном» работы на всех этапах привлечения к сотрудничеству от него поступает информация о структуре и конкретных сотрудниках спецслужб, об иностранцах, причастных к разведкам США и Англии, и их устремлениях.

Управлением КГБ БССР по Брестской области совместно с Четвертым управлением КГБ СССР был завербован «Эрист» — водитель автотранспортной фирмы, располагающий контрразведывательными возможностями. Конкретное, целенаправленное использование агента позволило глубже разобраться в некоторых особенностях оперативной обстановки по линии международных грузовых автоперевозок, взять в изучение ряд лиц, поддерживающих подозрительные контакты с иностранцами.

8 #10

При решении вопросов создания агентурных позиций в иностранных компаниях, фирмах и экипажах транспортных средств органы КГБ постоянно учитывают, что противник широко использует подставы свей агентуры.

В 1982 году за незаконный промысел в территориальных водах СССР задержан капитан японской шхуны «Сато». В процессе следствия и разработки иностранца было установлено, что он сотрудничает со спецслужбами Японии и имел задание в случае его задержания внедриться в агентурный аппарат органов КГБ.

Через агентуру, занимающую видное положение в деловых кругах капиталистических стран, органы КГБ имеют возможность оказывать выгодное Советскому Союзу влияние на развитие транспортных связей с зарубежными странами и способствовать достижению большого экономического эффекта при заключении двусторонних соглашений. Так, умелое, активное использование источников информации из числа иностранцев — «Мигеля» и «Сантоса» во время переговоров Минрыбхоза СССР с зарубежными фирмами о закупке заводов и технологического оборудования позволило сэкономить нашему государству более 15 миллионов долларов.

Как показывает практика оперативной работы, при осуществлении вербовочных мероприятий в отношении иностранцев не следует допускать поспешности в установлении контактов от имени органов КГБ, а также не привлекать к сотрудничеству бесперспективных и не располагающих оперативными возможностями лиц.

В силу специфики своей деятельности советские специалисты, обслуживающие транспортные средства на канале международных сообщений, поддерживают широкие контакты с иностранными гражданами, в том числе из стран главного противника. За рубежом ежедневно находятся десятки тысяч наших моряков, рыбаков, работников железнодорожного, авиационного и автомобильного транспорта. В ряде государств им приходится выполнять свои обязанности в условиях кризисных ситуаций.

Многие советские специалисты транспорта, систематически выезжающие за границу, имели доступ к государственным и военным секретам, располагают родственными и иными связями среди секретносителей, в том числе проживающими в районах СССР, закрытых для посещения иностранцами. Ука-

8ах

занная категория советских граждан является объектом вербовочных и иных подрывных устремлений разведок противника и антисоветских организаций.

Однако мероприятия органов КГБ по выявлению и разоблачению агентуры противника на канале международных транспортных сообщений, как отмечено в решении Коллегии КГБ СССР от 23 марта 1983 года, еще недостаточно эффективны.

Одной из причин этого является недостаточная обеспеченность экипажей ряда судов, самолетов, автомобилей и бригад поездов надежным агентурным аппаратом, слабой его контрразведывательной обученностью, отсутствием у части агентов умения подмечать в поведении и действиях конкретных советских граждан и иностранцев признаки, характерные для лиц, занимающихся шпионской деятельностью.

Об этом в частности свидетельствует то, что информацию о конкретных вербовочных акциях в отношении советских специалистов за границей органы КГБ в большинстве случаев получали при выходе иноразведок на нашу агентуру, а не в результате проведения чекистских мероприятий по разработке конкретных иностранцев, причастных к спецслужбам противника, или контрразведывательного обеспечения специалистов транспорта за рубежом.

Так, с упоминавшимся ранее «Павловым» сотрудники западно-германской и американской разведок осуществили более 10 встреч в иностранных портах во время его увольнений в составе групп членов экипажа. По ходу движения в городе, на улице и в магазинах «Павлов» на непродолжительное время отрывался от групп, проводил беседы с иностранцами, передавал им материалы, получал задания и вознаграждения. Несмотря на то, что в окружении «Павлова» находились агенты и доверенные лица, они не придавали должного значения отклонениям от норм поведения у «Павлова» за границей и своевременно не информировали об этом органы КГБ.

Во время проведения оперативной игры «Спрут» подставленный на вербовку противнику агент «Баев» в течение месячного ремонта судна в иностранном порту осуществил пять встреч с разведчиком. Каждый раз он в одиночном порядке уходил с судна на 3—5 часов. Хотя в составе экипажа находились еще пять агентов, ни один из них не зафиксировал этих действий «Баева».

На результативность работы по вскрытию агентурных акций противника на канале транспортных сообщений отрицательно влияет отсутствие в ряде случаев целенаправленных, хорошо скоординированных мероприятий по иностранцам, имеющим деловые и иные контакты с советскими специалистами транспорта, с целью выявления из их числа лиц, занимающихся агентурной деятельностью. Многие годы отдельные иностранцы регулярно общаются с советскими специалистами транспорта за границей, однако процесс их изучения ведется нецеленаправленно. Характер связи этих иностранцев с советскими гражданами исследуется поверхностно. На многих из иностранцев не собрано необходимых установочных и иных данных, по которым их можно было бы идентифицировать в случае выхода на различных советских граждан.

Ряд органов КГБ без достаточно веских на то оснований относит значительное количество иностранных коммерсантов, служащих фирм и компаний, членов экипажей транспортных средств к лицам, подозреваемым в причастности к спецслужбам противника, что приводит к распылению чекистских сил и средств и не позволяет в ряде случаев осуществлять активную целенаправленную разработку действительно заслуживающих внимания иностранцев.

Значительного улучшения требует качество работы по делам оперативного учета и сигналам в отношении лиц, взятых в проверку по подозрению в проведении шпионской деятельности. Во многих случаях еще допускаются элементы поспешности и неконспиративности в реализации получаемой информации, не контролируется и глубоко не исследуется поведение объектов вне службы и при выездах в другие районы страны.

При планировании мероприятий по делам оперативного учета с окраской «контрабанда» и «нарушение правил о валютных операциях» не всегда выдвигаются и исследуются версии о причастности проходящих по ним лиц к шпионажу; не учитывается, что склонность к стяжательству используется как основа для вербовки советских граждан.

Так, капитан одного из советских судов «Арап» во время пребывания в портах США неоднократно вступал в сделки с представителями фирм, поставлявших продовольствие и другие виды снабжения, допускал нарушения таможенных инструкций и правил о валютных операциях. Установившие с ним контакт американские разведчики «Брекс» и «Ричард» использовали эти факты для шантажа «Арапа» и его вербовки.

Занимавшийся контрабандной деятельностью член экипажа самолета Серегин во время очередного рейса в Канаду в городе Монреале в одном из магазинов совершил спекулятивную сделку, после чего в другом был задержан полицией при попытке совершить мелкую кражу. В течение нескольких часов Серегин допрашивался сотрудниками иммиграционной службы и местной контрразведки, которые предложили ему сохранить в тайне инцидент в случае его согласия на встречу при очередном посещении Канады.

Анализ материалов показывает, что Серегин в результате преступной деятельности находился в поле зрения канадских спецслужб, которыми было предусмотрено преднамеренно создать ситуацию или использовать естественно складывающиеся обстоятельства при совершении контрабандно-спекулятивных сделок для установления контакта с советским летчиком и проведения с ним вербовочной беседы.

Не всегда еще для получения более полной информации о подрывной деятельности противника проводятся опросы советских специалистов транспорта, выезжавших за границу, особенно в одиночном порядке и в составе малочисленных групп (водители автомашин, проводники международных вагонов). Нередко в результате умело построенных бесед удается получить заслуживающие внимания данные. Так, в процессе опроса водитель «Совтрансавто» Раменский сообщил, что в одной из европейских стран владелец магазина, приняв его за лицо еврейской национальности, предложил за крупное вознаграждение вывезти из Советского Союза на автопоезде изделия антиквариата, а затем гражданина СССР, еврея по национальности. Иностранец взят в разработку.

С возрастающей настойчивостью вражеские спецслужбы и центры идеологической диверсии расширяют подрывную деятельность по склонению советских граждан к измене Родине и невозвращению в СССР.

В 1982—1983 годах около 200 работников транспорта, находившихся в капиталистических и развивающихся странах, были подвергнуты активному враждебному воздействию с целью побудить их остаться за границей.

При всем разнообразии приемов и методов склонения советских граждан к невозвращению в СССР суть их сводится к обрисовке заманчивых перспектив, изобилия материальных благ, «блестящих возможностей» для профессионального роста и карьеры, якобы ожидающих их на Западе.

10 #

Осуществляя контрразведывательную работу по ограждению советских граждан, обеспечивающих международные перевозки, от происков империалистических разведок и антисоветских зарубежных организаций, органы КГБ принимают меры к тому, чтобы локализовать подрывную деятельность противника среди этой категории советских людей.

Руководители транспортных предприятий и организаций, участвующих в международных перевозках, информируются органами КГБ о складывающейся обстановке за границей, готовящихся провокациях в отношении членов экипажей транспортных средств, а также фирмах и компаниях, используемых противником в подрывной работе против СССР, для учета и принятия соответствующих мер.

Значительная работа проводится по отводу из экипажей транспортных средств лиц с низкими политическими и моральными качествами.

Однако в ряде случаев из-за некачественной проверки и изучения кандидатов за границу выезжают лица, вынашивающие изменнические намерения, совершающие поступки и действия, которые наносят ущерб интересам Советского Союза. Так, через агентуру, доверенных лиц, другие оперативные возможности выявлен и предотвращен в условиях заграницы ряд попыток изменить Родине. Осуществлено несколько сложных мероприятий по досрочному откомандированию в СССР советских специалистов в связи с получением сигналов о их намерениях остаться за границей, а также допуская грубые нарушения правил поведения и попавших в поле зрения противника.

Спецслужбы противника, и прежде всего США, используют невозвращенцев из числа советских транспортников для получения разведывательной информации.

Так, следственные и оперативные материалы по делам на бывших советских моряков, оставшихся за границей, «Янычара» и «Вояжера» показывают, что американские разведчики практически в любой капиталистической стране проводят тщательные разведывательные опросы изменников Родины. Особое внимание они уделяют получению сведений о Вооруженных Силах СССР, режимных предприятиях и районах страны, закрытых для посещения иностранцами, об организации разведывательной работы с позиций советских судов в иностранных портах, о наличии на судах сотрудников КГБ и

10ак

ГРУ Генштаба ВС СССР. Установлено, что в результате таких опросов противнику удавалось получить сведения о некоторых особо важных объектах СССР.

При организации агентурно-оперативной работы на канале международных транспортных связей органы КГБ учитывают, что советские и иностранные транспортные средства могут использоваться враждебными элементами для бегства за границу и ввоза в СССР антисоветских и клеветнических материалов.

Правильно организованная чекистская работа, комплексное использование всех оперативных сил и средств и прежде всего агентуры и доверенных лиц, а также должное взаимодействие между контрразведывательными подразделениями и разведывательными аппаратами погранвойск, тесная связь с партийными организациями и администрацией транспортных предприятий позволяют, как правило, пресекать подобные преступления.

КГБ Латвийской ССР в результате совместно проведенных с ОКПП «Рига» мероприятий был задержан и привлечен к уголовной ответственности Чебанов, который с целью бегства за границу нелегально проник на югославское судно.

В порту Клайпеда при досмотре советского судна перед выходом на промысел-рыбы в нейтральные воды в одном из его помещений был обнаружен житель г. Архангельска Максимов, имевший при себе принадлежности для преодоления водного пространства, с помощью которых он намеревался бежать за границу при проходе пролива Зунд.

Вместе с тем, вследствие имеющихся недостатков в организации агентурно-оперативной работы, охраны портов и транспортных средств недобросовестного выполнения некоторыми должностными лицами служебных обязанностей и грубых нарушений требований ведомственных инструкций отдельным лицам удается осуществить свои преступные замыслы.

В Таллинском порту работал слесарем ранее неоднократно судимый за уголовные преступления Степанов, находившийся под административным надзором милиции. Пользуясь бесконтрольностью, он нелегально проник на советское судно и, никем не обнаруженный, бежал с него по прибытии в западногерманский порт Гамбург.

В октябре 1983 года остался в Англии четвертый помощник капитана судна Чулков, сумевший в тайнике, оборудованном в своей каюте, вывезти за границу и свою жену.

В условиях значительной активизации подрывной деятельности спецслужб империалистических государств повышается роль профилактической работы органов КГБ среди советских специалистов транспорта, осуществляющих международные перевозки, по предупреждению особо опасных и иных государственных преступлений.

В этом плане заслуживает внимания практика работы УКГБ СССР по Приморскому краю, которым в профилактических целях был использован открытый судебный процесс во Владивостоке по делу на братьев Талышевых, обвинявшихся в незаконном выезде за границу. Работая мотористом на дизельэлектроходе «Оленек», Талышев Григорий провел на судно своего брата Владимира, спрятал его в тайнике и нелегально вывез за границу. Из японского порта сотрудниками американского посольства братья были отправлены в США, где после усиленной антисоветской обработки их пытались привлечь к проведению враждебной деятельности против СССР. Не желая становиться на путь предательства, Талышевы после четырех месяцев пребывания в США обратились в Постоянное представительство СССР при ООН с просьбой о возвращении на Родину.

На судебном процессе находившиеся в зале моряки, курсанты мореходных училищ и общественность города смогли услышать в выступлениях Талышевых, как под влиянием радиопередач «Голоса Америки» они решили бежать на Запад, как подвергались антисоветской обработке. Талышевы называли членов НТС и представителей спецслужб США, которые пытались использовать их во враждебной деятельности против СССР. По материалам судебного процесса были подготовлены передачи по телевидению и радио, опубликованы статьи в ряде газет.

Управлением КГБ СССР по городу Москве и Московской области для оздоровления обстановки, сложившейся в вагонном участке Восточного направления Московской железной дороги, были использованы материалы реализованного дела на «Филина», проводника вагона поезда Москва — Пекин. «Филин» со своими сообщниками, организовавшись в преступную группу, активно занимался контрабандной деятельностью, используя для перемещения товаров через границу специальные хранилища и связи из числа дипломатов, уста-

Наш

навливал неслужебные контакты с китайскими гражданами, в том числе причастными к спецслужбам Китая. В результате осуществленного комплекса агентурно-оперативных мероприятий, он был пойман с поличным и арестован. На основании материалов, полученных в процессе следствия, шести проводникам от имени органов КГБ объявлены официальные предупреждения. На собраниях, проведенных в коллективах вагонных участков, с информацией о преступной деятельности указанной группы контрабандистов выступили работники прокуратуры и следственного отдела УКГБ СССР по г. Москве и Московской области. В газете «Московский железнодорожник» по результатам судебного процесса была опубликована статья «Падение». Проведенные профилактические мероприятия способствовали нормализации обстановки в коллективе московских железнодорожников.

Наряду с профилактическими мероприятиями и работой по повышению политической бдительности советских граждан, четвертыми и пятыми подразделениями КГБ—УКГБ, разведпаратами контрольно-пропускных пунктов погранвойск КГБ СССР уделяется постоянное внимание выявлению и пресечению попыток противника использовать канал международных транспортных сообщений для проведения акций идеологической диверсии.

Высокая политическая бдительность советских специалистов транспорта, резкий отпор с их стороны представителям зарубежных антисоветских и националистических организаций, пытавшихся вступить в контакт с ними с целью идеологической обработки и распространения враждебных изданий, оказывают в большинстве случаев определенное влияние на снижение активности противника.

Так, в Париже одну из стоянок автомашин «Совтрансавто» постоянно посещали члены НТС и вручали антисоветские издания советским водителям, которые после ухода энтеэсовцев выбрасывали их. Однажды один из водителей «Совавто-Брянск», получив антисоветские книги, тут же на глазах у иностранцев выбросил их в мусорный ящик, заявив: «Смотрите, как мы читаем вашу литературу». После этого члены НТС длительное время на этой стоянке не появлялись.

В американском порту Новый Орлеан миссионеры религиозного клуба сбрасывали на советский теплоход религиозную литературу с моста, под которым он стоял. Иностранцы прекратили свои действия только тогда, когда увидели, что моряки выбрасывают ее за борт.

12 #4

Вместе с тем продолжают иметь место факты, когда отдельные члены экипажей советских транспортных средств вступают без оперативной необходимости в контакты с изменниками Родины, функционерами различных антисоветских организаций, открыто проповедывающими ненависть к социалистическому строю, не учитывая, что всякое общение с ними способствует повышению «авторитета» антисоветских организаций в глазах спецслужб империалистических государств.

В ряде случаев противнику удается не только безнаказанно подвергать враждебной обработке работников транспортных средств, не получая от них должного отпора, но и с их помощью засылать на территорию СССР антисоветскую и иную идеологически вредную литературу. Только в 1982 году при таможенном досмотре у возвратившихся из-за границы советских моряков и рыбаков изъято более 7 тысяч экземпляров такой литературы.

Управлением КГБ СССР по Приморскому краю пресечена преступная деятельность инженеров научно-поискового судна «Песейдон» Бердюгина и Меланина, которые, общаясь с находившимися на судне американцами, получали от них антисоветскую литературу и, применяя ухищрения, ввозили ее в СССР и распространяли среди знакомых.

Основную массу антисоветских и иных враждебных изданий противник пытается ввезти в СССР, используя иностранных граждан, прибывающих в нашу страну различными видами транспорта. Эти акции стали проводиться более организованно при активном участии специальных служб. К заброске привлекаются опытные эмиссары и курьеры, которые применяют различные ухищрения: специально подготовленные тайники в транспортных средствах, нателные пояса, жилеты, потайные карманы в одежде для провоза малоформатных изданий, отпечатанных на тонкой папиросной бумаге, или вручают их женщинам и детям, рассчитывая на выборочный таможенный контроль.

Несмотря на ухищрения противника, подразделения органов и пограничных войск КГБ, ведущие чекистскую работу в пунктах пропуска через государственную границу, при хорошо организованном взаимодействии и сочетании агентурно-оперативных и режимных мер, добиваются положительных результатов в противодействии акциям идеологической диверсии.

12ав

Большое количество враждебных изданий ввозится в СССР иностранцами и оставляется в поездах, на судах, в самолетах, в помещениях аэропортов и вокзалов. В отдельных случаях антисоветская литература закладывается за границей среди груза в вагонах и контейнерах, направляемых в СССР.

В течение последних двух лет на станции Брест в грузовых вагонах с листовой сталью из ФРГ неоднократно обнаруживались газеты и журналы со статьями антисоветского и религиозного характера. Вместе с литературой закладываются предметы ширпотреба с целью вызвать интерес советских граждан к этим товарам, а также и к находящейся там антисоветской литературе. Зарубежные антисоветские и клерикальные центры применяют и другие формы заброски в СССР идеологически вредных изданий. В Финском заливе в районе г. Выборга и вблизи порта Клайпеда обнаружено значительное количество полиэтиленовых мешков с изданиями религиозного характера, сброшенных в наши территориальные воды с проходящих иностранных судов.

В соответствии с установками реакционных империалистических кругов противник стремится создавать различного рода трудности в международной торговле. За рубежом систематически инспирируются антисоветские кампании с обвинением советских транспортных организаций в демпинге и шпионаже. При этом противник не останавливается перед применением грубых провокаций, диверсий, террора и других экстремистских акций.

В Италии на правительственном уровне была развернута пропагандистская кампания против советского морского флота, направленная на дискредитацию Советского Союза как надежного торгового партнера.

В ФРГ спецслужбы осуществляют активные мероприятия по выявлению и ограничению связей местных судовладельцев с советскими морскими организациями и их представителями, запугивая их мнимой опасностью, исходящей якобы от советской стороны.

В люксембургском журнале была опубликована серия статей под названием «От имени КГБ», содержащих клеветнические материалы о деятельности органов госбезопасности СССР в странах Западной Европы. Сообщая об использовании органами КГБ представителей Аэрофлота за рубежом, журнал также утверждал, что за штурвалами советских са-

13 #

молетов гражданской авиации, выполняющих международные рейсы, находятся военные, которые занимаются за границей сбором разведывательной информации.

Аналогичная кампания «шпиономании» была организована в отношении водителей «Совтрансавто» в ФРГ, Бельгии, Голландии, Швейцарии, Скандинавских странах, в процессе которой в прессе также публиковались измышления о том, что советскими автомобилями управляют офицеры-разведчики.

Следует отметить, что контрпропагандистские мероприятия с использованием возможностей органов КГБ по разоблачению провокационных и клеветнических кампаний, организуемых зарубежными подрывными центрами, проводятся пока недостаточно активно.

Особую опасность для нормального функционирования советских транспортных средств, осуществляющих международные перевозки, представляют попытки осуществления диверсионных актов, угрожающих безопасности пассажиров, членов экипажей транспортных средств и сохранности перевозимых грузов. Взрывы и поджоги, имевшие место на советских пассажирских и торговых судах «Максим Горький», «Иван Франко» и других в условиях заграницы, неоднократные анонимные сообщения о наличии на борту судов и самолетов взрывных устройств, попытка захвата советского воздушного судна, совершавшего международный рейс, свидетельствуют о том, что противник перешел к экстремистским действиям.

Определенный ущерб экономическим и политическим интересам СССР наносят непрекращающиеся контрабандно-спекулятивные, незаконные валютные и другие сделки, совершаемые в корыстных целях советскими специалистами транспорта за рубежом.

Помощник капитана транспортного рефрижератора Калининградской базы рефрижераторного флота Зернов за полученный от фирмы «Херринг Атлантик» подарок принимал с кайадских траулеров недоброкачественную рыбу, чем нанес значительный материальный ущерб государству.

Управлением КГБ СССР по Ленинградской области путем ареста было реализовано дело оперативной разработки на «Сутенера» — штурмана Ленинградского авиаотряда. Проведенный комплекс оперативных мероприятий и следственных действий позволил привлечь к уголовной ответственности

Вак

«Сутенера», его связь из числа иностранцев и вернуть в СССР ранее переправленные преступной группой за границу ценности на сумму 130 тысяч рублей.

В последние годы заметно активизировалась валютно-контрабандная деятельность членов экипажей иностранных транспортных средств. Участились попытки аккредитованных в СССР сотрудников дипломатических представительств развивающихся стран использовать железнодорожный и авиационный транспорт для незаконного перемещения через границу крупных партий товаров, пользующихся повышенным спросом.

Арестованные западногерманские водители Гинстер и Шорнберг, используя перевозки грузов для дипломатических представительств, осуществили контрабандные операции на сумму свыше 4 миллионов рублей.

На пограничных станциях Брест и Гродно в 1982—1983 годах вскрыто 79 попыток незаконного провоза товаров через границу дипломатами развивающихся стран и членами их семей на сумму свыше 2 миллионов рублей. Полученные в процессе проведенных мероприятий материалы использованы в оперативных целях.

Органы госбезопасности СССР оказывают постоянное содействие чекистскими средствами партийным и советским органам в выявлении и устранении на объектах транспорта причин и условий, которые могут нанести ущерб интересам Советского государства, а также принимают меры к добыванию информации, способствующей успешному развитию экономики нашей страны.

Так, только техническая документация, полученная оперативным путем у шведских специалистов, осуществлявших монтаж оборудования на объектах научно-экспериментального центра автоматизации управления воздушным движением, дала возможность Советскому Союзу сэкономить 10 миллионов инвалютных рублей.

Одной из важных задач контрразведывательных подразделений органов КГБ на канале международных транспортных сообщений является защита государственных и военных секретов при служебных контактах специалистов транспортных министерств с иностранцами на территории СССР и за рубежом, а также при осуществлении воинских перевозок за границу. Обеспечение секретности доставки воинских контингентов и вооружения требует четкого знания складываю-

14 #6

шейся по маршруту их движения оперативной обстановки, должного взаимодействия участвующих в мероприятиях отдельных контрразведывательных подразделений органов КГБ и органов государственной безопасности стран — участников Варшавского Договора.

После объявления Советским правительством решения о подготовке к размещению на территории ГДР и ЧССР советских ракетных комплексов в качестве ответной меры на действия США и стран НАТО в приграничные районы и в места расположения перевалочных пунктов на западной границе СССР в конце 1983 года разведчики-дипломаты стран главного противника совершили 24 поездки. Принятыми мерами их разведывательная деятельность активно пресекалась и ограничивалась. Органами военной контрразведки в ГСВГ совместно с друзьями в районах станций погрузки и выгрузки военной техники на территории ГДР неоднократно задерживались представители военных миссий США, Англии и Франции во время ведения визуальной разведки. Вскрыта и пресечена шпионская деятельность агентов американской разведки Прулля и Зиберера, занимавшихся сбором информации о советских воинских частях.

В конце 1982 — начале 1983 годов осуществлялась операция по перевозке на судах морских пароходств воинских контингентов в один из иностранных портов. В обеспечении секретности и безопасности перевозки участвовал ряд областных управлений и особых отделов КГБ СССР. Для скрытого прохода проливов и зашифровки рейсов перед советскими работниками береговых организаций были разработаны специальные легенды. Экипажи укомплектовывались надежными, политически подготовленными моряками, на судах были дополнительно укреплены оперативные позиции, установлен особый режим связи экипажей с берегом и радиосвязи судов с диспетчерскими службами. Для обеспечения секретности операции и контрразведывательной работы в экипажах и воинских частях на суда были направлены сотрудники 4-х подразделений и особых отделов КГБ СССР. По оценке военного командования, скрытность проведенной операции была достигнута.

Для сбора разведывательной информации об объектах транспорта страны противником активно продолжает использоваться канал международного туризма. При хорошо организованном взаимодействии контрразведывательных подразделений КГБ — УКГБ и разведаппаратов погранвойск эти акции противника удастся срывать.

Нав

Железнодорожным транспортом по маршруту Чоп — Киев — Москва — Иркутск — порт Находка и далее в Японию следовали два туриста из ФРГ. При таможенном и пограничном контроле на ОКПП «Чоп» у иностранцев были обнаружены два фотоаппарата с длиннофокусными объективами, около 25 кассет к ним, компас, высотомер, схема железнодорожных сообщений по маршруту их поездки, выполненная от руки, с обозначением станций, железнодорожных ответвлений, автодорог, рек и мостов. В результате проведенных мероприятий по изучению туристов в поездах и на остановочных пунктах установлено, что они в пути следования сверяли маршрут с имеющейся схемой, осуществляли записи. На станциях Красноярск, Тайшет и других пунктах фотографировали путевое развитие и составы с военной техникой. У введенного в изучение иностранцев агента УКГБ СССР по Хабаровскому краю «Антонова», железнодорожника по специальности, интересовались сроками и особенностями строительства БАМа. Было выяснено, что целью поездки туристов по СССР является оценка состояния и других характеристик железных дорог Советского Союза. В соответствии с принятым решением при таможенном досмотре на ОКПП «Находка» имеющиеся у туристов фотоматериалы были негласно засвечены. Обнаружены и изъяты рукописные материалы на 22 листах, содержащие зарисовки путевых развязок железнодорожных узлов, пометки о местонахождении отдельных тоннелей.

Как показывает практика, успешное решение задач, стоящих перед органами КГБ на канале международных транспортных сообщений во многом зависит от четкого взаимодействия соответствующих подразделений и качества их агентурного аппарата. Специфика оперативной работы на транспорте требует внимательного подхода к подбору, обучению и расстановке агентуры. Находясь в длительном отрыве от оперативных работников, агенты должны быть обучены умению фиксировать происходящие события, а в некоторых случаях и принимать конкретные меры по предотвращению готовящихся преступлений и провокаций.

Вместе с тем длительное пребывание вдали от Родины, контакты агентуры с иностранцами, причастными к спецслужбам и зарубежным центрам противника, активная враждебная обработка с их стороны, втягивание в противозаконную деятельность, возможность сравнительно легкого обогащения за счет сделок с иностранцами, значительные трудности в организации контроля за точностью выполнения агентами заданий органов КГБ и ограниченные возможности выяс-

нения объективности поступающей от них информации вызывают необходимость повышения требований к изучению кандидатов на вербовку и проверке агентов из числа специалистов транспорта, участвующих в международных перевозках. Недостаточное внимание к этому вопросу со стороны руководящего и оперативного состава приводит к нежелательным последствиям и нередко наносит значительный ущерб интересам Советского государства.

Опыт проведения агентурно-оперативных мероприятий, накопленный на канале международных транспортных сообщений, необходимо учитывать в практической деятельности на этом важном участке чекистской работы с целью своевременного вскрытия, разоблачения и пресечения разведывательных, диверсионных, террористических и других подрывных акций противника, надежного ограждения советских специалистов транспорта от происков вражеских спецслужб и зарубежных антисоветских организаций, обеспечения политических, оборонных и экономических интересов СССР, защиты государственных и военных секретов при организации международных транспортных перевозок и безопасности их осуществления.

Четвертое управление КГБ СССР