

СПЕЦНАЗ

№ 10 (33) ОКТЯБРЬ 2009

СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ 7

Спутник «дальнобойщика»

Каролина ДЯТЛИКОВИЧ
Фото автора

«Коридор безопасности»: тест на прочность

Помните? В начале 90-х водители, садившиеся за руль большегрузных автомобилей, подвергали себя немалому риску: дороги России, Беларуси, Украины и Польши кишели криминальными группировками, основной целью которых было завладение грузами, деньгами или самой машиной. Жизнь водителя при этом зачастую в расчет не бралась... «Дороги смерти» — именно так называли эти трассы.

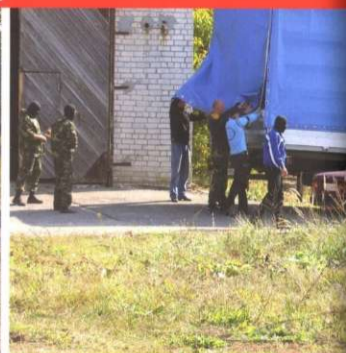
Сегодня на дорогах наведен относительный порядок, о бандитских похождениях 90-х вспоминают все реже, но все не так уж безоблачно, как может показаться. В последнее время на российских дорогах участились случаи нападения на водителей «дальнобойщиков». Да и на спокойных, по всеобщему признанию, белорусских трассах не все гладко. В начале сентября, например, правоохранительными органами была задержана преступная группа, совершавшая грабежи и убийства на трассе Гомель — Могилев и успевшая до этого оставить свой кровавый след на российских дорогах.



С 2010 года на автотрассе М-1 Брест — Москва водители будут чувствовать себя под надежной защитой силовых структур Беларуси и России, вооруженных... спутниковой системой наблюдения.

Учитывая ситуацию, еще в июне 2007 года на заседании объединенной коллегии МВД Беларуси и России было принято решение обеспечить водителей и грузы путем внедрения спутниковой навигационно-мониторинговой системы наблюдения, обеспечив так называемый «коридор безопасности» между двумя странами. Сегодня та договоренность стала реальностью: в конце сентября на трассе М-1 Брест — Москва были проведены тактико-специальные учения департамента охраны МВД Республики Беларусь и департамента государственной защиты имущества МВД Российской Федерации по обеспечению «коридора безопасности». Именно эти подразделения являются ответственными за реализацию проекта Союзного государства.

8 СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ



Запланированный разбой

МОБИЛЬНЫЙ диспетчерский центр белорусская сторона развернула на окраине Бреста, головной диспетчерский центр российской стороны находится в Межрегиональном координационном центре по охране имущества МВД России в Москве. Связь поддерживалась через спутник, все наблюдения велись в режиме реального времени. Картина же складывалась следующая.

Водитель российской фуры, перевозившей ценный груз в Польшу и следующей транзитом по территории Беларуси в контрольно-пропускной пункт «Козловичи», перед пересечением границы свернул на автозаправочную станцию, при выезде с которой путь ему прервала легковая автомобиль с вооруженными людьми в масках, вытеснив водителя остановившись. Спустя считанные минуты он уже сидел на пассажирском месте, пристегнутый наручниками к поручню, а в кабине хозяйничали двое преступников, один из которых сел за руль и, съехав с трассы, отогнал фуру на территорию заброшенных складов на окраине города, где ее уже ждали нанятые заранее грузинки.

Спутник ведет по следу

СИТУАЦИЮ можно было бы назвать стандартной для дорожного разбоя, если бы не одно «но»... Угнанный автомобиль оказался оборудованным навигационной системой мониторинга, и в момент захвата водитель успел нажать кнопку тревожной сигнализации. На компьютер диспетчерского центра в России поступил сигнал тревоги с полной информацией — марка, цвет, госномер автомобиля, а также характер перевозимого груза, наименование перевозчика и паспортные данные водителя. На экранах мониторов с вызванной картой местности двигалась небольшая красная точка — это угнанный грузовик.

Выяснив, что сигнал тревоги подан с территории Беларуси, Москва попросила белорусских коллег о помощи. Теперь диспетчерский центр департамента охраны МВД Беларуси вел наблюдение за передвижением захваченного автомобиля. Следом за грузовиком, а позже и к месту остановки транспорта направлены ближайшие наряды ГАИ и департамента охраны.

Однако так просто преступники сдаться не собирались.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ 9

Увидев заезжающую на территорию складов милицейскую машину, они открыли огонь, взяли в заложники водителя и грузчиков и, укравшись в складском помещении, выдвинули требование о переговорах с должностными лицами МВД и российскими дипломатами. А в обмен на жизни заложников потребовали предоставить микроавтобус и вертолет. Учитывая сложность ситуации, к операции решено подключить спецподразделение по борьбе с терроризмом «Алмаз»...

«Алмаз» идет на штурм

В ТО время как прибывшие на место спецназовцы занимали удобные позиции, представители МВД вели переговоры с преступниками, которые с каждой минутой вели себя все более жестко и агрессивно. Дабы избежать гибели заложников, принято решение требования преступников удовлетворить — к гаражному боксу подъезжает микроавтобус, и двое преступников, прикрываясь заложниками, делают попытку покинуть территорию складов. Но безуспешно: буквально через 30 метров, как всегда четко и молниеносно, сработала засада спецназа. Преступники захвачены, заложники освобождены.

Все это время переговоры с оставшимися в ангаре бандитами, среди которых находится и главарь группы, продолжаются. Когда становится ясно, что «авторитет» выведен из равновесия и теряет контроль над ситуацией, операция входит в завершающую стадию: пока переговорщики отвлекают преступников разговорами, бойцы «Алмаза», бес-

шумно передвигаясь по территории, окружают здание. Затем — мгновенный штурм, и операция успешно завершена. Один из преступников, выпрыгнув в окно, все же попытался скрыться, но специально обученная немецкая овчарка оказалась гораздо быстрее: секунда — и спешаковцы уводят белгца в автобус вслед за остальными.

Дежурный белорусского диспетчерского центра сообщает о завершении операции российской стороне, с которой все это время поддерживалась непрерывная спутниковая связь. И на душе стало как-то легче, несмотря на то, что и ситуация была запланированной, и патроны холостые, и преступники «свои».

Министры поставили «отлично»

ПЕРЕДВИЖЕНИЕ угнанного автомобиля по территории Беларуси и все действия по обнаружению его местонахождения наблюдатели могли видеть на мониторах мобильного диспетчерского центра. Всею основную часть операции и ее финал около 40 журналистов из Беларуси и России наблюдали воочию на территории заброшенных складов на окраине Бреста. Помимо задействованных в учении сотрудников департамента охраны МВД Беларуси и департамента государственной защиты имущества МВД РФ, за происходящим наблюдали белорусский министр внутренних дел Анатолий Кулешов и министр внутренних дел России Рашид Нургалиев. Генерал армии высоко оценил действия белорусских коллег, отметив слаженную и высокопрофессиональную работу всех подразделений.

Анатолий Кулешов, в свою очередь, отметил, что он полностью солидарен с мнением Рашида Нургалиева и уверен, что программу «коридор безопасности» следует рассматривать не только с точки зрения за-



10 СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ

Справка «Спецназа»

На территории России развернуто уже более 400 мобильных диспетчерских пунктов, 9 из них — в территориальных подразделениях ОВД Московской и Смоленской областей, по которым проходит трасса М-1 Брест — Москва. Системой мониторинга оснащено 46 автомобилей, работающих на этой трассе, всего же в России навигационной системой оснащено уже более 5 тысяч машин.

щиты грузов, но и в более широком смысле — как защиту личной и имущественной безопасности граждан и экономической безопасности обоих государств. А это невозможно без тесного сотрудничества и внедрения современных инновационных технологий.



Компетентно

Виктор ЛЕБЕДЕВ, полковник милиции, заместитель начальника управления милиции, военизированной охраны департамента охраны МВД Беларуси

— Инициатором создания «коридора безопасности» на трассе Брест — Москва была российская сторона, так как вопрос охраны грузоперевозчиков на белорусских дорогах не стоит так остро, как на дорогах наших соседей. За 2008 год, например, на российских дорогах было совершено более 500 разбойных нападений на автотранспорт, у нас же — всего 8, а в 2009 году и того меньше — 5. Но, принимая решение о создании «коридора безопасности», мы исходили из того, что каким бы низким ни был уровень преступности, задача правоохранительных органов — уменьшить его в разы, не допуская возможности даже единичных преступлений. Кроме того, наши грузоперевозчики ездят не только в пределах страны, но выезжают и в Россию, и мы обязаны обеспечить их безопасность.

Что касается установки навигационного оборудования, то это зависит исключительно от желания перевозчика. Но здесь можно выделить и такой немаловажный аспект: наличие в кабине так называемой тревожной кнопки не только обеспечит сохранность груза, но и поможет избежать ряда других сложностей, которые нередко подстерегают на трассе: поломка, серьезная авария, проблемы со здоровьем и так далее. В каждом из этих случаев водитель может нажать кнопку сигнализации и получить своевременную помощь.

Испытания показали, что проект «коридор безопасности» имеет право на жизнь. Технические стороны вопроса детально проработаны как с российской, так и с белорусской стороны. Остается подвести соответствующую нормативно-правовую базу и согласовать некоторые юридические тонкости, которые неизбежно появляются при реализации такого масштабного проекта, с участием двух государств. Мы предполагаем, что полноценно «коридор безопасности» начнет работать уже в 2010 году.



Виктор КАЗАКОВ, главный инженер УП СКБ «Камертон»:

— СКБ «Камертон» постановлением Правительства с мая 2004 г. является ведущим предприятием Беларуси в области создания систем навигации для силовых структур. Именно поэтому в декабре 2009 года на совещании у первого вице-премьера белорусского Правительства Владимира Семашко наше предприятие было определено головным по развитию навигационной системы обеспечения безопасности транспортных средств на территории Беларуси. С российской стороны разработку и внедрение системы мониторинга обеспечивала компания «Колос-Б».

За основу была взята российская спутниковая система навигационного обеспечения ГЛОНАСС. Существует и подобная американская система (NAVSTAR) GPS, однако учитывая, что проект «коридор безопасности» мы разрабатываем совместно с Россией, развитие системы ГЛОНАСС представляет для нас гораздо больший интерес.

Принцип действия спутниковой навигационной системы определяется следующим образом: перевозчик устанавливает в кабине автомобиля навигационный терминал и регистрирует его в зависимости от территориальной принадлежности: белорусские транспортные средства — в департаменте охраны МВД Беларуси, российские — в департаменте государственной защиты имущества МВД России. С этого момента на мониторах диспетчерских центров отслеживаются все передвижения зарегистрированного транспорта, как на своей территории, так и за ее пределами. И сигнал тревоги первым принимает тот диспетчерский центр, к которому «приписан» автомобиль, и только убедившись, что машина находится за пределами страны, пересылает информацию другой стороне.

При выезде на территорию Беларуси транспортного средства, зарегистрированного вне ее пределов, предполагается два варианта наблюдения — по факту пересечения границы или срабатывания тревожной кнопки. Здесь все будет зависеть от обстоятельств: при перевозке особо опасного груза или груза, подлежащего постоянному контролю, машина будет браться под наблюдение сразу после пересечения границы. В других случаях — после подачи сигнала тревоги. Таким образом, мы создаем единую структуру по обеспечению «коридора безопасности» независимо от того, какой транспорт будет обслуживаться на нашей территории — белорусский или российский.

После того как пилотный проект действия спутниковой системы мониторинга был успешно продемонстрирован в Бресте, решением приемной комиссии было рекомендовано внедрение такой системы на всей территории Беларуси, и работа в этом направлении будет продолжаться. ■