

Ты помнишь, как все начиналось?

Помню, как в январе 1991 года принимали меня на работу, - рассказывает ветеран таможенной службы С.Б. Корнеев, - наставником у меня был начальник отдела Ю.В. Михеев, который, ходили слухи, чуть ли не наизусть знал все таможенные документы. Когда мы вдвоем перешли на самостоятельную работу уполномоченными по г. Азову, запомнился наш первый кабинет одна комната в здании горисполкома и ничего своего: арендованные 2 стола, шкаф, сейф, пишущая машинка и телефон. И объемы работы 3-4 декларации в неделю. Нормативная база одна папка с документами, которые знали назубок. До 1993 года ютились в этом помещении, пока нас не стало пятеро, и мы просто перестали там помещаться.

Азов будет "прирастать" морским портом - это уже тогда было понятно. И мы добились расширения в апреле 1993 года перейти в здание речного вокзала. Радости не было предела – целых три комнаты на пять человек! Помню, как собирали мебель, обустраивались и продолжали работать.

Надолго запомнилась гуманитарная стройка городка для военнослужащих, выводимых из Германии войск, в Зернограде. Сначала частые 2-3 раза в неделю поездки для оформления грузов. Затем командировки по две недели поочередно. И непролазная, по колено, грязь. 1993 год – открытие пункта таможенного оформления "Зерноград", в чем немалая заслуга тогдашнего начальника грузового отдела № 2 В.И. Свиридова. Сегодня городок уже построен.

Запомнилась работа с кадрами в 1992-1993 годах, когда кандидатов для приема на работу приходилось искать в картотеке военкомата, отделах кадров. И не так просто было отобрать достойных. И 1994-1995 годы, когда в коридоре в приемные дни стояла очередь по 20 человек кандидатов. Это красноречиво говорит о возросшем авторитете нашей службы.

Помню первые оформления теплоходов в порту Азов. Было много нового, непонятного. Какие документы требовать, где и какие ставить штампы, что досматривать и как? Пришлось изучать новые документы, перенимать опыт Ростова и Таганрога. Волнение при отправлении теплоходов с экспортным грузом. И все законно, и проверено десять раз, но стоимость груза так велика, что цифры не помещались в графу грузовой таможенной декларации.

Вспоминаю работу по открытию пункта пропуска в Азовском морском порту. Сколько было нового, интересного и одновременно сложного! Было разработано очень много новых документов, положений, технологий, инструкций и других материалов. Разрабатывали их мы сами, своими силами, учитывая опыт Таганрога и Туапсе.

С открытием пункта пропуска в декабре 1994 года резко увеличился поток судов (до 80-100 в месяц), появилась необходимость круглосуточной работы пункта пропуска, штатная численность таможенного поста в то время позволяла выделить на этот участок всего четырех инспекторов. Как работать круглые сутки? В 4 часа утра инспектора возвращаются со смены, а к 8 утра опять на работу. Было принято решение до выделения штатной численности работать в командировочном режиме. К нам приезжали сотрудники со всех постов Ростовской таможни, которых мы обучали в течение нескольких дней основам таможенного досмотра и оформления судов. Формировали из них смены и работали круглосуточно. А через 2 недели новый заезд. Размещение, обучение и все сначала.

Напряженной в то время была работа сотрудников таможни и на станции "Ростов-Товарный", вспоминает Ю.В. Михеев (начальник Ростовской таможни генерал-майор таможенной службы, начинавший свою карьеру с должности таможенного инспектора 19 лет назад) по оформлению отдельно следующего багажа граждан, выезжающих на постоянное место жительства преимущественно в Германию, Израиль, США. Пик массового отъезда за границу пришелся на 1990-1992 годы. Предприимчивые эмигранты пытались вывезти вместе с домашними вещами и предметы, представляющие историческую и художественную ценность. Большой популярностью пользовались столовое серебро работы Фаберже, столовые сервизы, гарднеровский фарфор. Хотя ассортимент незаконно вывозимых предметов этим не ограничивался. Самые интересные истории были связаны с музыкальными инструментами. О двух таких случаях стоит рассказать особо.

В августе 1990 года на постоянное место жительства в США выезжал широко известный в то время в ростовских музыкальных кругах скрипач К. с женой. Все их вещи находились в одном большом деревянном ящике. Во время досмотра внимание инспектора привлекла скрипка со смычком,

находившаяся в довольно потертом на вид футляре. Инструмент на вид был явно не современной работы, хотя в поданной декларации указан не был.

К внутренней стенке скрипки была приклеена этикетка с названием завода-изготовителя и указанием стоимости скрипки 50 рублей. Такая же этикетка была и на смычке, стоимость которого, в соответствии с ней, составляла 10 рублей. Кроме того, К. предъявил инспектору справку о приобретении инструмента в одном из райпотребсоюзов Волгоградской области. По существовавшим тогда правилам, музыкальные инструменты стоимостью до 50 рублей, приобретенные в розничной торговле, разрешалось вывозить из страны. Казалось бы, все в порядке. Но инспектор по-прежнему сомневался. В конце концов, несмотря на протесты К., был составлен протокол о нарушении таможенных правил, скрипка была изъята, а остальные вещи упакованы в ящик и опломбированы. Руководство таможни приняло решение провести экспертизу скрипки. С этой целью старший инспектор О.Г. Созинов был командирован в Москву, в музыкальный институт им. Глинки. В течение одного дня Созинову удалось получить заключение эксперта, в котором было указано, что скрипка сделана в Германии в 20-годах нынешнего столетия, и ее стоимость составляет 300 рублей. Но даже в этом случае вывезти скрипку было возможно, правда, с уплатой таможенной пошлины в размере 100 % от стоимости. А вот смычок представлял большую ценность (при этом его стоимость, по заключению того же эксперта, во много раз превосходила стоимость самой скрипки) и вывозу из страны не подлежал. Сомнения таможенников блестяще подтвердились. Но на этом история не закончилась. К. подал на таможню в суд, требуя признать незаконными действия инспектора, задержавшего скрипку. В процессе подготовки к судебному процессу сотрудники таможни много раз внимательно изучали скрипку. И произошло неожиданное. Кто-то из инспекторов под этикеткой с наименованием изготовителя совершенно случайно обнаружил металлическую бирку, свидетельствовавшую о том, что скрипка была последней работой известного ростовского мастера Нерсьяна и изготовлена в 1882 году. И хотя мало кто из сотрудников сомневался в ценности скрипки, эта находка произвела эффект разорвавшейся бомбы. В тот же день Созинов выехал в Москву для проведения повторной экспертизы. Скрипку признали предметом, представляющим значительную историческую и художественную ценность, и оценили в 3000 рублей. Кстати сказать, эксперт, проводивший первое исследование, был уволен. Имея такие неопровержимые доказательства, таможня суд выиграла, а скрипка впоследствии была продана на аукционе за 20 тысяч рублей и в настоящее время, вероятно, хранится у кого-нибудь в частной коллекции.

В начале 90-х в стране насчитывалось уже более сотни таможен. Для непосредственной координации их деятельности и повышения эффективности управления руководством ГТК России было решено создать региональные управления. Приказом ГТК России от 20 апреля 1992 года было образовано Северо-Кавказское таможенное управление, начальником которого был назначен бывший начальник Ростовской таможни Александр Филиппович Епифанов. Начальником Ростовской таможни становится Юрий Владимирович Михеев один из первых сотрудников Ростовской таможни, прошедший все ступеньки "служебной лестницы" от инспектора до начальника таможни. Вот как он вспоминает 90-е годы.

Серьезным испытанием для бурно растущей таможни стало установление с 1 октября 1992 года границы между Украиной и Россией. ГТК России было необходимо определить зону контроля вдоль таможенной границы Российской Федерации с суверенными государствами – бывшими республиками СССР.

По решению ГТК России в Ростовской таможне были определены 6 автомобильных, 2 железнодорожных и 1 морской пункт пропуска. В кратчайшие сроки, всего лишь за два месяца, необходимо было обустроить их, принять на работу новых сотрудников и с 1 октября 1992 года приступить к круглосуточному таможенному оформлению и контролю товаров. Удаленность от таможенных постов до основного административного здания составляла от 5 до 350 километров. А расстояние между таможенными постами достигало 450 километров. Из внутренней Ростовская таможня превратилась в пограничную.

Все силы были направлены на границу. Ускоренными темпами шло строительство Новошахтинского, Донецкого, Волошинского, Чертковского автопереходов, обустройство помещений Лиховского таможенного поста, железнодорожного пункта пропуска "Марцево". За короткое время сотрудники таможни, не имевшие опыта работы на границе, проходили обучение в таможенных регионах и сразу же направлялись на самостоятельную работу. Поначалу большую помощь на пунктах пропуска оказывали сотрудники органов внутренних дел. И только спустя некоторое время

приступили к исполнению своих обязанностей пограничная служба, работники ветеринарного и санитарного контроля. Неоценима была помощь сотрудников ФСБ, глав областной и местных администраций. На пункты пропуска направлялись в командировки опытные инспекторы таможни.

С тех пор многое изменилось. Миллеровский, Таганрогский и Шахтинский посты стали самостоятельными таможнями. Совсем по-другому выглядят Новошахтинский и Донецкий автопереходы. Сегодня это современно оборудованные, мощные пункты пропуска. Ежедневно через них следуют десятки тысяч тонн грузов, тысячи транспортных средств, сотни людей.

И теперь, глядя в прошлое, можно с уверенностью сказать, что с поставленной задачей таможня справилась: граница находится в надежных руках.

В 1992-1993 годах Ростовская таможня пережила поистине кадровый бум, когда для организации таможенного контроля на установленной границе с Украиной было принято на работу более 500 новых сотрудников. Как оказалось впоследствии, подобные срочные наборы, отсутствие времени на индивидуальную кадровую работу с каждым кандидатом принесли не самые лучшие плоды. В таможне оказались люди случайные, вследствие чего моральному облику таможенника того времени был нанесен ущерб. Понадобились годы, для того чтобы восстановить образ таможенного служащего, которому, как звучало в известном фильме, "за Державу обидно".

Принципиально новый, реформаторский этап деятельности таможенных органов России начался с вступлением в действие Таможенного кодекса Российской Федерации и Закона РФ "О таможенном тарифе", принятых в 1993 году.

Появляются новые ориентиры: защита российского рынка, стимулирование развития отечественной экономики, поощрение конкуренции и противодействие монополизму, стимулирование экспорта и импортозамещающего производства, привлечение иностранных инвестиций, активное участие России в международном сотрудничестве в области таможенного дела.

Для эффективного решения поставленных перед таможней задач уже было недостаточно знания и опыта сотрудников таможни, назрела необходимость и соответствующего технического обеспечения. Решению этих вопросов тоже уделялось большое внимание. Помнится, первый компьютер появился в Ростовской таможне в июле 1989 года. Осваивать его стали практически все сотрудники таможни. Первой задачей на ПЭВМ стал учет товаров, вывозимых физическими лицами. В то время еще не были разработаны специальные программы для таможни, поэтому использовались обычные текстовые редакторы и простейшие электронные таблицы. Позже появились первые программы: учет ГТД, учет автотранспортных средств и некоторые другие. Растущие объемы работы таможни требовали, с одной стороны, увеличения количества персональных ЭВМ, а с другой стороны создания единого комплекса программ, позволяющих формировать полную и достоверную информацию о внешнеэкономической деятельности. В 1992 году количество ПЭВМ увеличилось до 42 единиц, была смонтирована первая локальная вычислительная сеть. Дальнейший этап развития потребовал установки компьютерной техники на постах и пунктах таможенного оформления и включения машинного контроля в технологию оформления. В настоящее время число ПЭВМ достигло 300 единиц, каждый отдел таможни имеет вычислительную технику. Обмен информацией происходит в режиме реального времени.

Современное развитие таможенного дела требует перехода к качественно новой структурной организации. Опыт европейских государств показывает, что для ведения успешной внешнеэкономической деятельности очень важно создать необходимые условия как для торгующих предприятий, так и для таможенной службы. Коль скоро, и это вполне естественно, фирмы стремятся оформить свой товар в минимально короткие сроки, таможенная служба должна иметь возможность создать для этого все условия.

Еще в царской России был установлен порядок таможенного оформления прибывающих и отправляемых за границу грузов через систему таможенных складов, не подчиненных сторонним организациям, где таможенные досмотрщики осуществляли весь комплекс таможенной очистки товаров, включавшей в себя, говоря современным языком, идентификацию товаров, их маркировку, обложение таможенными пошлинами и выпуск в свободное обращение. Более того, в те времена существовала служба таможенных объездчиков (современный аналог служба таможенной охраны), которые отслеживали ввоз товаров из-за границы и направление их на таможенные склады, где и происходило окончательное таможенное оформление. Уже тогда было понятно, что произвести полный и качественный досмотр товаров, а также взимание всех налогов на границе невозможно.

Можно сказать, что все новое это хорошо забытое старое. И в 1992 году Ростовской таможней был предложен проект и начато строительство нового, единственного в России, таможенного комплекса. Суть сводится к тому, что все функциональные подразделения будут размещаться в здании, оснащенном новейшим оборудованием и имеющим необходимый уровень сервиса. На территории комплекса предусмотрено размещение складских помещений, которые позволят проводить быстро и качественно, на современном уровне таможенную очистку грузов. Многообразие товаров, оформляемых в регионе, а также быстро меняющаяся система мер тарифного и нетарифного регулирования ставят таможню перед необходимостью концентрировать в едином месте профессиональный и технический потенциал.

Таков один из этапов развития и становления Ростовской таможни.

Ростовская таможня за 20 лет своей деятельности стала одной из крупнейших таможен юга России. Ее подразделения располагаются в 6 городах и населенных пунктах области. Штатная численность сотрудников таможни с момента ее образования возросла в 200 раз. Это новые технологии, новое техническое обеспечение, новые методы работы.

Подготовила Е.А. Кухаренко,
Ростовская таможня