

ДА, ЭТО БЫЛ ПЕРЕЛОМ



БОЯРОВ ВИТАЛИЙ КОНСТАНТИНОВИЧ

Начальник Главного управления государственного таможенного контроля при СМ СССР (1989-1991 гг.).

Действительный государственный советник таможенной службы, почетный таможенник России.

Родился 27 августа 1928 г. в г. Чугуеве Харьковской области.

В 1958 г. окончил Высшую школу КГБ, в 1970 г. - Высшую Дипломатическую школу МИД СССР.

С 1945 г. по 1986 г. служил в органах КГБ СССР.

С 1986 г. по 1991 г. - первый заместитель, начальник Главного управления государственного таможенного контроля при Совете Министров СССР. А дальше?

В октябре 2006 г. исполняется 15 лет таможенной службе новой России, начало которой было положено Указом Президента Российской Федерации от 25 октября 1991 г. № 161, в соответствии с которым таможенная служба выделялась в самостоятельное ведомство, именуемое Государственным таможенным комитетом Российской Федерации (ГТК РФ).

ГТК РФ был образован в целях обеспечения экономической основы суверенитета и государственной безопасности РСФСР, защиты интересов народов Российской Федерации. Указ установил, что председатель Государственного таможенного комитета РСФСР является по должности первым заместителем председателя Таможенного комитета СССР: на эту должность был назначен Анатолий Сергеевич Круглов. Постановлением Правительства РСФСР от 26 декабря 1991 г. были утверждены структуры и положение о ГТК РСФСР.

Перед Вами – сборник воспоминаний группы руководящих сотрудников и технических специалистов российского таможенного ведомства, ныне находящихся в отставке. Все они внесли большой личный вклад в становление обновленной таможенной службы в период так называемой "перестройки", когда рушилась огромная держава, уходила в прошлое государственная монополия на внешнюю торговлю, экономика страны переходила от планового хозяйства к рыночным отношениям.

Многие из этих ветеранов пришли на службу в таможню еще в то время, когда была монополия государства на внешнюю торговлю и основные задачи таможенного ведомства ограничивались борьбой с контрабандой наркотиков, антиквариата, оружия и контролем личного багажа граждан и валюты.

Начиная с 1988 г. перед ними ставились новые задачи, в самые кратчайшие сроки превратить "чемоданную таможню" в "таможню для бизнеса". А это, как явствует из доктринальной установки Всемирной таможенной организации, есть таможня высшего класса, призванная обслуживать участников внешнеэкономической деятельности так, чтобы товары, обращающиеся во внешнеторговом обороте, перемещались через таможенную границу без задержек.

Однако, чтобы превратиться в "таможню для бизнеса" российскому таможенному ведомству необходимо было перенести центр тяжести своей оперативной работы ближе к экономическим центрам народного хозяйства, т.е. в возможно сжатые сроки развернуть службу внутри страны (создавая внутренние таможни) для решения задач организации единой системы таможенных органов, обустройства пограничных переходов, строительства новых зданий для таможен и таможенных управлений, создания автоматизированной информационной системы, разработки новых технических средств таможенного контроля, набора новых кадров, их обучения, а также переподготовки сотрудников таможенных органов для работы в условиях рыночной экономики.

В качестве важнейших задач, начиная с 1990 г., выдвигались: наполнение доходной части федерального бюджета поступлениями от сбора таможенных пошлин, организация

таможенно-банковского валютного контроля, формирование, ведение таможенной статистики внешней торговли Российской Федерации, ведение Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности.

Все эти направления были освоены таможенной службой новой России за три года (1991-1994 гг.). Следует отметить, что многим иностранным таможенным службам на это понадобилось от пяти до десяти лет.

В течение 1992-1993 гг. были созданы и развернули свою работу 10 региональных таможенных управлений.

По состоянию на 1 января 1992 г. в ведение Государственного таможенного комитета были переданы Институт повышения квалификации и переподготовки работников таможенных учреждений (ИПК), Главный научно-информационный вычислительный центр (ГНИВЦ) и Центральная таможенная лаборатория (ЦТЛ).

Сегодня мало кто помнит о том, что с распадом Советского Союза Российская Федерация получила тысячи километров неприкрытых границ, и именно таможенники, не дожидаясь каких-либо указаний сверху, "прикрыли" участок границы с нашими бывшими Прибалтийскими республиками и тем самым положили конец контрабандному вывозу нефтепродуктов, цветных металлов и многих других ценных товаров.

От бывшего союзного государства Россия унаследовала крайне усеченную и ослабленную сеть таможенных органов, на ее территории осталось всего около 20 % действующих таможен. Общая штатная численность таможенных работников в январе 1992 г. составляла около 8 000 человек. Протяженность границ, подлежащих таможенному контролю, но не оформленных в соответствии с международными правовыми нормами, увеличивалась 13,5 тыс. км до 24 тыс. км. К этому следует добавить, что в течение многих предшествующих десятилетий в стране практически ничего не делалось для развития таможенной инфраструктуры. Не было построено ни одного пункта пропуска, отвечающего международным стандартам, ни одного здания, имеющего необходимые условия для размещения и работы таможенной службы. Дефицит служебных помещений, оборудования и мебели, технических средств контроля, транспорта, вычислительной техники и средств связи был огромный. Социальная сфера находилась в нищенском положении. Не хватало жилья, заработная плата была низкой. Даже за форменную одежду таможенникам до 1987 г. приходилось доплачивать 50 % ее стоимости.

В этих условиях возрождение таможенной службы России практически пришлось начинать заново. За два года на границе были открыты 57 таможен и 112 таможенных постов.

Уже в конце 1993 г. был издан первый экземпляр сборника "Статистика внешней торговли". Решением Правительства функции по формированию таможенной статистики были переданы из Государственного комитета статистики России в ведение ГТК России.

В начале 1994 г. более 3 000 банков были подключены к Единой автоматизированной информационной системе таможенного ведомства для оперативного контроля за репатриацией валюты.

Создание новой таможенной службы началось с изучения иностранного опыта. В 1990 г. большая группа сотрудников ГУГТК СССР посетила Китай. Затем изучался опыт Франции, Германии, США, Англии, Дании и др. В течение 1989-1994 гг. сотни сотрудников таможенной службы России изучали опыт развитых стран. Ежегодно в центре и регионах проводились десятки семинаров по различным направлениям деятельности таможенной службы. На полную мощность функционировал Институт повышения квалификации таможенного ведомства. В 1993 г. была создана Российская таможенная академия.

В результате напряженной работы руководства и всех сотрудников ГТК России основные задачи, поставленные Правительством перед ведомством, были решены уже в 1993 г. Параллельно шло становление материально-технической базы таможенных органов: сдавались в эксплуатацию новые пограничные переходы, вводилась новая форма одежды, служба оснащалась новыми техническими средствами таможенного контроля, новыми средствами оперативной связи, транспортом.

Правительством еще в 1991 г. было принято предложение Государственного таможенного комитета об образовании резервного фонда таможенных органов. В этих же целях было разрешено

использовать валютный фонд ГТК России, в который направлялась часть средств, поступающих в доход РСФСР от всех видов таможенной деятельности, осуществляемой на территории России.

В декабре 1994 года Государственная комиссия приняла в эксплуатацию первую очередь Единой автоматизированной информационной системы, которая позволила автоматизировать процесс таможенного оформления товаров, обеспечивала контроль доставки товаров и позволила вести оперативный контроль за репатриацией валюты.

Ныне доля таможенных платежей в федеральный бюджет, устойчиво находящаяся на уровне 40 %, воспринимается Правительством Российской Федерации, как нечто само собой разумеющееся.

В 1996 г. по решению Правительства была разработана и утверждена Федеральная целевая программа развития таможенной службы России на 1996-1997 гг. и на период до 2000 г. Она включала в себя комплекс мер, направленных на формирование таможенной службы в соответствии с потребностями перехода экономики страны на рыночные отношения. В ходе реализации этой программы удалось значительно продвинуться вперед на таких направлениях, как обустройство таможенной границы, компьютеризация и автоматизация оперативной деятельности, а также кадровое укрепление службы в целом.

Это издание готовилось к 15-летию юбилею таможенной службы России. Когда стало возможным уверенно сказать, что десятилетие (1986-1996 гг.) явилось действительно переломным этапом на пути становления обновленной таможенной службы. Этот период отмечается для таможенного ведомства бесценным опытом возрождения и обретения себя, как неотъемлемого атрибута нового Российского государства.

У ИСТОКОВ СОЗДАНИЯ ЕДИНОЙ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ



**ЧЕБОТОВ
ЮРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ**

Почетный таможенник России, генерал-майор таможенной службы (в отставке), доктор экономических наук, профессор, действительный член Академии проблем безопасности, обороны и правопорядка.

Родился 20 февраля 1939 г. в Читинской области, пос. Нерченский завод.

Трудовую деятельность начал в 1956 г. в качестве рабочего по ремонту линий связи Забайкальской железной дороги. После окончания Новосибирского электротехникума связи направлен на работу в проектный институт "Гипросвязь".

В августе 1960 г. призван на срочную службу. Служил техником узла связи 14-й отдельной армии ПВО. После демобилизации работал в Транспортно-энергетическом институте Сибирского отделения Академии наук СССР (г. Новосибирск).

С ноября 1964 г. по 1966 г. работал в вычислительном центре Гидрометслужбы УзССР (г. Ташкент).

С января 1969 г. – заместитель начальника ИВЦ машиностроительного завода им. М. В. Хруничева.

В ноябре 1973 г. был переведен на работу в Главный вычислительный центр Министерства общего машиностроения СССР на должность главного инженера. Работая в ГВЦ, занимался вопросами системотехнического обслуживания и программного обеспечения ЭВМ, вопросами дистанционной обработки данных, защиты информации и др.

С сентября 1977 г. – директор первого Вычислительного центра коллективного пользования в г. Москве.

С 1979 г. назначен Главным конструктором автоматизированной системы управления Главмосмонтажспецстроя (АСУ "Моспром").

С мая 1990 г. по 12 октября 2000 г. – директор Главного научно-информационного вычислительного центра ГТК России, главный конструктор Единой автоматизированной информационной системы таможенной службы России.

В настоящее время в отставке. Является советником президента Фонда социальной поддержки сотрудников и ветеранов таможенной службы, входит в состав научно-методического Совета по экономическим специальностям Минобразования России.

В конце 80-х гг. прошлого века, когда в стране началась перестройка, Советом Министров СССР было принято решение о создании временных творческих коллективов для организации научных исследований и экспериментов в области экономики и управления народным хозяйством. В 1987 г. в Москве был создан первый творческий коллектив "Прогресс", который по замыслу должен был совершенствовать процессы управления городским хозяйством. К его созданию приложил руку один из нынешних олигархов – Евтушенков В.П. Однако, работая в этом творческом коллективе в должности заместителя руководителя по науке, я увидел, что все делается с точностью до наоборот. В то время в Москве функционировала эффективная автоматизированная система управления городским хозяйством (АСУ "Москва"), созданная под руководством одного из первопроходцев в области автоматизации управления Черкасова Юрия Михайловича. Вместо того, чтобы заняться развитием этой системы, совершенствовать ее на основе новых вычислительных и коммуникационных средств, с применением новых информационных технологий, руководители "Прогресса" решали свои личные задачи: получали квартиры, защищали диссертации, зарабатывали

деньги на "НИРах" и "ОКРах". Все мои предложения по совершенствованию АСУ "Москва" оставались невостребованными или, хуже того, встречались "в штыки". Проработав в "Прогрессе" два года, я стал думать о переходе на другую работу.

Летом 1989 г. мой старый товарищ Заголуздин Евгений Александрович познакомил меня с Хориным Василием Васильевичем, с которым он когда-то работал в Минрадиопроме. Хорин В.В. в то время служил в таможенном ведомстве в должности заместителя начальника Технического управления Главного Управления Государственного таможенного контроля при Совете Министров СССР (ГУГТК СМ СССР).

Хорин В.В. рассказал, что в их ведомстве идет структурная перестройка в соответствии с Постановлением СМ СССР от 15 сентября 1988 г. № 1203. Как видим, этим постановлением правительство поручило таможенным органам осуществить кардинальную перестройку всей технологии таможенного контроля на базе создаваемой информационно-вычислительной сети (ИВС) "Контроль" и вновь создаваемого Главного информационно-вычислительного центра (ГИВЦ). Однако для реализации этих планов требуются опытные специалисты, и в первую очередь нужен руководитель для организации вычислительного центра и конструктор для создания ИВС "Контроль". Далее он довольно туманно описал суть таможенной службы и предложил подъехать для переговоров с начальником технического управления ГУГТК Зыкиным Евгением Ивановичем. Ничего интересного из беседы с Хориным В.В. я не вынес, но для себя решил, что с Зыкиным Е.И. надо встретиться: может быть, в беседе с ним обстановка прояснится. Так или иначе, а новую работу мне необходимо было искать.

Встреча состоялась в августе 1989 г. Евгений Иванович мне сразу понравился и манерой вести разговор, и своей открытостью, и доброжелательностью. Он кратко обрисовал новые задачи, стоящие перед таможенной службой и сразу же предложил встретиться с начальником Главного Управления Государственного Таможенного Контроля (ГУГТК) Бояровым Виталием Константиновичем. Я сказал, что мне надо подумать, посоветоваться с родственниками и друзьями, ведь до этих встреч я смутно представлял функции таможенной службы. Ранее, работая в организации "Интер АСУ", я часто встречал и провожал гостей из стран СЭВ, видел рядом с пограничниками людей в серой форме, но не вдавался в детали их службы. Вскоре Зыкин Е.И. договорился с Бояровым В.К. о встрече и пригласил меня для разговора. Виталий Константинович встретил меня приветливо, очень доходчиво описал функции таможенной службы, детально описал стратегию ее развития. От него я впервые услышал, что в связи с "перестройкой" меняется стратегия внешней торговли и стране нужна новая таможня, способная обслуживать множество участников внешнеэкономической деятельности, что без автоматизации таможенного оформления сделать это невозможно. Не помню всех деталей того первого разговора, но меня поразили обаяние и интеллект Виталия Константиновича, его тактичность, умение простым языком говорить о сложных проблемах. Он так живо и интересно обрисовал перспективу развития таможенной службы страны (тогда еще СССР), что я в душе пожалел, что не встретился с этим человеком раньше.

Вместе с тем я по-прежнему сомневался в целесообразности перехода на работу в таможенное ведомство. Мне казались несоизмеримыми объем стоящих перед ведомством задач и численностью его сотрудников (на тот период в ГУГТК было около 4 500 работающих). Для сравнения: на заводе им. М.В. Хруничева, где еще совсем молодым специалистом мне пришлось создавать вычислительный центр, численность рабочих была около 12 000 человек (и это на одном заводе!). Здесь же в масштабе страны – всего 4 500 человек. Я колебался, раздумывал, неоднократно встречался с Зыкиным Е.И., Хориным В.В. Помогал им в подготовке проектов Постановления Правительства и первого Устава Главного научно-информационного вычислительного центра (впервые это наименование ввел Черкасов Ю.М. в 1971 г. для Вычислительного центра Министерства авиационной промышленности). В марте 1990 г. заместитель начальника ГУГТК, ныне депутат Государственной думы, Председатель думского комитета по таможенной политике и внешней торговле Драганов Валерий Гаврилович подписал первый устав ГНИВЦ. После подписания приказа о создании ГНИВЦ и утверждения Устава, поняв серьезность намерений и поддержку руководства ГУГТК, я принял решение перейти на работу в таможенное ведомство. Взял отпуск на прежней работе, чтобы более подробно познакомиться с нормативными документами по таможенному делу, и 3 мая 1990 г. вышел на работу как директор ГНИВЦ ГУГТК, существующего пока только на бумаге.

Из прошлого опыта работы по созданию новых организаций я знал, что без хорошей команды профессионалов в короткие сроки трудно развернуть работы как по организации самого ГНИВЦ, так и по проектированию автоматизированной системы управления (АСУ). Предстояло в считанные дни подготовить "Положение о предприятии", разработать и утвердить организационную структуру, получить необходимое количество штатных единиц и утвердить штатное расписание ГНИВЦ, открыть

счет в банке, изготовить печати, бланки документов и выполнить множество других организационных мероприятий.

Однако все решают кадры. За многие годы работы у меня сложилась дружная команда единомышленников. В течение мая 1990 г. вышли на работу: главный инженер Заголуздин Е.А., заместитель директора по научной работе Лукьянов Д.М., заместитель директора по производству Сагиров Н.В., начальник планово-экономического отдела Широкова А.П., главный бухгалтер Лежнин Ю.А., начальники производственных отделов Скворцов В.Н., Соловьева Н.И., Щепин В.С., Макаров Ю.С., первый помощник директора ГНИВЦ Ляховский М.В. и др.

Местом расположения ГНИВЦ руководство определило методический кабинет парткома ("Ленинскую комнату"), площадью где-то около 50 квадратных метров. В этой комнате расположился весь ГНИВЦ: "кабинеты" директора, заместителей директора, бухгалтерия, кадры, хозяйственники и др. После размещения в этой комнате работа закипела. Главный инженер разбирался с проектированием нового здания, готовил спецификации на закупку оборудования, разбирался с соискателями на должности системных программистов, инженеров-электронщиков, связистов. Заместитель по научной работе разрабатывал планы создания информационной системы таможенной службы, разбирался с различными НИИ и КБ (претендентами на роли организаций-разработчиков АСУ). Главный бухгалтер и начальник планово-экономического отдела готовили штатные расписания, составляли планы финансирования и развертывания производства ГНИВЦ, обеспечивали работу с центральным аппаратом ГУГТК и банками. И все это в одном помещении, в табачном дыму, в шуме и гаме.

Интересно, что в этом же помещении (до размещения там ГНИВЦ) специалист технического управления Терехов Владимир Алексеевич 2-3 раза в месяц проводил учебу с сотрудниками центрального аппарата. Помню такой курьезный случай. Пришел Терехов В.А. и просит освободить помещение для проведения занятий. Мы ему объясняем, что это невозможно: куда вывести на 2 часа 40 человек!? Терехов обиделся и пошел жаловаться заместителю начальника ГУГТК Гурьянову Олегу Александровичу, очень чуткому и внимательному человеку. Тот пришел, посмотрел на наши Содом и Гоморру, ничего не сказал, повернулся и вышел. Не знаю, о чем он говорил с Тереховым В.А., но на следующий день меня вызвал Бояров В.К. и приказал занять кабинет секретаря парткома. Секретарем парткома в то время был Поляков Валентин Григорьевич – мой старый знакомый по Волгоградскому райкому партии. Он с пониманием отнесся к такому распоряжению, а я чувствовал себя не очень комфортно, хотя и получил отдельный кабинет.

Неоценимую помощь и поддержку в период становления коллектива ГНИВЦ оказывал мне начальник Технического управления Зыкин Е.И. После выхода Постановления СМ СССР "О мерах по коренной перестройке органов таможенного контроля" от 21 апреля 1990 г. № 399 в ГУГТК обратились десятки руководителей оборонных НИИ, НПО, КБ в надежде получить заказы на разработку информационной системы таможенного ведомства. Всех их направляли в Техническое управление ГУГТК и ГНИВЦ. В итоге ежедневно масса времени уходила на переговоры, тормозился процесс становления ГНИВЦ, срывались сроки создания информационной системы. Чтобы сократить бесполезные временные потери, мы договорились с Евгением Ивановичем о том, что он будет вести переговоры один, лишь изредка привлекая меня как эксперта. Как-то захожу к нему в кабинет (размером 12-15 кв. м) и вижу человек 10 специалистов из НИИ, сидят вокруг стола, в табачном дыму, а Евгений Иванович поит их чаем. Увидев меня, шепотом сказал: "Иди и работай, нечего тут время просиживать, а я буду их развлекать". Надо отметить, был он человеком широкой души, обладал хорошим чувством юмора. К тому времени мы подружились, многое друг о друге узнали и стали доверять друг другу. Понимая, что в конкретных вопросах создания информационно-вычислительных систем он не большой специалист, Евгений Иванович сумел все же подобрать настоящих профессионалов своего дела и четко организовал их работу для выполнения задачи, поставленной перед ним руководством ГУГТК.

Еще до моего прихода в ГУГТК при участии Зыкина Е.И. были заключены договора на разработку отдельных компонентов информационной системы. Разработку ИВС "Контроль" выполнял НПО "Орион" (генеральный директор Демидов Александр Семенович), разработку первого автоматизированного рабочего места таможенного инспектора (АРМТИ) – Белгородский филиал НИИ космического приборостроения (НИИ КП, генеральный директор Шатров, разработчик Чопенко Александр Владимирович), разработку программного обеспечения для спутникового фрагмента ИВС "Контроль" – НИИИАА (генеральный директор, академик Семенихин Владимир Сергеевич, разработчик Кныш Валерий Григорьевич), разработку центральной базы данных должен был выполнять НИИ "Восход" (генеральный директор Дракин Владимир Иосифович). Кроме того, множество других организаций готовы были трудиться над созданием таможенной информационной системы.

Через несколько месяцев работы я понял, что ничего путного при такой организации работ не получится. Все эти НИИ и НПО работали по своим стандартам, поэтому ни о каком единстве системы не могло быть и речи. Каждый из разработчиков делал свою часть проекта, а объединять их было некому.

В октябре 1990 г. на заседании Коллегии ГУГТК был заслушан мой отчет о ходе работ по созданию информационной системы таможенных органов. Здесь впервые было дано определение АСУ ГУГТК – Единая автоматизированная информационная система (ЕАИС) таможенного ведомства, было предложено создание комплексных рабочих групп из специалистов ГНИВЦ и сотрудников функциональных управлений центрального аппарата ГУГТК, предлагалось возложить обязанности главного конструктора ЕАИС на директора ГНИВЦ.

Куратором ГНИВЦ был назначен Лозбенко Леонид Аркадьевич, первый заместитель начальника ГУГТК СМ СССР.

В начале 1991 г. на одной из коллегий рассматривалась Комплексная программа развития таможенной службы. В ней было определено пять перспективных направлений, в том числе создание автоматизированной информационной системы. На реализацию "Программы" в 1991 г. государством была выделена валюта в сумме \$ 2,5 млн., которые распределялись по \$ 500 тыс. на каждое направление. Я обратился к членам Коллегии с просьбой выделить всю валюту на создание информационной системы, поясняя это тем, что закупать вычислительную технику малыми партиями нерационально, так как срок ее службы невелик (2-3 года), и мы будем постоянно бороться с ее моральным старением, поскольку на создание первой очереди ЕАИС потребуется не менее 5 лет. Я настойчиво пытался объяснить членам Коллегии, что нужно сразу создать программно-технический "скелет" системы, на котором будет отрабатываться информационная модель будущей таможенной службы. Надежды на то, что Коллегия правильно воспримет это предложение, было мало, ведь каждый член Коллегии – руководитель определенного направления службы и должен думать прежде всего о том, как ему развивать свое направление. Однако вопреки моим сомнениям решение было принято в пользу ЕАИС. Это еще раз убедило меня в том, что на "таможенном поле" играет хорошо спаянная профессиональная команда под руководством прекрасного капитана. В тот период бухгалтерия ГУГТК входила в состав Экономического управления, которое возглавлял Валерий Федорович Кругликов, опытный специалист, грамотный и требовательный руководитель, а главное – человек, не боящийся брать на себя ответственность. Для открытия валютного счета мне необходимо было получить его разрешение. Я обратился к нему с просьбой помочь открыть валютный счет во Внешторгбанке. Валерий Федорович сказал: "Не нужно тебе этого делать. У нас есть валютный счет в бухгалтерии ГУГТК. Тебе необходимо получить предложения фирм-изготовителей вычислительной техники, выбрать на конкурсной основе фирму-поставщика, разработать спецификации и вместе с юридической службой представить документы в Экономическое управление для заключения договора". В дальнейшем я неоднократно убеждался в правильности этого решения и в мудрости Валерия Федоровича. В 1992 г. ГНИВЦ подготовил технические предложения на закупку вычислительной и коммуникационной техники для полномасштабного формирования и ведения базы данных таможенной статистики. По нашим расчетам, на эти цели требовалось где-то около 35 млн. долларов. Иду к Валерию Федоровичу и начинаю докладывать, что меньше никак не получается. Он отвечает: "Ты должен подготовить реальные предложения, а где мы будем брать деньги – это уже не твоё дело". При его самом непосредственном и деятельном участии ЕАИС была укомплектована оборудованием и инструментальными программами в течение 1992-1994 гг.

Судьба \$ 2,5 млн., о которых говорилось выше, связана с еще одним интересным фактом в истории информатизации таможенных органов. После длительных исследований множества фирм-производителей вычислительной техники нами была выбрана фирма NCR, интересы которой в СССР представляла компания ILM (руководитель – доктор Игенбергс Петр Эрикович). В октябре 1991 г. развалился Советский Союз, в т.ч. и Внешторгбанк – банк монополист по валютным операциям. Однако ГУГТК успел перевести деньги на зарубежный счет фирмы ILM. У большинства отечественных предприятий валюта пропала или была заблокирована. Мы же с середины 1992 г. начали получать большое количество самой современной вычислительной техники, что подтвердило правильность выбора партнера – поставщика вычислительной техники, его надежность. Впоследствии фирма ILM стала системным интегратором в деле создания ЕАИС ГТК России.

Решающую роль в активизации работ по созданию ЕАИС сыграл приказ ГУГТК СССР от 20 января 1991 г. № 14, которым на ГНИВЦ были возложены все функции по разработке ЕАИС с правом привлечения к этой работе на конкурсной основе сторонних организаций при заключении с ними соответствующих договоров. Централизация управления процессом создания ЕАИС приблизила

разработчиков к пониманию запросов таможенной службы, позволила резко расширить фронт работ по созданию ЕАИС и обеспечила существенное сокращение сроков их выполнения за счет привлечения высококвалифицированных специалистов из оборонных отраслей, которые в тот период получили права создавать малые творческие коллективы. Часть этих коллективов продолжает и сегодня активное сотрудничество с таможенными органами: "Контакт-Софт" (генеральный директор Чопенко А.В.), "Инток" (генеральный директор Поликанов В.М.), НТЦНТ (директор Жуков О.В.), РДТЕХ (генеральный директор Сайгин Ю.М.), "Экси-банк" (генеральный директор Копанева П.С.) и др. Весной 1991 г. началась подготовка 1-го Всесоюзного совещания таможенных органов, готовилась нормативно-правовая документация для перехода службы в новое качество – Государственный таможенный комитет СССР (ГТК). Совещание состоялось в первых числах июня 1991 г. и имело огромный резонанс в среде таможенников, вселяло в них надежду на светлое будущее таможенной службы. Впервые съехались одновременно со всех уголков нашей необъятной Родины (СССР) сотни таможенников. В своих выступлениях они говорили о состоянии дел на своих участках работы, о проблемах и делились своим опытом. Чувствовался общий подъем. Все ждали, что после совещания начнутся положительные преобразования в организационной структуре таможенной службы, в совершенствовании ее материально-технического обеспечения. Однако Бояров В.К. не был утвержден Председателем ГТК СССР. Все мы были обескуражены и огорчены, так как это был наш лидер, наш "двигатель прогресса". Ведь мощное поступательное движение в деле создания ЕАИС было заложено при непосредственном участии Виталия Константиновича. Он неоднократно заслушивал ГНИВЦ на оперативных совещаниях и коллегиях, корректировал планы и обеспечивал кадровую, финансовую и техническую поддержку. Помню, в первые месяцы моей работы в ГУГТК, делались попытки внедрить на место заместителя по науке одного из работников Шереметьевской таможни Пырченкова Анатолия Николаевича (ныне покойного). Переговорив с ним, я пришел к Виталию Константиновичу и сказал, что Пырченков А.Н. может хорошо и грамотно работать на компьютере, но не может разрабатывать компьютерные программы, создавать информационные технологии, и попросил разрешения оставить за мной подбор кадров для ГНИВЦ. Виталий Константинович очень корректно и правильно отреагировал на мою просьбу. Предупредил управление кадров, чтобы мне не подсовывали "блатных", а помогали набирать специалистов. Это еще раз убедило меня в том, что мне очень и очень повезло с руководителем. Мне нравился стиль работы, установленный им. Ежедневно проводились оперативные совещания, на которых мы отчитывались за проделанную работу, получали новые задания, корректировали планы, если была такая необходимость. Постоянно чувствовалась заинтересованность руководства в той работе, которую мы делали. Работа под руководством Виталия Константиновича стала для меня хорошей школой, и в дальнейшем я старался применять его принципы руководства в организации деятельности ГНИВЦ.

Начался процесс распада СССР. Пришел новый руководитель таможенного ведомства Ермаков Николай Александрович, ему надо было "входить" в должность, разбираться с самим понятием "таможня". Новому руководству хватало забот по организации и формированию нового структурного образования – Государственного таможенного комитета СССР (вскоре переименованного в Государственный комитет экономической безопасности). И его не особенно волновали организационные мероприятия по разработке и внедрению ЕАИС. Когда я представлялся Ермакову Н.А. и попытался объяснить ему, что такое ГНИВЦ и ЕАИС, в ответ услышал: "Крутитесь пока сами, мне сейчас без ваших проблем забот хватает".

В новом таможенном ведомстве – ГТК СССР не нашлось места и куратору ГНИВЦ Лозбенко Леониду Аркадьевичу. Он подал документы на замещение вакансии во Всемирную таможенную организацию, благополучно прошел конкурс и уехал работать в Брюссель. Мы работали с ним очень короткий промежуток времени (где-то около года), но отношения сложились самые доверительные.

После развала СССР все таможенные органы союзных республик, их имущество, личный состав были переведены под юрисдикцию соответствующих субъектов Содружества независимых государств (СНГ). Накопленный парк СВТ и подготовленный персонал были переданы таможенным службам государств – участников СНГ. ГНИВЦ вынужден был решение многих проблем начинать с "нуля".

С созданием Государственного таможенного комитета Российской Федерации (ГТК России) ГНИВЦ перешел под его юрисдикцию. Статус ГНИВЦ, решаемые им задачи, права и обязанности были определены Уставом ГНИВЦ от 16 мая 1992 г.

Сложная политическая и экономическая обстановка переходного периода требовала от таможенной службы России кардинальной перестройки и оперативного решения новых сложных задач.

В кратчайшие сроки разрабатывались и создавались новые таможенные технологии, параллельно шла формализация документооборота, создавалось таможенное законодательство.

Основные усилия ГНИВЦ в этих условиях были сосредоточены на исполнении одной из первоочередных задач – обеспечение государственных органов власти и управления России достоверной статистикой внешней торговли страны.

Совместно с Управлением таможенной статистики и анализа (УТСА) был подготовлен и выпущен приказ ГТК России от 29 декабря 1991 г. № 5 "О начале опытной эксплуатации автоматизированной подсистемы ведения таможенной статистики России" (АП ВТС). Этот приказ определил регламент порядка сбора, контроля, передачи и обработки информации в подсистеме таможенной статистики.

После 10-летней эксплуатации АП ВТС группа ветеранов таможенной службы и разработчиков 14 марта 2005 г. была отмечена наградами ООН.



Слева направо:

1. Денисова Раиса Викторовна, начальник отдела ГНИВЦ ГТК РФ;
2. Щербаков Геннадий Иванович, начальник отдела ГНИВЦ ГТК РФ;
3. Заварзин Виктор Сергеевич, начальник отдела ГНИВЦ ГТК РФ;
4. Чеботов Юрий Алексеевич, директор ГНИВЦ ГТК РФ (1990-2000 гг.);
5. Жуков Олег Васильевич, генеральный директор ООО "НТЦНТ";
6. Кругликов Валерий Федорович, первый заместитель Председателя ГТК РФ (1991-1996 гг.);
7. Лисов Анатолий Федорович, начальник УТСА (1992-1995 гг.);
8. Орлов Валерий Викторович, начальник УТСА (1995-2005 гг.);
9. Лукьянов Дмитрий Михайлович, заместитель директора ГНИВЦ (1990-2002 гг.);
10. Лужникова Маргарита Александровна, начальник отдела УТСА;
11. Васильев Виктор Васильевич, заместитель директора ООО "НТЦНТ";
12. Сагиров Николай Васильевич, заместитель директора ГНИВЦ (1990-2002 гг.).

В настоящее время эта система сбора и передачи информации отлажена и устойчиво работает как транспортная среда для всех подсистем ЕАИС.

В течение 1992 г. по инициативе УТСА и ГНИВЦ выпускается ряд организационных нормативных документов по формированию и ведению таможенной статистики внешней торговли России. Ведется напряженная работа по обучению специалистов ГНИВЦ и сотрудников таможенных органов работе в среде автоматизированных таможенных технологий, регулярно проводятся десятки совещаний и семинаров, в том числе в регионах. Все это дало хорошую отдачу в дальнейшем, позволило в течение полутора-двух лет внедрить в эксплуатацию подсистему таможенной статистики.

В апреле 1995 г. состоялась церемония официального представления сборника "Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации", на которой присутствовали эксперты статистических департаментов Организации объединенных наций (ООН) и Международного валютного фонда (МВФ). 25 апреля 1995 г. эксперты статистических департаментов МВФ и ООН признали, что в Российской Федерации статистика внешней торговли соответствует международным стандартам и публикуется на основе информации ГТК РФ.

С октября 1991 г. началось становление Российской таможенной службы. Значительная часть вычислительной техники, программные наработки, обученные специалисты остались за пределами России (Украина, Белоруссия, Азербайджан). Нам пришлось начинать все с начала, используя накопленный опыт. ГНИВЦ самостоятельно разработал и утвердил "Стандарт предприятия" – правила и стандарты на проектирование, внедрение и сдачу в эксплуатацию информационных систем. В короткие сроки было разработано и утверждено техническое задание на ЕАИС, в соответствии с которым развернулась работа по автоматизации таможенного ведомства. На основе "Стандарта предприятия" был создан и функционирует по настоящее время Фонд алгоритмов и программ ЕАИС, основателем и главным исполнителем которого является Ляховский Марат Васильевич.

Первый год функционирования ГНИВЦ прошел на подъеме. Коллективом самого ГНИВЦ и привлеченными организациями был проделан колоссальный объем работы. Специалисты ГНИВЦ своими силами собрали первый двухмашинный вычислительный комплекс VAX-3500 из имеющихся в ГУГТК деталей (неизвестно кем и когда поставленных). Закончилось строительство здания под первую очередь ЕАИС. Начались поставки вычислительной и телекоммуникационной техники в таможни и управления центрального аппарата ГУГТК, была организована разработка первых автоматизированных рабочих мест (АРМ), в том числе: АРМ таможенного инспектора (АРМ ТИ), АРМ для формирования и ведения таможенной статистики (АРМ "Статистика"), АРМы для бухгалтерии, кадров, делопроизводства и др. Параллельно организовывалось обучение молодых технических специалистов ГНИВЦ и сотрудников таможен. Работая в деле автоматизации управления, я убедился, что самое главное звено АСУ – человек, но человек хорошо подготовленный.

Еще в октябре 1990 г. Коллегия ГУГТК определила две первоочередные задачи будущей информационной системы таможенного ведомства:

- обучение таможенников оформлению товаров, пересекающих государственную границу, на основе грузовой таможенной декларации (ГТД);
- подготовка к формированию статистики внешней торговли (таможенной статистики) на базе ГТД.

Для решения обеих задач необходимо было в короткие сроки организовать обучение специалистов ГНИВЦ и сотрудников таможни работе с компьютером. Большую помощь ГНИВЦ в организации учебной базы оказал начальник Московской региональной таможни Староха Анатолий Михайлович. При его активном участии для организации учебного центра ГНИВЦ были арендованы производственные помещения на Домодедовской АТС, он же помог получить компьютеры из конфиската. Летом 1991 г. были развернуты четыре компьютерных класса в учебном центре ГНИВЦ, которым руководила доктор экономических наук Краева Татьяна Аркадьевна. В период с 1991 г. по 1995 г. в учебном центре ГНИВЦ прошли обучение несколько тысяч сотрудников таможенных органов. Надо отметить, что в этот период руководство ГУГТК уделяло большое внимание не только переподготовке старых сотрудников для работы в новых экономических условиях, но и подготовке вновь набираемых работников. Постоянно проводились краткосрочные семинары для руководителей таможен, двухнедельные и месячные курсы переподготовки для работников центрального аппарата, организовывались поездки за рубеж для ознакомления с опытом работы развитых стран: США, Франции, Англии, Германии и др.

В конце 1990 г. на упомянутом выше двух машинном комплексе VAX-3500 худо-бедно можно было формировать информационную базу таможенного ведомства, но для этого не хватало подразделения, которое бы осуществляло сбор первичных таможенных документов и ввод данных в информационную систему. Во дворе таможенного ведомства имелось помещение, арендованное у Международного почтамта, в котором размещались начальник Московской региональной таможни Староха Анатолий Михайлович и его заместители. Бояров В.К. попросил их переехать на Девятинский переулок, а эти площади передать ГНИВЦ для организации нового подразделения. В течение нескольких месяцев помещение было переоборудовано под установку вычислительной техники (в обиходе помещение получило название "стекляшка"). Параллельно с ремонтом помещений и поставкой вычислительной техники готовились 60 операторов на базе технического училища ЦСУ СССР. Начиная с января 1992 г., подразделение для сбора и ввода исходных данных стало функционировать в полном объеме. Сергей Иваненко, руководивший в то время сектором таможенной статистики, требовал, чтобы все первичные документы из таможен доставлялись в ГНИВЦ для того, чтобы обеспечить централизованный ввод исходных данных в информационную систему таможенного ведомства.

Специалисты ГНИВЦ просчитали, что для ввода в информационную систему всего объема таможенной информации потребуется до 400 операторов. Их просто физически невозможно разместить на площадях, занимаемых ГУГТК. К тому же, из-за огромных расстояний от таможен до Центра, исходные данные на бумажных носителях (грузовая таможенная декларация) невозможно доставлять вовремя. После длительных размышлений я предложил создать информационно-вычислительную систему, распределенную по территории страны (техника и новые информационные технологии позволяли это сделать). Срочно пришлось вносить коррективы в первоначальные планы создания ИВС "Контроль", так как ее транспортная среда была рассчитана на обеспечение таможенных органов лишь телефонной и телетайпной связью. В 70-80-е гг. прошлого столетия в СССР уже был накоплен опыт создания сетей с пакетной обработкой данных, что позволяло создать банк данных таможенных органов, распределенных по территории страны. Созданием информационно-вычислительной системы с пакетной обработкой данных занималась Академия наук СССР и Министерства оборонных отраслей промышленности. Выбор пал на "Академсеть" и сеть Минсудпрома, которые работали на протоколе X25 со скоростью передачи данных 19,2 кБ/сек. В дальнейшем ГНИВЦ перешел на аренду сети Минсудпрома, так как ее опорные пункты сбора и первичной обработки данных (так называемые кустовые информационные центры – КИЦ) в большинстве случаев совпадали с расположением таможенных постов. И КИЦ, и таможенные посты находились в морских портах. Не было необходимости закупать на первых порах телекоммуникационное оборудование, набирать и обучать специалистов связи, прокладывать кабельные линии. Надо было лишь заключить с Минсудпромом договор на предоставление услуг связи. Здесь следует заметить, что в 1989-1990 гг. еще не было внутренних таможен и региональных управлений, и все таможенное оформление совершалось на пограничных переходах (постах). Мне приходилось в 1974-1976 гг. принимать участие в создании сети "Минсудпрома". При моем участии туда был направлен на работу квалифицированный и опытный связист Селивон Владимир Васильевич, с которым меня связывала давняя дружба. В 1960 г., после окончания Новосибирского техникума связи, я был направлен на работу в Новосибирский филиал проектного института "Гипросвязь", где Владимир Васильевич в то время работал главным инженером. Затем он был переведен в Москву на должность заместителя главного инженера головного института "Гипросвязь" по проектированию сетей связи Министерства обороны СССР и оборонных отраслей промышленности. Его переход в Минсудпром явился логическим продолжением карьерного роста. Фактически Владимир Васильевич стал идеологом информационно-вычислительной сети Минсудпрома. Под его руководством была спроектирована и построена защищенная транспортная информационная среда для обработки секретной и служебной информации Минсудпрома. Те же требования предъявлялись к ИВС "Контроль" ГУГТК СМ СССР.

В июне 1990 г. я пригласил Владимира Васильевича на работу в ГНИВЦ в качестве моего советника по телекоммуникациям таможенных органов. В короткие сроки мы разработали схему построения ИВС "Контроль" для работы на протоколе X25. Спроектировали и осуществили прокладку соединительных кабелей на электронную АТС № 263 и квазиэлектронную МТС № 10. Здесь вспоминается курьезный случай. Когда в 1996 г. было создано информационно-техническое управление, оно спроектировало радиорелейную линию на ту же МТС № 10. Вдовин Н.И. – бывший начальник этой междугородной станции позвонил мне и с удивлением заметил: "Юрий Алексеевич, Вам что деньги девать некуда? Ведь у вас же лежат два семичетверочных кабеля, в которых задействованы лишь четыре четверки. Для чего же в городских условиях (при больших радиопомехах) прокладывать еще радиорелейную линию". Мне нечего было сказать. Новое управление со мной своих действий не согласовывало.

Необходимо было немедленно приступить к созданию низового звена сети с опорой на КИЦы. Роль их должны были выполнять региональные отделы ГНИВЦ. Было решено создать при базовых таможенных филиалах (отделах) ГНИВЦ с тем, чтобы они могли в регионе своей деятельности собирать информацию из таможен и переносить ее на машинные носители, проверять достоверность и затем пересылать в ГНИВЦ по каналам связи либо на машинных носителях.

В сентябре 1990 г. был подготовлен приказ ГУГТК СМ СССР "О создании региональных отделов (РО) ГНИВЦ" от 7 сентября 1990 г. № 209 В короткие сроки были созданы региональные отделы (РО) ГНИВЦ в Хабаровске, Ленинграде, Шереметьево, Баку, Киеве, Минске. После развала СССР Бакинский и Киевский отделы были переданы с техникой и людьми на баланс таможенных органов новых государств. На базе Минского РО ГНИВЦ совместно с Белорусским таможенным комитетом (в то время его возглавлял Шкурдь Геннадий Михайлович) мы создали совместное предприятие, с тем, чтобы продолжить эксперимент с французской информационной системой "SOFIX", а также с тем, чтобы довести до конца разработку задачи "Контроль доставки". В 1997 г. на базе этого подразделения был воссоздан отдел ГНИВЦ для обработки информации нового союзного государства "Россия + Белоруссия".

В это же время совершенствовались структуры таможенной службы, появились внутренние таможи, региональные таможенные управления (РТУ). В 1992 г. в соответствии с приказом ГТК России от 6 марта 1992 г. № 75 были созданы региональные отделы ГНИВЦ при всех таможенных управлениях, кроме Татарского и Башкирского.

1. Хабаровский РО (руководитель Готов Александр Александрович 1990-1999 гг.).
2. Ленинградский РО позднее был переименован в Санкт-Петербургский (руководители: Чупланов Алексей Николаевич, 1990-1996 г.; Гусев Сергей Львович, 1996-2000 гг.).
3. Шереметьевский РО в декабре 1993 г. был переименован в Московский (руководители: Сычков Анатолий Антонович, 1991-1992 гг.; Савчук Леонид Георгиевич, 1992-1993 гг.; Леонов Юрий Сергеевич, 1993-1995 гг.; Иванов Владимир Васильевич, 1996-1999 гг.).
4. Минский РО (руководитель Саликов Аркадий Семенович) в 1992 г. преобразован в совместное предприятие "ГНИВЦ ГТК России + ГТК Белоруссии" (директор Горюх Петр Николаевич 1992-1997 гг.). В 1997 г. по решению администрации союзного государства СП преобразовано в Белорусский РО ГНИВЦ (руководитель Горюх Петр Николаевич 1997-1999 гг.).
5. Новосибирский РО (руководители: Попов Вольдемар, 1992-1993 гг.; Виноградский Анатолий Николаевич, 1993-1999 гг.).
6. Нижегородский РО (руководитель Маркелов Владимир Александрович, 1992-1999 гг.).
7. Ростовский РО (руководители: Пучков Олег Петрович, 1992-1996 гг.; Кузьмин Дмитрий Анатольевич, 1996-1999 гг.).
8. Калининградский РО (руководитель Бенецкий Эдуард Михайлович 1992-1998 гг.; Кульченко Константин Афанасьевич, 1998-1999 гг.).
9. Екатеринбургский РО (руководитель Иконников Владимир Александрович, 1992-1999 гг.).
10. Владивостокский РО (руководитель Огнев Геннадий Касьянович, 1993-1999 гг.).
11. Иркутский РО (руководители: Косюк Геннадий Григорьевич, 1992-1993 гг.; Камышан Елена Михайловна, 1993 — 1994 гг.; Подлепенев Владимир Семенович, 1994-1999 гг.).
12. Сахалинский РО (руководитель Иванов Федор Федорович, 1993-1999 гг.).
13. Махачкалинский РО (руководитель Ашурбеков Асланбек Гасанович 1994-1999 гг.).

Руководством ГУГТК СМ СССР по предложению ГНИВЦ было принято решение создать на базе региональных отделов ГНИВЦ при РТУ, региональные пункты сбора информации (РПСИ). Появилась стройная технологическая цепочка: таможенный пост, где заполнялся исходный документ, который далее (при отсутствии на посту компьютера) доставлялся в таможеню, там информация переносилась на магнитный носитель и далее в таком виде отправлялась почтой или по каналам связи в РПСИ на базе РО ГНИВЦ (рис. 1).

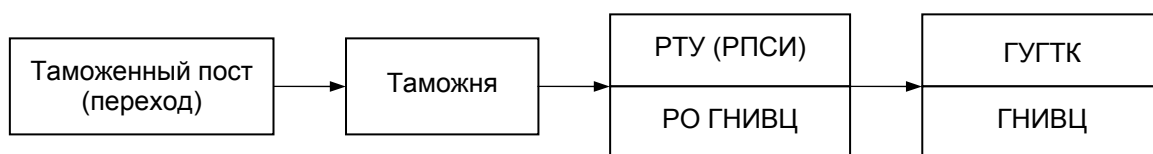


Рис. 1

Создание РПСИ было организовано сознательно на базе РО ГНИВЦ, потому что сотрудники РО административно не входили в подчинение местных руководителей таможенных органов, и те объективно не имели возможности вмешиваться в действия РО ГНИВЦ. Другими словами, начальники таможен лишались возможности вносить какие-либо изменения в первичную информацию, что повышало ее достоверность при формировании центральной базы данных в ГНИВЦ. В случае же искажения первичных данных начальник РО ГНИВЦ имел право напрямую докладывать в Москву (либо в ГНИВЦ, либо в УТСА) о выявленных ошибках.

С момента внедрения первых комплексов задач ЕАИС, ее функционирование обеспечивалось в центре специалистами ГНИВЦ, в регионах – специалистами РО, в таможенных подразделениях – специалистами АСУ таможен, которые решали задачи не только по сбору исходной информации, но и обеспечивали системотехническое обслуживание программно-аппаратного комплекса ЕАИС.

В период с 1990 по 1996 гг. ГНИВЦ вырос в крупную научно-техническую организацию, решающую сложнейшие задачи автоматизации таможенных технологий в рамках ЕАИС. Усилиями специалистов ГНИВЦ и сотрудников ГТК ЕАИС превратилась в многоуровневую иерархическую систему, функционально отражающую технологии таможенного оформления и таможенного контроля на каждом уровне. В каждом региональном отделе ГНИВЦ формировалась региональная база таможенной информации, которая регулярно пересылалась в ГНИВЦ. В течение 1990-1991 гг. основным объемом информации доставлялся в Москву фельдъегерской связью. Для чего в "стекляшке" разместили отдел приема анализа и выпуска информации (ОПАВИ), которым руководил отставной полковник Советской Армии, кандидат технических наук Пермяков Юрий Николаевич, очень талантливый руководитель и умелый специалист. При его деятельном участии проходил первый этап подготовки таможенной информации к формированию и ведению таможенной статистики.

Особое внимание уделялось организации подготовки и обучения сотрудников таможен в интересах формирования и ведения таможенной статистики.

На базе РО ГНИВЦ были созданы учебные классы, где проходили обучение сотрудники таможен, отрабатывались информационные технологии, отлаживались новые программы. Однако оставалось не охваченным обучением верхнее звено службы: начальники таможен, руководители РТУ и управлений центрального аппарата. Мною было предложено регулярное проведение научно-практических семинаров (конференций) или, как в дальнейшем их стали называть, "региональных совещаний", на которых планировалось знакомить руководителей таможен и управлений с новыми информационными технологиями, программными продуктами и техникой.

Специфика таможенной службы такова, что люди одного ведомства, находясь за тысячи километров друг от друга, редко бывая в центре, практически не встречаясь друг с другом, плохо воспринимают директивы сверху, не всегда могут правильно выполнить нужный маневр. Регулярное же проведение научно-технических конференций (региональных совещаний, организуемых по тематике ЕАИС), позволило, кроме получения специальных знаний, внедрить в сознание людей дух "корпоративности", сплотило их в единое "таможенное братство", дало почувствовать локоть друг друга.

Остановлюсь подробнее на практике проведения региональных совещаний. Первое совещание решили провести в Москве в июне 1990 г. На него пригласили, помимо начальников региональных управлений, таможен и технических специалистов ГНИВЦ, также всех начальников управлений и отделов центрального аппарата ГУГТК. Явка оказалась где-то около 30 % от состава участников. У одних оказалось множество неотложных и "важных" дел, другие просто не захотели присутствовать. Конечно, такое положение меня очень огорчило. Выход предложил начальник только что созданного Северо-Западного таможенного управления Бобков Владимир Борисович. Он предложил проводить эти семинары в регионах, оформлять все это приказом начальника ГУГТК и строго спрашивать за неявку на совещания. Следующее совещание, проведенное в Ленинграде, подтвердило правильность его идеи – посещаемость совещаний резко возросла. Затем были проведены совещания по вопросам внедрения автоматизированных информационных технологий во вновь созданных региональных управлениях: Украинском, Белорусском и Северо-Кавказском. В частности, на совещании в городе Ростове-на-Дону на базе Северо-Кавказского управления впервые обсуждались вопросы формирования и ведения центральной базы данных таможенного ведомства, демонстрировались новые программные продукты на основе АРМ ТИ. Эти совещания помимо информационной составляющей, помимо обучения внесли еще и дух сплочения таможенной службы, дух "боевого товарищества". Таможенники общались близко друг с другом, делились опытом, рассказывали о традициях в той или иной таможне, знакомились с ветеранами службы.

А знакомиться было с чем. Расскажу об одной поездке в Брестскую таможню в самом начале моей службы – июнь 1990 г. Первую партию компьютеров, закупленную еще до моего прихода в службу, разослали по таможням, не обеспечив обучение персонала таможен работе на них и не выделив штатных единиц для их обслуживания. После того, как мы совместно с начальником управления кадров Карижским Владиславом Григорьевичем "пробили" в "Комитете по труду и социальным вопросам" 302 единицы операторов АСУ и разослали штатные единицы по таможням, мне предложили провести ревизию исполнения приказа в Бресте (тогда самое напряженное направление пропуска людей на личном автотранспорте и перевозки грузов). Приехав в Брест, я сразу же попросил начальника таможни Алексюка Николая Константиновича показать место, где установлены компьютеры, и познакомить меня с операторами АСУ. Однако он не очень торопился все это делать. Предложил вначале ознакомиться с делами таможни. Затем мы поехали на переход "Западный Буг", где Николай Константинович показывал мне новые помещения, новую столовую. Далее сводил меня в гости к пограничникам. А время шло, я нервничаю, так как собирался в 22:00 на московском поезде

уехать домой. Вновь требую показать производственный участок, на котором внедрены компьютеры. Ответ: "В отделе контрабанды, так как там начальник – специалист по вычислительной технике".

Приезжаем в отдел. Все три компьютера стоят разобранные и в них копается человек с погонами советника таможенной службы третьего ранга. Офицер представился (не помню фамилию, но видимо грузинская). Спрашиваю: "Кто вам позволил компьютеры разбирать? Они ведь на гарантии!". В ответ тишина. Еще более накалившись, обращаюсь к Николаю Константиновичу: "Где операторы АСУ, которых вы должны были набрать на вновь выделенные должности?". Он везет меня на вокзал и показывает девушек, которые проверяют пассажиров. Вновь спрашиваю: "Почему же операторы АСУ заняты не своим делом?". В ответ: "У нас не хватает численности оперативных сотрудников. Вы видели, какие на переходах очереди?". Окончательно разозлившись, иду к поезду, думаю: "Приеду в Москву, опишу все безобразия руководству ГУГТК". До отхода поезда оставалось 2 часа. Николай Константинович приглашает побеседовать у него в кабинете. Входим в кабинет. Стол накрыт, двое заместителей начальника таможни, взрослые, солидные люди, предлагают поужинать. Отказываться неудобно. За столом пошла беседа о трудностях таможенной службы, о многокилометровых очередях на переходах, о нехватке людей, о плохом материально-техническом обеспечении. Настроение мое изменилось, мне стало стыдно за свою несдержанность, я увидел, что люди стараются честно выполнять задачи на своем уровне понимания. Видно, что им некогда думать о новациях, которые сыплются сверху. Я понял, что им надо помогать, надо их учить новым таможенным технологиям, объяснять, что сегодня нельзя решать задачи только увеличением количества людей. Подошло время отправки поезда, я напомнил Николаю Константиновичу, что пора бы меня доставить в вагон, но он решил по-другому. Обратившись к своему заместителю, он приказал задержать поезд. Я прикинул, что через 1,5 часа пойдет "Варшавский" поезд, решил подыграть: "Ну что же, задерживайте, а мы пока закончим беседу". Через час предлагаю снова пройти на посадку. Каково же было мое изумление, когда я увидел, что под "парами" стоит "Московский" поезд. Тогда я был в чине советника II ранга, и мне разрешалось ехать только в купейном вагоне. Николай Константинович пригласил начальника поезда и попросил, чтобы до Москвы ко мне никого не подсаживали. Поезд тронулся, и я крепко заснул.

Чувствую, кто-то меня будит. Смотрю — два бойца в таможенной форме с корзиной продуктов. Докладывают: "Это Минск, нам позвонил Алексюк и просил пополнить провиант". Выпили мы с ними по стаканчику за таможенную службу, и поезд тронулся. Подъезжая к Москве, я подумал, что надо ловить такси, так как персональных автомобилей у нас еще не было, а заказывать дежурную машину я постеснялся. Поезд подошел к Белорусскому вокзалу, собираю вещи и слышу стук в дверь купе. Открываю дверь и вижу в коридоре, стоит человек в таможенной форме и докладывает: "Юрий Алексеевич, звонил Николай Константинович и просил Вас встретить". Тут мне стало второй раз стыдно за свою несдержанность, за то, что плохо говорил с людьми, грозился разными карами. Они же, не злобствуя, мне, "юному" таможеннику, утерли нос. Показали свою тяжелую работу, поделились проблемами, накормили, напоили, спать уложили и еще организовали доставку домой.

Я до сих пор вспоминаю этот случай с душевной теплотой. Так мне в первые месяцы службы преподали урок "таможенного братства". Я понял: надо помогать этим людям, учиться у них и учить их. Этот случай активизировал идею проведения "региональных совещаний".

До середины 1992 г. региональные совещания (научно-технические конференции) специально не планировались, проводились в оперативном режиме, материалы совещаний не архивировались и не издавались в печатном виде. Как правило, приказ о проведении очередного регионального совещания с подробной программой его проведения готовил заместитель директора ГНИВЦ по науке Дмитрий Михайлович Лукьянов. Ему же приходилось организовывать практический показ новых программных продуктов. Все это являлось дополнением к его многочисленным обязанностям, поэтому в 1992 г. после выхода приказа о создании при всех региональных таможенных управлениях региональных отделов ГНИВЦ для координации их деятельности в оргструктуру ГНИВЦ была введена должность помощника директора по работе с РО ГНИВЦ, на которую был назначен Емельянов Эрнест Федорович. Он прекрасно справился с этой задачей. Впоследствии он был назначен секретарем научно-технического совета ГНИВЦ и стал моей опорой в организации и проведении всех региональных конференций и совещаний. Всего за период с 1990 по 1995 гг. было проведено 17 региональных совещаний, последние 12 привожу с датами и названиями по материалам архива Э.Ф. Емельянова:

- 1-4 декабря 1993 г. в ГНИВЦ (г. Москва) "О готовности таможенных органов к ведению таможенной статистики внешней торговли";
- 6-9 декабря 1993 г. в ЗСТУ (г. Новосибирск) "К переходу на промышленную эксплуатацию комплекса задач ЕАИС по таможенной статистике";

- 17-18 декабря 1993 г. в СЗТУ (г. Санкт-Петербург) "О ходе работ по пилот-проекту "Русская таможня XXI";
- 24-26 июня 1994 г. в ВСТУ (г. Иркутск) "Об итогах промышленной эксплуатации автоматизированной подсистемы ЕАИС по ведению таможенной статистики";
- 11-13 июля 1994 г. в ГНИВЦ (г. Москва) "Об использовании прикладного программного обеспечения в информационных таможенных технологиях";
- 19-22 апреля 1995 г. в УТУ (г. Екатеринбург) "Разработка программного обеспечения новой информационной технологии ЕАИС с использованием СУБД "Oracle";
- 19 мая 1995 г. в ГНИВЦ (г. Москва) Научно-практическая конференция "Итоги автоматизации таможенных органов – 5 лет деятельности ГНИВЦ ГТК РФ";
- 1-2 июня 1995 г. в СЗТУ (г. Санкт-Петербург) "Таможенное дело и перспективы развития автоматизированных таможенных технологий";
- 13-15 июля 1995 г. в ПТУ (г. Нижний Новгород) "Создание и внедрение программно-технических комплексов ЕАИС для реализации приоритетных таможенных технологий";
- 9-10 ноября 1995 г. в КТУ (г. Калининград) "Результаты освоения новых информационных технологий контроля за платежами, реализованных в рамках пилот проекта "SOFIX – Калининград";
- 29-30 мая 1996 г. в ГНИВЦ (г. Москва) "Разработка 2-й очереди ЕАИС. Подготовка к Международной выставке "Информатика 96";
- 1-2 марта 1997 г. в РДТЕХ (г. Протвино Московской области) "Основные проектные решения перспективной разработки новых информационных таможенных технологий".

В мае 1992 г. на должность помощника директора ГНИВЦ был оформлен отставной полковник Советской Армии Дремух Валерий Иванович, служивший ранее в военных НИИ и Генеральном штабе. Он придал особый импульс в деле сбора материалов региональных совещаний и их публикации. Региональные конференции и совещания проходили в ранге научно-практических конференций, которые планировались на год. Заранее определялись темы докладов, их тезисы издавались отдельными сборниками. Докладчиками были не только специалисты ГНИВЦ, но и руководители таможенного ведомства. Для участия в научно-практических конференциях приглашались специалисты всех смежных структур и организаций-разработчиков, в том числе иностранные специалисты.

Кроме научно-технических семинаров и конференций организовывались краткосрочные (от двух недель до месяца) курсы при Институте повышения квалификации ГТК и на базе Академии при Президенте России. Один из выпусков таких курсов представлен на фотографии.

В течение 1994 г. ГНИВЦ, совместно с управлениями центрального аппарата и региональными управлениями, автоматизировал решение основных функциональных задач таможенной службы, в том числе: контроль за доставкой товаров, контроль за репатриацией валюты, контроль за начислением таможенных платежей, информационная поддержка борьбы с нарушителями таможенных правил и контрабандой.

В конце 1994 г. совместным приказом ГТК России и Роскоминформа при Президенте России от 03.11.1994/17.11.1994 № 40/607 была создана Межведомственная экспертная комиссия в составе ведущих специалистов России в области информатизации для приемки в эксплуатацию 1-й очереди ЕАИС ГТК РФ.

Комиссия подтвердила правильность выбора и реализации основных направлений автоматизации таможенной деятельности, достаточно высокий научно-технический уровень ЕАИС, а также необходимость ее дальнейшего развития на основе использования современных информационных технологий, новых инструментальных программных средств и вычислительной техники.

Неоднократно ГНИВЦ принимал участие в международных выставках "Информатика", где достойно представлял ГТК России в области разработки, внедрения и эксплуатации информационной системы и технических средств таможенного контроля (ТСТК).



19 января 1996 г. Группа руководящих сотрудников
центрального аппарата ГТК РФ после окончания курсов
повышения квалификации при Российской академии
государственной службы

1-й ряд (сверху, слева направо):

1. Барышников Юрий Николаевич – начальник отдела Российской академии государственной службы;
2. Терехов Владимир Алексеевич – заместитель начальника УТСА;
3. Кудряшев Андрей Олегович – начальник ТТУ;
4. Соложенцев Вячеслав Александрович – начальник ЦТЛ;
5. Федосов Сергей Александрович – начальник УВС;
6. Ванин Михаил Валентинович – начальник РТУ БТП;
7. Брацун Григорий Петрович – заместитель начальника УК и УЗ;
8. Кутепов Андрей Николаевич – начальник УБК;
9. Поляков Александр Владимирович – главный бухгалтер РТУ ЭОТИ и СР.

2-й ряд (слева направо):

2. Ковальчук Константин Алексеевич – начальник УКН;
3. Васильев Александр Георгиевич – начальник УОТК;
4. Чеботов Юрий Алексеевич – директор ГНИВЦ;
5. Уваров Николай Константинович – начальник РТУ МТО;
6. Киселев Вячеслав Викторович – заместитель начальника РТУ КС;
7. Маметьев Виктор Абрамович – начальник УСБ;
8. Городецкий Петр Григорьевич – начальник ФУ;
9. Сафаров Эльчин Алекперович – начальник УФТП.

3-й ряд (слева направо):

1. Блинов Николай Михайлович – начальник РТА;
2. Емельянов Алексей Михайлович – ректор Президентской Академии;
3. Сергеева Надежда Яковлевна – начальник отдела УК и УЗ;
4. Крутиков Валерий Федорович – Первый заместитель Председателя ГТК;
5. Черкасов Александр Семенович – начальник УТО;
6. Листопад Анатолий Дмитриевич – начальник РТУ ЭОТИ и СР;
7. Азаров Юрий Федорович – начальник УК и УЗ.

В октябре 1996 г. для оценки информационной системы ГТК России был приглашен эксперт из Всемирной таможенной организации Морис Уолкер, который дал весьма положительную оценку достигнутым результатам и рекомендовал не останавливаться на достигнутом. Однако, и без этой рекомендации ГНИВЦ постоянно занимался перспективными разработками с целью дальнейшего совершенствования программно-технической платформы ЕАИС и таможенных информационных технологий.

Начиная с 1992 г., ГНИВЦ проводил планомерные работы по созданию комплексной автоматизированной системы таможенного оформления и контроля, базирующейся на программно-аппаратной платформе ЕАИС ГТК России.

По инициативе начальника СЗТУ Бобкова Владимира Борисовича (ныне покойного) полигоном для экспериментальной отработки технологий таможенного оформления товаров был определен Северо-Западный регион.

ГНИВЦ совместно с СЗТУ в январе 1994 г. подготовили приказ ГТК России от 21 января 1994 г. № 22 о создании и отработке на реальных примерах всех основных таможенных технологий с применением новейших достижений в инструментальных программах, вычислительной и телекоммуникационной технике под общим названием "Российская таможня XXI века" ("РТ-XXI").

Задача, ставящаяся в рамках этого проекта, была настолько сложна и объемна, что для ее решения пришлось изучить опыт таможенных служб США, Финляндии, Франции, Германии и Дании. Все эти службы проявили интерес к нашей работе и оказывали посильную помощь.

Практическую помощь ГНИВЦ в создании информационной системы оказала французская таможенная служба. Она выделила финансирование и группу специалистов под руководством Жана-Клода Юге. Их опыт был использован для создания экспериментального участка информационной системы ГТК России в Калининградском таможенном управлении.

Системный подход, применяемый при реализации научно-технической политики по автоматизации процедур таможенного оформления привел к необходимости решения большой и трудной задачи – формализации таможенного законодательства и таможенных технологий. Первыми результатами такой работы явились стандарт ГНИВЦ ГТК России "Электронная копия ГТД. Правила заполнения и критерии проверки", а также отраслевые руководящие документы (ОРД) "Технология сбора, контроля и обработки исходной таможенной информации" и "Правила ведения базы данных нормативно-справочной информации".

Для сокращения сроков создания ЕАИС была принята оригинальная технологическая цепочка работы над ее компонентами: ГНИВЦ автоматизировал задачи управлений Центрального аппарата, создавал нормативно-справочную базу для всей системы, а РО ГНИВЦ (в первую очередь – Санкт-Петербургский, Хабаровский и Калининградский отделы) автоматизировали задачи уровня таможен и постов.

Результаты разработок регулярно обсуждались на региональных совещаниях (3-4 раза в год), дорабатывались совместными усилиями специалистов ГНИВЦ, сотрудников таможен и всех привлеченных организаций, рассматривались и принимались комиссиями ГТК России. Проектно-техническая документация сдавалась в Фонд алгоритмов и программ ГНИВЦ с последующей ее рассылкой по таможенным органам.

На начальном этапе разработки ЕАИС создавались отдельные автоматизированные рабочие места для сотрудников функциональных подразделений таможен без объединения их в единое информационное пространство. Это позволило быстро обучить персонал таможен работе с вычислительной техникой и, тем самым, повысить эффективность их работы еще до отработки и внедрения ЕАИС в целом.

Однако, специалисты ГНИВЦ понимали, что автоматизация информационных процессов на отдельных рабочих местах без обмена данными между ними, без единого нормативно-справочного хозяйства, без создания распределенных баз данных сильно снижает общий эффект автоматизации и делает принципиально невозможным внедрение ЕАИС в полном объеме. Параллельно разработке функциональных подсистем ЕАИС ГНИВЦ создавал транспортную среду для обмена данными, как между всеми подразделениями таможенной службы, так и таможенной службы с банками, правоохранительными органами, государственными структурами.

Реализация современных таможенных информационных технологий требует повсеместного внедрения цифровых каналов. В результате морального старения СВТ и отсутствия необходимого количества цифровых каналов резко снижается эффективность ЕАИС и, как следствие, эффективность работы таможенных органов, в первую очередь, по борьбе с контрабандой и пополнению денежными средствами бюджета страны.

В заключение хотелось бы отметить, что за минувшие 15 лет таможенной службы России удалось сформировать институт высококвалифицированных специалистов в области компьютеризации и автоматизированных информационных таможенных технологий, составляющий научно-технический потенциал таможенной службы. К сожалению, этот потенциал постепенно разрушается. Уходят ветераны на заслуженный отдых. И это понятно. Однако уходят и кадровые высококвалифицированные специалисты – создатели ЕАИС, которые могли бы еще многие годы

поддерживать функционирование и совершенствование системы. Начался процесс оттока и молодых специалистов. Очень тревожный сигнал.

Видимо это является реакцией на отмену существовавших ранее льгот и низкую заработную плату.

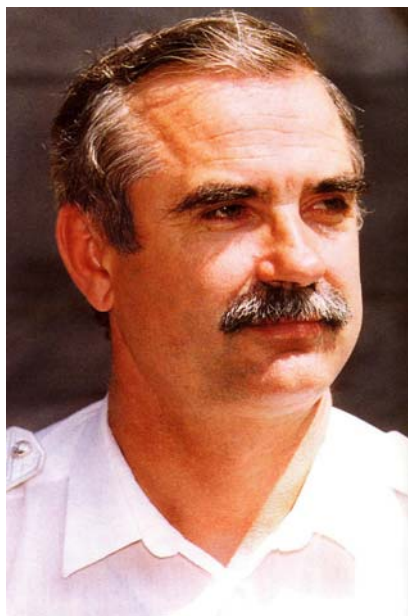
Обращаюсь к руководству таможенной службы с просьбой изыскать возможность по полнотной компенсации льгот или введении новых форм оплаты труда специалистов высокоинтеллектуального уровня, что позволило бы сохранить и приумножить научно-технический потенциал таможенной службы.

Сегодня, отмечая уникальные в деле автоматизации таможенной службы достижения, надо отдать дань памяти тем энтузиастам автоматизации таможенного дела, которые не могут вместе с нами порадоваться достигнутому результату, к 15-летию юбилею службы. Это начальники управлений Бобков В.Б. (СЗТУ), Данков В.А. (УТУ), Зыкин Е.И. (ТУ ГУГТК), начальник Шереметьевской таможни Копнин В.М., руководители региональных отделов ГНИВЦ – Сычков А.А., Леонов Ю.С, Бенецкий Э.М., начальник отдела ГНИВЦ Пермяков Ю.Н.

Я намеренно в своей статье не уделил должного внимания проблеме создания ТСТК, так как это направление по моей просьбе описал сотрудник ГНИВЦ Семин Владимир Николаевич. Он непосредственно руководил разработками и внедрением в практику работы таможенных органов эффективных отечественных ТСТК. За период 1989-1997 гг. ГНИВЦ организовал разработку практически всех необходимых ТСТК, обеспечил изготовление опытных образцов, их доработку по замечаниям специалистов и изготовление серийных партий. Регулярно образцы новых ТСТК выставлялись на выставках и демонстрировались на региональных совещаниях.

Заканчивая статью, обращаюсь ко всем ветеранам и действующим сотрудникам таможенной службы со словами благодарности за тот исключительно важный и напряженный труд, результатом которого является современная автоматизированная таможня.

ЕСЛИ НЕ МЫ, ТО КТО?



**ВОЛЫНСКИЙ
ПЕТР ВЛАДИМИРОВИЧ**

Генерал-майор таможенной службы России в отставке.

Родился в 1952 г. на Украине.

В таможенных органах с 1982 г.

Прошел путь от инспектора таможни до генерал-майора таможенной службы. Образование высшее, в том числе закончил высшие Таллинские курсы работников таможенных органов СССР. Служил в Ташкентской таможне (1982-1989 гг.), затем был переведен в Московскую (региональную) таможню. Возглавлял Домодедовскую таможню (1993-1998 гг.).

В 1998 г. назначен заместителем начальника Управления центрального аппарата ГТК РФ, а затем был переведен в межгосударственный орган Таможенного союза начальником Главного управления. С этой должности уволился в запас по выслуге лет в 2000 г.

Ввод ограниченного контингента войск в Афганистан в 1979 г. потребовал создания таможенного контроля за воинскими перевозками, которые согласно действовавшему в то время законодательству должны были вообще освобождаться от таможенного оформления.

Теперь мало кто знает, что на начальном этапе войны так оно и было: сравнительно долгое время многие перевозки в охваченный войной Афганистан и обратно осуществлялись без таможенного, да и без пограничного контроля. Это имело самые негативные последствия для страны, ее интересов, безопасности и имиджа. Хвост от такой "организации" дела тянется до сих пор. Как грибы после дождя, стали возникать организованные преступные группы и даже интернациональные группировки, специализирующиеся на переброске контрабанды через госграницу СССР. Контрабанда, в том числе представляющая угрозу для жизни и здоровья людей, пошла на территорию страны широким потоком, а из государства вывозились деньги, бытовые товары, алкоголь. Первые значительные объемы марихуаны появились в Москве из Афганистана в начале 80-х гг., тогда же органами КГБ СССР в столице была пресечена деятельность хорошо организованной группы по распространению "наркоты". Кабул был наводнен нашими деньгами настолько, что на базарах и за проезд в такси расплачивались рублями. В преступную деятельность включились даже дипработники. Кому война, как говорится, а кому – мать родна...

Ситуация "для внешней торговли", похоже, складывалась угрожающе. Поэтому почти стихийно стало создаваться погранично-таможенное прикрытие афганского направления: Ташкентская таможня постепенно превратилась в основной центр в регионе по борьбе с контрабандными перевозками воздушным транспортом, а также в кузницу кадров; на Термезскую таможню легло основное бремя по контролю за автомобильными и железнодорожными перевозками через мост на ст. Хай-Ротон (Афганистан); успешно работала Кушкинская таможня.

Главными "воздушными воротами" воинских перевозок в афганском направлении стал аэродром Ташкент-Восточный, где работали таможенники, приезжающие из аэропорта Ташкент-Центральный – места расположения Ташкентской таможни, которой руководил Тарасов Владимир Павлович. Работали они в условиях, "максимально приближенных к боевым", имели статус отдела. В 1984 г. был создан Тузельский таможенный пост Ташкентской таможни (руководитель Буртовая Г.Ю.) Это был, пожалуй, первый действительно военный таможенный пост в СССР и вызывает сожаление тот факт, что до сих пор незаслуженно не оценен богатейший опыт, полученный таможенной системой в непростых условиях и в непростое время.

Всем таможенникам в регионе приходилось несладко, и это была по-настоящему героическая работа. И теперь, по прошествии многих лет, можно с гордостью сказать, что кадровый и руководящий состав таможен и таможенных постов на афганском направлении с возложенной задачей по защите интересов государства в обстановке, когда в смежном государстве ведутся активные боевые

действия, справился. И это несмотря на практически полное отсутствие условий для работы, низкую зарплату, недостаточное правовое обеспечение и невнимание Москвы к нуждам и запросам людей, работающих на столь ответственном и опасном направлении не за страх, а за совесть.

Хотя, естественно, случалось всякое.

В Афганистане шел шестой год войны. Жестокой войны.

Начальник таможни вызвал меня к себе с отдаленного оперативного участка и сказал:

- Необходимо сегодня вылететь в Фергану. Начальника Ферганского таможенного поста Сколова переводят в иное место. Поезжайте, разберитесь, что к чему. Доложите и потом определимся. Думаю, двух-трех дней хватит...

Начальник таможни был краток и по-военному суров. К тому же и так кадров не хватает, а тут надо отрывать ценного оперативного работника, да и таможенный пост обезглавливается. Не до шуток...

Город Фергана расположен в 40-50 мин. лету от Ташкента. Я туда отбыл практически немедленно и по дороге суммировал свои знания о таможенном poste. Создан он недавно, практически одновременно с Тузельским таможенным постом. Туда назначили переводом Сколова – таможенника, имевшего опыт работы в одном из южных морских портов. Я встречался с ним несколько раз, и он мне показался поверхностным и абсолютно непригодным для здешних условий специалистом. Таможенный пост никак не мог наладить работу, и мы это чувствовали.



*Так выглядело здание Ферганского таможенного поста
Ташкентской таможни в 1988 г.*

Надо сказать, что из-за нехватки кадров и весьма интенсивной работы инспекторам в Ташкентской таможне нередко приходилось за один день менять по несколько участков работы, работать без всяких там графиков по принципу "когда надо", т.е. и ночью, и днем. Мы хорошо знали свое дело и специфику всех оперативных участков: товарная станция, международный почтамт, международный сектор Ташкентского аэропорта, грузовой сектор аэропорта, Тузель и т. д. Наша достаточно высокая квалификация и активная работа, нацеленная на жесткую борьбу с общественно опасной контрабандой, опыт работы с большими массами людей, позволяли нам "видеть ситуацию насквозь", в том числе оценивать уровень постановки таможенного дела.

В Фергане наши коллеги работали, как в Тузеле, но по принципу "когда надо" – без выходных и праздничных, в любое время суток, так как таким количеством людей – три человека, практически невозможно организовать круглосуточное дежурство. Кроме того, летное время до Кабула составляет 2 ч. 40 мин., то есть летчики могут, обеспечивая нужды частей воздушно-десантных войск (их учебный полк и базы снабжения располагались в Фергане), летать в любое время суток. Поначалу, правда, выполнялись рейсы эпизодически, даже без пограничников (говорят, иногда некоторые бойкие местные граждане на базар в Кабул летали запросто). Потом появились пограничники, стало больше порядка. Таможенников ввели совсем недавно - "по просьбе пограничников"...

Еще с воздуха я заметил, что Фергана – небольшой аккуратный городок, расположенный в живописной долине, окруженной горами. Поразили необычайно прямые улицы города. При посадке и заруливании пассажирского АН-24 стало ясно, что аэропорт располагается на аэродроме совместного базирования, т.е. рядом с аэропортом находится полк военно-транспортной авиации, взлетно-посадочная полоса используется и военными и гражданскими судами. В небольшом аккуратно построенном аэропорту сильно пахло пылью и керосином.

Сколов суетливо и заискивающе что-то мне говорил, а я все пытался понять, где же располагается таможенный пост. Узбек мрачного вида, как потом оказалось, инспектор таможни Таматов¹, повез нас на своих "Жигулях" в штаб учебного полка ВДВ, где мы, проследовав мимо часового у знамени, вошли в две большие комнаты. Это и был, оказывается, таможенный пост. Комнаты поражали своей заброшенностью. В одной было много пыли и стоял огромный сейф "для хранения конфискатов", в другой – та же пыль и воинский стол с двумя стульями, да еще стоял топчан, который используется в караульных помещениях. Ключи от комнат и сейфа были только у начальника поста. Показали так называемые "конфискаты": около двадцати бутылок водки, какие-то морские ракушки и моллюски, мачете и прочая чепуха. Мне, как оперативнику, это все было неинтересно, я с нетерпением стремился увидеть, как организуется оформление пассажиров и самолетов. Но пришлось перенести посещение оперативного участка на утро. На военном аэродроме, минуя шлагбаум и часового, мы подъехали к небольшому глинобитному зданию, левая половина которого была отдана таможне и пограничникам, а в правой располагалась столовая военнослужащих батальона обеспечения аэродрома (пищу привозили в термосах и раздавали солдатам в алюминиевые миски). Бросалась в глаза антисанитария – везде роились мухи и бегали мыши. Было очень жарко.

В "таможенном" помещении я увидел громадный стол с толстенными резными дубовыми ножками, покрытый зеленым сукном, ("как четырехспальная койка" – подумал я про себя). За столом сидел с одного конца старший инспектор таможенного поста Гольштейн² (он приезжал к нам на учебную стажировку в Тузель, и я его немного знал) и что-то писал. Возле него стоял телефонный аппарат армейской связи – оказывается, покрутив ручку, можно вызвать оператора в штабе полка ВДВ, который вас свяжет с любым военным начальником Ферганского гарнизона. Вот и вся связь. За столом восседали также прапорщик погранвойск и представительница карантинной службы сельхозрастений. В помещении было трудно передвигаться из-за этого стола. Я поздоровался со всеми. Сколов с гордостью мне сказал, что стол он случайно нашел на свалке мебели в полку и что это не больше и не меньше, как стол самого царского начальника жандармерии города Скобелева (теперь это г. Фергана). Мы прошли с ним в маленькую смежную комнатенку, где хранилась документация. Там мне в глаза сразу бросились вороха беспорядочно лежащих таможенных деклараций формы Т-6, генеральных деклараций, каких-то накладных и других документов, многие из которых были испорчены мышами. Стало предельно ясно: на мои вопросы о том, как же здесь все-таки проходят контроль пассажиры и почему нет должного порядка в документации, ответа я не получу. Все, что я увидел, подействовало на меня угнетающе.

Я вернулся в большое помещение и присел вместе со всеми за "жандармский" стол. Мне налили чаю, потекла беседа о жите-бытье. Меня постоянно сверлила мысль, что все здесь как-то не так, все из рук вон плохо. Сколов не сумел нормально организовать дело, создать технологию работы, обеспечить хотя бы минимум порядка. "Ведь был же в Тузеле много раз, спрашивал, учился, брал с собой готовые документы, разработки. Там тоже ужасные условия, но работа людей организована. Теперь вот удирает поближе к столице. Бездарь, хотя, казалось бы, таможенник со стажем..." – думалось мне.

В это время в 300-х метрах от здания начали загружаться два АН-12 на Баграм (Афганистан). Воспользовавшись случаем, я пошел посмотреть на оформление загрузки и вылета. Летчики меня узнали – в Тузеле встречались.

Мои коллеги, взяв документы на груз, ушли в глинобитный домик, а я присел на камень в тени крыла самолета и смотрел на дюжих солдат-десантников, грузивших свиные и бараньи туши в открытые зева самолетов.

- У нас здесь хорошо, - услышал я сбоку от прихрамывающего прапорщика-узбека, - мы с нашими таможенниками живем хорошо. Вон Таматов недавно обрезание сыну делал. Мы дали ему баранов, масла. А Борис любит сыр, сгущенку. Тоже даем.

¹ Фамилия изменена (по этическим соображениям).

² Фамилия изменена (по этическим соображениям).

- А что любит Сколов? – спросил я.

- Деньги и власть. Большой начальник, большой блат в Москве имеет, - ответил прапорщик.

Мое настроение окончательно испортилось. Мне было почему-то очень стыдно. Появилось острое желание немедленно вернуться в Ташкент. И тут мне нежданно-негаданно повезло: я вылетел почти сразу на борту военного АН-2, направлявшегося в Тузель с группой офицеров-десантников.

Мой доклад в письменной форме о состоянии дел на Ферганском таможенном посту был жестким и нелицеприятным. Мне, как говорится, нечего было скрывать. Я был предельно откровенен и с убийственной прямоотой в своих выводах написал, что необходимо навести элементарный порядок на посту, что необходимо гнать из таможни в три шеи таких таможенников, что надо создать элементарные условия для работы, экипировать таможенный пост техническими средствами контроля, увеличить штат сотрудников хотя бы до пяти человек, отработать технологию таможенного оформления и наладить взаимодействие служб.

Начальник таможни молча прочитал мой опус, снял очки и пристально посмотрел мне в глаза.

- Что, действительно все так плохо, Петр Владимирович? - спросил он.

- Плохо, Владимир Павлович. Так плохо, что стыдно, - ответил я.

- А я-то думаю, почему Сколов так ретиво собрался уезжать. Вот и телеграмма из Москвы пришла "Откомандировать немедленно". Может, оно будет и к лучшему, если он уедет. Такие здесь не нужны. Война... – начальник таможни задумчиво вернулся к моему трехстраничному докладу. Его знания, опыт и бремя ответственности были огромны. Мы верили ему, как себе, его авторитет среди нас был незыблемым. Его усталый взгляд говорил о напряженной работе мысли, об ответственности, которую он нес за состояние дел в регионе, за каждого из нас...

- Собирайтесь, Петр Владимирович, в Фергану на место Сколова, - вдруг сказал он. - Там надо навести порядок.

От неожиданности я опешил – на такой высокий пост по тем временам назначались люди избранные, члены партии. Я же к таковым себя не относил. У меня недавно родилась дочка и я вообще собирался уходить из таможенных органов, так как ни жизни не было, ни зарплаты...

- Война рядом, - перебил мой лепет начальник таможни. - Если не мы защитим государство, то тогда кто? Выезжаете через два дня. Мы вам верим, поможем, чем сможем. Будете сначала и.о., затем окончательно определимся.

Так я, совершенно неожиданно для себя и семьи, выехал в Фергану и стал начальником Ферганского таможенного поста Ташкентской таможни. Месяцев пять жил в маленькой комнатенке в глинобитном доме на военном аэродроме среди изъеденной мышами документации и постепенно воплощал в жизнь свой собственный доклад "О состоянии дел на Ферганском таможенном посту". Был, так сказать, на постоянном круглосуточном дежурстве. Новые сотрудники таможенного поста – Былинкин В.Н. и Альчиков А.И., заменившие прежних "любителей" баранины и сгущенки (мы их презрительно называли "щипачами"), оказались неординарными людьми и лично участвовали в наведении порядка на таможню. Командование Воздушно-десантных войск СССР и Военно-транспортной авиации СССР также не отворачивалось от наших обращений. Здорово помогло Главное таможенное управление МВТ СССР в лице заместителя начальника управления Горина Ф.Н. и начальника отдела Старохи А.И., которые посетили таможенный пост лично. Многое пришлось делать своими руками и за свой счет. В конце концов, глинобитное здание передали нам полностью, и мы начали переделывать его под наши задачи, под пункт пропуска. Появилась поисковая техника, досмотровые стойки, хорошая связь и даже автомобиль "Нива". Увеличили штат таможни до пяти человек. А "жандармский" стол нам удалось поменять у заезжего большого начальника из Москвы на три обычных письменных стола, диван и дюжину стульев, которыми мы обставили служебные помещения поста. Неправильно, по-видимому, сделали, но куда было деваться – ведь финансирования на создание бытовых условий для работы таможенников не было. Да и сегодня, пожалуй, в данном вопросе далеко не все обстоит благополучно.

Развивались мы. Увеличивались воинские и гражданские международные перевозки через пункт пропуска в Фергане. Было, естественно, все, были и успехи, и неудачи, но главное: мы не опозорили нашу службу и смогли поднять ее авторитет в регионе на надлежащую высоту. Нам есть, чем гордиться!

На военном аэродроме в Фергане сотрудники таможенного поста ощущали дыхание войны постоянно. Вместе с военными мы жили их заботами, их бедами и их победами.

Как-то по-будничному приняли новость о поэтапном выводе войск из Афганистана. Работы у таможенников заметно прибавилось: военно-транспортная авиация заработала интенсивнее, десантники продолжали выполнять свои задачи с удвоенной энергией и мужеством, сдерживая осмелевших "духов". Все наши "подконтрольные лица" показывали чудеса героизма и выдержки. Мы – таможенники, обязаны были уважать тяжелый ратный труд наших воинов. И мы уважали! Но при этом мы обязаны были видеть и другую сторону войны – нелицеприятную. И мы ее видели. И не поступались принципами! Афганская война прошла через сердца всех нас, оставив рубцы на всю жизнь. Сколько их, этих рубцов!

Полдень. ИЛ-76 с позывными "Скальпель" зарулил на 19-ю стоянку военного аэродрома. Это – борт с ранеными, летающий временный госпиталь, есть даже небольшая операционная, морг и модуль поддержания жизнедеятельности. Далее – в I ва яруса слева справа по борту кровати-носилки.

Такие прилеты оформляем я – начальник таможенного поста и руководитель пограничников – капитан Мингалеев К.Г., так как все решения должны приниматься быстро и на месте. В нашем распоряжении не больше 40 мин. Поднимаемся на борт судна. Навстречу привычно выходит командир и военврач, представляют документы по прилету и документы на "пассажиров" – раненых воинов, которых перебрасывают по воздуху в специализированные госпитали СССР. Все идет чинно, без суеты, как всегда. Командиру мы разрешаем приступить к заправке и иным мелким технологическим работам, изучаем список раненых, загрузку судна. У многих нет документов, нет ничего. Но осуществлять контроль приходится, так как и данными перевозками уже несколько раз пытались воспользоваться некоторые нечистоплотные людишки. Самолет подключают под внешнее питание, гудит заправщик, работают кондиционеры, вентиляция, давит невыносимый запах лекарств...



У здания Ферганского пункта пропуска с руководителем пограничников капитаном Мингалеевым К. Г. (1989 г.)

"Сегодня умерших нет, - говорит врач. - Но много тяжелых".

"А где это ваши милые медсестры, доктор?" – пытаюсь шутить я, чтобы разрядить обстановку.

"Разбежались все. Не выдерживают", - ответил серьезно доктор.

Проходим вместе с пограничником, борттехником и врачом к хвосту самолета. Многие раненые без сознания, бредят. Везде бинты, кровь.

На последнем ярусе кто-то в бинтах тихо позвал:

- Начальник!

Я наклонился к бинтам и увидел глаза умирающего человека.

- Открой двери – хочу увидеть Родину, - прохрипели бинты.

Я распорядился борттехнику открыть рампу, что он тут же и выполнил. Человек в бинтах весь напрягся, поднял голову. Его глаза заблестели. Он что-то быстро прошелестел. Я наклонился и разобрал только слова "дома" и "прощайте". Раненый вдруг странно дернулся, откинул голову назад и затих. Врач констатировал смерть.

- Спасти его было невозможно: полностью обгорел в БМД, - сказал виновато врач. - Мы не хотели его брать, но десантники настояли...

Мне потом долго снились глаза человека, прилетевшего на Родину, чтобы умереть. Слава им – героям великой страны, и я горд, что работал вместе с ними. И мне не стыдно за свою работу, так как до сих пор многие ферганцы – участники боевых действий в Афганистане, с уважением относятся к таможенным органам и высказывают уважение таможенникам, с которыми они встречались первыми при прилете из афганского пекла (чувствовали уважение и человеческое участие) и последними, кто скажет им доброе слово при вылете на войну. Это дорогого стоит!



С товарищами на рулевой дорожке Ферганского военного аэродрома: командиром ЮЗ кабульской дивизией генералом Грачевым П. С. и командиром Ферганского учебного полка ВДВ Героем Советского Союза подполковником Солуяновым А.П. (1988 г.). Самолет готовится к вылету в Афганистан.

Наступил август 1989 г. Поступило распоряжение ГУГТК СМ СССР о моем назначении на высокий пост заместителя начальника Московской центральной таможни. Впереди появились новые, еще более грандиозные задачи, связанные с развитием таможенной системы и переходом к принципиально новым системам контроля за внешнеэкономической деятельностью.

Уезжать из Ферганы никак не хотелось – ведь здесь столько сделано, столько пережито за четыре года! Но уезжать надо было – военные перевозки сокращались, таможенный пост переориентировывал свою деятельность на организацию декларирования товаров в регионе Ферганской долины (введение ГТД). Подули ветры национализма, и нашему пункту пропуска пришлось при ферганской резне даже превратиться на некоторое время в штаб по вывозу турок-месхетинцев на новое место жительства.

Улетал из Ферганы с тяжелым сердцем – чувствовал, по-видимому, что уезжаю с этих прекрасных мест навсегда. А может быть, это было предчувствие того, что еду из огня да в полымя: ведь Москва, как известно, чужих не любит, не жалуется и слезам не верит.

Но это уже иная страница...

Что бы там ни говорили, а правильно выбранная политика делает чудеса. Ю.В. Андропов (царствие ему небесное) был великим политиком великого государства и его усилия, направленные на дальнейшее развитие и укрепление государства, были совершенно правильными и своевременными. Они встряхнули народ от застойной спячки. Был нанесен сокрушительный удар по ворам, казнокрадам, разгильдяйству и расхлябанности. Начала проводиться политика собирания лучших кадров по всему СССР и расстановки их на ключевые места в народном хозяйстве. Страна начала стремительно расправлять крылья.

Не знаю, как в столице, а мы – работавшие "на задворках российской империи", почувствовали веяние "новых ветров" и приняли их с искренней радостью.

Именно в этот период состоялся мой первый разговор с заместителем начальника ГУГТК при Совете Министров СССР Гориным Ф.Н. по вопросу перевода "с должности начальника таможенного поста на более значительную должность". Позже, при сдаче экзаменов на Высших Таллинских курсах заместитель начальника ГУГТК при Совете Министров СССР Драганов В.Г. прямо заявил: "Эти курсы для вас, что семечки. Готовьтесь к переезду в Москву – ваши знания и квалификация нужны там".

Здесь я должен признаться, что ни о каком переезде, да еще в Москву, я и не помышлял. Москва мне – провинциалу никогда не нравилась: ее гигантомания, суэта, жесткость в отношениях между людьми и невозможность принадлежать самому себе угнетали и отталкивали. Я знал многих талантливых людей, потянувшихся к Москве, как мотыльки к свету, и – сгоревших. Я знал также и о драконовских законах, лимитирующих прописку, и о невозможности получить квартиру. Так что насчет Москвы я был совершенно спокоен: куда-куда, а в Москву мне никак "не светило". Поэтому-то разговоры насчет перевода в столицу воспринимались мною без особой веры в то, что это серьезно...

Но человек предполагает, а бог располагает. На Новый 1989 г. вдруг раздался звонок в моей ферганской квартире. Звонил из Москвы А.М. Староха – новый руководитель Московской Центральной таможни. Дословно он сказал следующее: "Решен вопрос о назначении Вас заместителем начальника МЦТ. Готовьтесь к переезду. Выезд после того, как будут решены вопросы вашей прописки и квартиры".

По-видимому, ой как не просто пришлось решать организационные вопросы моим коллегам в Москве, так как мне "дали отмашку" на переезд только в конце августа 1989 г.

Москва встретила меня ласковым летним дождиком. Был полдень. Я добрался своим ходом прямо из аэропорта в стеклянное здание, находящееся во дворе известного всем таможенникам здания, по адресу: Комсомольская площадь, дом 1а. Поставил чемодан в коридоре, зашел в кабинет начальника таможни – доложить, что прибыл к новому месту работы.

Начальник таможни пожал мне руку и... провел в соседнее помещение – показать это самое "новое место работы". Обычный стол, стул, на столе невиданный мной ранее круглый телефонный аппарат. Я осмотрелся: комната просторная, много света, шторы. В комнате еще одно рабочее место – для другого заместителя начальника таможни.

- Вот здесь и будете работать – сказал начальник. – Особо засиживаться не придется: таможня "разбросана" по всей Москве.

Я знал, что МТЦ состоит из небольшого управленческого центра, отдела на международном почтамте, двух отделов, работающих с отдельно следующим багажом, таможенного поста в Бутово и нескольких таможенных уполномоченных в близлежащих к Москве областях.

Через некоторое время в комнату вошел и мой сосед. "Перетятко Николай Павлович, - сухо представился он. - Мы с Анатолием Михайловичем решили, что вы будете вести вопросы международной почты и отдельно следующего багажа".

- А что ведете вы? – с провинциальной простотой спросил я.

- Я – первый заместитель начальника таможни, - важно изрек коллега.

Естественно, я знал, что первый заместитель – это такой же, как и я заместитель. Но он должен нести основную нагрузку и всегда должен суметь заменить начальника. "По-видимому, таможня будет сильно развиваться, - подумалось мне. - И первый заместитель начальника МЦТ еще взвалит на себя груз.

- А как у нас обстоят дела с декларированием грузов? – не унимался я.

- Временно все московские грузы будут оформляться на границе, - надменным тоном ответил первый заместитель. - Беспокоиться нечего.

- Странно, - подумалось мне.

Так прошел мой первый день на новом месте. Вечером я устроился в третьеразрядную гостиницу – служивому много, ведь, не нужно: было бы где переспать, да чтобы была возможность слегка подкрепиться.

Квартиру мне дали аккуратно перед 7 ноября, то есть через два месяца после моего переезда из Ферганы. Слышал, что многие коллеги удивлялись. Говорят, за последние 30 лет я был третьим таможенником, получившим квартиру от государства в Москве...

Мой перевод в столичную таможню совпал с введением тотального декларирования грузов: в Москву я прибыл 30 августа, а переход к полному декларированию завершился 1 сентября 1989 г. Теперь уже мало кто понимает, насколько большое дело было сделано, хотя оно делалось хаотическим образом и начато не ко времени – ведь в государстве все больше разрастался вселенский кризис, и оно – это государство стало распадаться на части.

Я глубоко убежден, что каждый настоящий таможенник – государственник по своей натуре. Он всегда исповедует принцип "обиды за государство" и всегда стоит на защите интересов своего государства в мирное время мирными средствами. Поэтому разве можно передать словами мой внутренний мир профессионала-таможенника, когда на глазах распадалось мощнейшее государство, его институты переставали функционировать, в Москве один за другим случались трагические катаклизмы. Пустые полки в магазинах, везде грязь и разруха. И вот в этот прискорбный тяжелейший период, когда все рушилось, кому-то там наверху пришла мысль начать строить принципиально новую систему государственного (?) таможенного контроля: ввести декларирование грузов!

Для чего же нужно было это декларирование?

Многие профессионалы скажут, что это было сделано для контроля за внешнеэкономической деятельностью. Но это будет половинчатый ответ.

К сожалению, время распорядилось так, что многие идеологи данного "нововведения" уже давно ушли из таможенных органов. Преемственность поколений в таможенных органах России также разрушилась. И сегодня, как представляется, в таможенной службе России (да и странах СНГ) уже подзабыли истинный смысл введения декларирования грузов (товаров).

А жаль – ведь даже картину рисуют, имея замысел, который, как правило, объемён и многогранен. И самое главное – он имеет автора! А здесь важное государственное дело...

Как я понимаю, декларирование – это лишь промежуточный шаг на пути движения таможенной службы, транспортников и участников внешнеэкономической деятельности к созданию некоего "единого административного документа", который был бы и транспортным, и товаросопроводительным документом одновременно. Выполнив этот шаг, можно переходить к следующему – к действительному упрощению формальностей, переложению бремени принятия решения по пропуску товаров на плечи компьютеров в автоматическом режиме. Не сделав ряда последовательных шагов, любые разговоры об упрощении таможенных формальностей – не более чем пустой звук. У нас трезвонят об этом вот уже 10 лет, а "воз и ныне там". Фактически с того первоначального этапа введения декларирования грузов, принципиальный результат которого был достигнут неимоверными усилиями коллег "моего призыва", ситуация в стратегическом развитии не продвинулась ни на йоту и декларирование получилось ради декларирования. ГТК России (теперь ФТС) запуталось в "таможенном законодательстве" – своих собственных многочисленных указаниях и распоряжениях. Процессы декларирования усложняются, все больше бюрократизируются. В результате мы очутились за технологической границей развитых стран, отстав от Западной Европы и США на десятки лет. Но самое прискорбное – никто не знает, как изменить такое положение вещей...

Однако вернемся в таможню, в МТЦ. Моя служба на новом месте рванула вперед бешеными темпами. За месяц, покрывая своим ходом огромные московские расстояния, я изучил ситуацию на всех оперативных участках таможни. Вошел в курс дела и обнаружил, что столичная таможня влачит жалкое существование. Так, например, я ежедневно принимал граждан и уже от них узнавал о

вопиющих недостатках в работе таможенников. Приходилось ломать ситуацию самым решительным и коренным образом. Я понял, что только новые кадры смогут помочь исправить дела в таможне. А их – эти кадры, надо было найти, подготовить. Так я начал создавать одно из важнейших стратегических направлений в деятельности таможенной службы – систему подготовки кадров, которая, как потом оказалось, помогла нам не только выстоять, но и успешно двигаться вперед.

Большим вопросом оставались условия работы таможенников. Иногда они были, сколько я мог судить, даже хуже, чем в Фергане. К примеру, по указанию начальника таможни я начал формировать небольшое подразделение на складе Мострансагентства для мелкопартионных грузов на Нижней Масловке (руководитель Кутепов А.Н.). Их задачей было оформлять на экспорт мелкие партии товаров, отправляемых автомобильным и железнодорожным транспортом. Там я застал абсолютное непонимание со стороны владельцев склада роли и места таможенников в новых условиях. Для них не были созданы даже элементарные условия: люди сидели за столом клиентуры в центре зала и были, как мальчики на побегушках. Мне пришлось разработать требования к созданию условий для работы оперативных отделений территориальных таможен.

Волею судеб мне пришлось также впервые в истории таможенных органов массированно внедрять компьютеры в практику работы оперативных участков (правда, тогда еще не было никаких программных средств). К этому направлению в деятельности таможенной службы затем подключился Глиняный В.А., который сосредоточил усилия на разработке компьютерных программ для взимания таможенных платежей.

Но гром прогремел по-русски – среди ясного неба, уже через полтора месяца моей работы на новом месте. Огромное количество импортных грузов застряло на железнодорожных станциях Москвы и Подмосковья – железнодорожники действовали в строгом соответствии с Постановлением Правительства и не выдавали получателям грузы без декларирования. Получатели же не знали вообще, что это такое – декларирование. Ситуация усугублялась и тем, что Москва остро нуждалась в том, что стояло на колесах мертвым грузом. Как и можно было предположить, пограничные таможни не стали работать за московских таможенников...

В газетах запестрела форменная травля службы. "Московские таможенники чуть не сорвали выпуск вашей любимой газеты, дорогие москвичи. Требовали... таможенного оформления бумаги из Финляндии. Идиотизм!" – писала газета "Московский комсомолец". "Какая таможня внутри государства?" – удивлялись другие центральные издания. Начальника таможни начали вызывать "на ковер" в Моссовет и Мосгорисполком. Вызвали раз, вызвали второй, третий... Он, побелевший более прежнего, пригласил нас, обоих замов, в свой кабинет.

- Петр Владимирович, прошу вас подумать, как спасти ситуацию, - сказал он, обращаясь ко мне. - Я даю вам все полномочия. Делайте, что можете, но спасите ситуацию в Москве и Московской области! Отныне будете ездить в Мосгорисполком вы – там работает комиссия по вывозу грузов со станций Москвы под руководством Сайкина – председателя Мосгорисполкома. Отныне мы становимся головной таможней в регионе. Зона нашей деятельности теперь – Москва, Московская область и 12 областей Нечерноземья. Придется вам активизировать работу и с периферией: там тоже никто не знает, как надо работать с железной дорогой. Грузы стоят повсеместно! Ваши вопросы (почту и багаж), Петр Владимирович, теперь будет вести Подъяблонский Вячеслав Павлович – новый заместитель начальника таможни. Он приходит завтра. Переселяйтесь в помещение на Новорязанской (там было несколько наших служебных комнат и мне предстояло занять одну из них: площадью 5 кв. м).

"Но я же не первый заместитель...", - наивно пробубнил я, четко осознавая, что с новыми задачами меня ожидает судьба мотылька: не справлюсь – принесут в жертву, справлюсь – немедленно кто-то присвоит себе сделанное, а меня в лучшем случае задвинут подальше.

Староха А.М. растерянно развел руками и отвел взгляд.

Я видел, что начальник таможни, всегда собранный и хорошо владеющий собой профессионал, находится на грани отчаяния и растерянности. Да и как тут не отчаиваться, когда западные границы вдруг стали границами чужих государств, и с ними нет фактически никакого взаимодействия. Московская же таможня оказалась абсолютно не готовой к новому виду деятельности – декларированию. Нет ни кадров, ни знаний, ни оргструктуры, ни условий для работы. Крупнейший железнодорожный узел страны парализован импортными грузами, многие крупные предприятия не могут оформлять экспорт. А тут еще подкидывают новую глобальную задачу – отвечать за все Нечерноземье...

По прошествии многих лет, вспоминая то время, я считаю, что немногочисленные российские таможенники конца 80-х - начала 90-х гг. сотворили подвиг: в неимоверно тяжелых условиях было сделано практически все, чтобы новая таможенная система не только появилась, но и чтобы она заработала успешно. На всех базовых участках были свои "революционеры". Чего греха таить, я считаю, что это был тогда, пожалуй, единственный государственный орган, который, несмотря ни на что, работал успешно, встав на пути окончательного разграбления государственных богатств и контрабанды. Постепенно налаживалась государственная статистика ВЭД и таможня становилась действенным инструментом политики России. А доходы в казну? Да, это был, кажется, единственный источник гарантированных поступлений в госбюджет...

В Москву тогда рано пришла зима. Стоял морозный ноябрь 1989 г. После совещания у начальника таможни я шел в свою пустую квартиру (семья еще не приехала из Ферганы) и думал, что делать, с чего начинать. Я знал, что в таможенном деле (термин, которым я уже тогда пытался оперировать, в том числе публично) одной из важнейших составляющих является специфика перевозок. Странно, но факт: этого у нас никогда не понимали. Не понимают и сейчас.

Россия, как написано на некоторых лозунгах – великая железнодорожная держава. И это правда! На железнодорожные перевозки приходятся основные объемы транспортировки международных грузов: 70-80 %. Это огромные цифры! А как организовать таможенный контроль за железнодорожными перевозками, если грузы перевозятся железнодорожниками по их "планам формирования поездов", которые создаются с 20-х гг.? Заставить их возить грузы так, как нам захочется, никак не получится: с одной стороны, МПС, самодостаточное суперведомство, не захочет с нами даже разговаривать об изменениях в процессах перевозок, а с другой – мы это и не должны делать, так как вмешательство в эти процессы может привести к параличу перевозок, будет противоречить действительности... В общем, как организовать дело таможенного контроля за железнодорожными перевозками внутри страны – никто не знал и не ведал. Не знал и я.

Кто-то из античных мудрецов сказал, что если не знаешь, что и как делать, то замени голову ногами.

С утра я уже был в Управлении Московской железной дороги: начал изучать ситуацию изнутри. Чего только не наслушался от железнодорожников о нас, таможенниках! Начальник дороги – гордый Паристый И.Л. не захотел даже встречаться со мной, передав через секретаря грубое: "Придумали какую-то дурь, остановили дорогу, а теперь ходят тут..."

Я обошел все управленческие структуры Московской железной дороги. Познакомился со всеми руководителями пяти московских отделений и одного Октябрьского (Ленинградского), побывал (порой неоднократно) на всех крупных железнодорожных станциях Москвы и Подмоскovie, ознакомился со спецификой работы станций и подъездных путей огромного количества предприятий Москвы. Само собой разумеется, что меня, как таможенника, "придумавшего дурь", не очень-то жаловали в указанных местах. Но многие железнодорожники и участники ВЭД пытались помочь нам и советом, и делом, что мне очень нравилось. Хотя было всякое. Один начальник крупной товарной станции г. Москвы, например, на мой вопрос, смогут ли создать на станции условия для работы таможенников, спросил: "А что надо?" Я ответил: "Отдельное помещение, связь". "Да, сможем", - ответил он. И повел меня показать отдельное помещение. Это оказался... общественный туалет на станции.

Постепенно появилось объемное видение проблемы и наметились пути ее решения. Оказалось, что ситуация изнутри еще хуже, чем можно было себе представить. Так, например, мы работали в регионе, где находилось свыше 1000 железнодорожных станций четырех железных дорог России. В одной только Москве насчитывалось 37 товарных станций, 6 отделений, где прибывали и отправлялись международные грузы!

И я срочно сел за подготовку плана-концепции, а проще говоря, к написанию четкого ответа на вопрос "Что делать?". В итоге появился один из важнейших организационных документов - "План организации таможенного контроля за экспортно-импортными грузами при железнодорожных перевозках в зоне деятельности Московской центральной таможни", реализация которого спасла ситуацию в регионе. Я думаю, что этот скромный документ внес свою лепту и в спасение декларирования в России, так как все громче раздавались голоса о приостановке декларирования и снятии всех таможенных барьеров!.. Документ был разработан в сжатые сроки без помощи кого бы то ни было и представлен мною начальнику таможни уже в конце ноября 1989 г.

Ситуация в Москве разрядилась в течение 4-6 месяцев: все заинтересованные службы теперь действовали по единому плану.

Вскоре на базе имеющейся организационной структуры был создан таможенный пост "Сокольнический" с семью отделами и общим штатом – 120 человек, ориентированных на работу с железнодорожными перевозками. Невиданное по тем временам дело!

Вслед за столицей постепенно стала обостряться ситуация в Московской области. Дело там было не в железной дороге, хотя структуры, уже созданные на отделениях Московской железной дороги, сразу же превратились в центры таможенного оформления и в Московской области. Остро чувствовалась необходимость в дальнейших шагах, так как 33 района Московской области требовали несколько иного подхода – там надо было строить систему контроля по территориальному принципу, когда за подразделениями таможни (решено было создавать таможенные посты) закреплялась бы определенная зона ответственности – это мог быть район, несколько районов или предприятие (предприятия). Перевозки там во многом осуществлялись автомобильным транспортом.

Параллельно пришлось заниматься созданием сети таможенного прикрытия двенадцать областей Нечерноземья.

Имея определенный опыт и воодушевленный успехами в строительстве "таможенного прикрытия Москвы", я приступил к разработке абсолютно новых подходов к организации таможенного контроля – по территориальному принципу. 5 июля 1991 г. "План-концепция организации таможенного контроля за экспортно-импортными грузами, перевозимыми железнодорожным и другими видами транспорта в зоне Московской области (по территориальному принципу)" был введен в действие. Он стал отправной точкой и базовым документом для создания аналогичной сети в каждой из 12 областей региона ответственности таможни.

И работа закипела.

Но проблема кадров все время давала о себе знать. Хотя нам, можно сказать, повезло – многие настоящие профессионалы таможенного дела из республик бывшего СССР, объявивших независимость, начали переезжать в Россию. Я стал, сам того не желая, центром переселения и трудоустройства коллег-переселенцев из азиатских республик. 18 человек удалось не только трудоустроить, но и обеспечить пропиской и квартирами в Московской области! Некоторые прибывали, как беженцы... Одному из них, прибывшему из Ташкента с женой и несколько дней ночевавшему на Казанском вокзале на двух узлах с вещами (остальное у него отобрали при выезде), я сказал:

- Поезжайте в NN. Будете начальником таможенного поста. Квартиру местные органы обещают дать в течение месяца. Служите честно. Желаю успеха, мы поможем.

Он и жена заплакали-запричитали... Правда, потом, через некоторое время, когда я попал в опалу, он был первым, кто перестал даже здороваться.

По образцу и подобию с Московской областью создавалась сеть в Рязанской, Тульской, Брянской, Ярославской, Ивановской, Смоленской, Владимирской, Липецкой, Орловской, Тамбовской, Калининской (Тверской) областях и в Мордовской АССР. Я подолгу сидел за топографическими картами указанных областей с начальниками вновь созданных таможенных постов, рассматривал не только варианты, как построить дело у них на местах, но и рассчитывал, какой нужен кадровый состав. При этом приходилось учить их премудростям таможенного контроля, часто выезжать на места, помогать и советом, и делом встать "на свои ноги".

Позднее я подсчитал, сколько же примерно людей пришлось обучать "азам" таможенного дела в регионе. Оказалось, свыше 1200 человек...

Дело спорилось. Постепенно вырисовывалась огромная структура и таможня "внутреннего типа" заработала так, как положено. Слава о ней пошла по всему бывшему СССР. Из многих мест, в том числе из Армении, Грузии, Казахстана и т.д., ко мне посыпались письма-запросы и телефонные звонки с просьбой рассказать, показать и т.д. Я охотно делился опытом – принимал активное участие в учебных мероприятиях Института повышения квалификации, а затем и Таможенной академии (кстати, первые экзаменационные билеты, которые были предложены слушателям академии, были моими: ко мне приехал заведующий кафедрой Галанжин А.Ф. и попросил дать те билеты, которыми пользовались наши слушатели).

Но этого было мало. Надо было суммировать знания в некое методическое пособие, что позволило бы коллегам учиться самостоятельно. Пришлось и это сделать! В ноябре 1993 г. мною было подготовлено методическое пособие "Особенности организации системы таможенного контроля за

экспортно-импортными перевозками грузов в условиях так называемых "внутренних" (территориальных) таможенных органов". Естественно, я раздавал его налево и направо, в том числе посылал "товарищам по оружию" на Украину, в Армению и т.д. Вскоре оно вышло и в виде инструкции для таможенных органов России. Сопроводительное письмо к нему подписал А.В. Васильев – начальник Управления организации таможенного контроля ГТК России, поддержку и помощь которого я ощущал постоянно во всех своих начинаниях.

Я ходил с этим документом к заместителям министра МПС России и согласовывал, согласовывал, согласовывал.... Документ назвали "Временная технология взаимодействия таможенных органов и железных дорог при таможенном оформлении грузов, перевозимых железнодорожным транспортом".

Перебирая желтые машинописные экземпляры своих многочисленных разработок, касающиеся моей деятельности в Московской центральной и Московской региональной таможне, я всегда думаю, что философ, видимо, был прав, когда утверждал, что надо спешить делать хорошие дела, так как найдутся люди, которые это сделают за тебя.

И вот недавно просматривая Интернет, я наткнулся на поразительный документ 1998 г: "Типовая технология взаимодействия таможенных органов и железнодорожных администраций государств - участников СНГ при таможенном оформлении и контроле товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом". Мой документ! Я узнаю свое детище – даже моей рукой на образцах товаротранспортных документов написано: "Образец". Жив, однако, курилка, работает вот уже много лет почти без изменений. Даже во всем СНГ его оценили, ввели в действие на всем постсоветском пространстве... А недавно его переиздали и в ФТС России (естественно, под новыми реквизитами).

Но почему за это время не нашлось ни одного человека, кто бы постарался доработать сей документ с учетом реалий сегодняшнего дня? Ведь недаром я его назвал когда-то "временным"... Портфели что ли мешают, или ума не хватает?

Тем не менее, я верю, что наша таможенная служба поднимется. Поднимется и встанет вровень с таможнями развитых государств. У нас, ведь, как говорится, долго запрягают...

ВЗГЛЯД СКВОЗЬ ПРОЖИТЫЕ ГОДЫ



**КОРНЯКОВ
КЛАВДИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ**

Почетный таможенник России, генерал-майор таможенной службы, к. э. н.

Родился 4 июля 1937 г. в г. Коряжма Котласского района Архангельской области.

После школы закончил Архангельскую мореходную школу, радиотехническое отделение. Ходил на судах заграничного Северного морского пароходства в должности радиста, начальника радиостанции, первого помощника капитана.

Затем закончил инженерно-экономический факультет Ленинградского института водного транспорта. Работал на комсомольской, партийной, советской работе.

С 1981 г. в таможенных органах: начальник Архангельской таможни в течение 18 лет, начальник Люберецкой таможни (два года). С 1999 г. является главным научным сотрудником

Научно-исследовательского центра Российской таможенной академии. В 2000 г. защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Председатель Совета ветеранов РТА.

О моей жизни и работе приходи лось многие годы иметь отношение к школе, к системе народного образования. На комсомольской работе (1961-1964 гг.) при мне зарождалась прекрасная традиция – шефство моряков Северного Государственного морского пароходства над классами, школами Архангельской области.

Эта замечательная традиция работала до начала 1990-х гг., в том числе и шефство экипажа океанского теплохода "Красноборск" над Красноборской средней школой, а я в то время был на этом теплоходе первым помощником капитана. Когда я работал в аппарате Архангельского облисполкома (1975-1981 гг.), мне было поручено курировать областное управление народного образования и областное управление профессионально-технического образования, а также постоянную комиссию областного Совета народных депутатов по народному и профессионально-техническому образованию. Кроме этого, когда мои дети учились в 14-й средней школе города Архангельска, я многие годы был членом и председателем школьного родительского комитета, а также комиссии по работе с трудновоспитуемыми ребятами (была такая комиссия при школьном родительском комитете).

Конечно, в разных школах области существовали свои традиции, но такой, какая установилась в Красноборской средней школе, вероятно, нет нигде (в этой школе я учился с 1951 г. по 1954 г. и получил среднее образование).

Я хорошо помню день 30 июня 1968 г., когда школа отмечала свой 120-летний юбилей и 30 выпусков из средней школы. В Красноборске стояли теплые солнечные дни. На юбилей школы, мне кажется, приехали сотни ее выпускников. Встречи бывших одноклассников друг с другом, с учителями, товарищами по школе были очень трогательными. Убеленные сединой солидные люди узнавали друг друга, обнимались, вспоминали юность...

Юность... У каждого она своя, особенная. Но у всех нас было одно, общее – она началась от порога Красноборской средней школы. По трудным дорогам войны шли ее выпускники, работали в колхозах и на стройках, многие служили офицерами Советской Армии и Военно-морского флота, вгрызались в гранит науки, воспитывали детей. Но у каждого в сердце всегда хранилась любовь к родной школе. И каждому памятен был тенистый березовый парк у школы, где столько пережито радостных и грустных минут.

Мы решили организовывать подобные встречи через каждые 10 лет. И вот 1-2 июля 1978 г. в 11 часов начались праздничные мероприятия, посвященные 130-летию Красноборской средней школы. В этот

день снова слетелись сотни выпускников к родной школе. Увидеться вновь – это же здорово! Я помню, мы заходили в актовый зал с замиранием сердца. Рассматривали фотовыставку, отыскивали себя на фотографиях, удивлялись, радовались. Узнавали своих одноклассников, вновь, как в давние времена, сбивались в стайки, окружив кого-нибудь из учителей.

И вот опять радостные дни 28-29 июня 2003 г. – мы вновь собрались на 155-летие родной школы. И опять встречи. Но многих дорогих и любимых учителей уже не было на этой встрече. Светлая им память на вечные времена. Не было на этой встрече и наших некоторых одноклассников... Нам, выпускникам школы далеко за 60, теперь следующая встреча будет уже через 5 лет. Добрая традиция продолжается.

Учиться в тот период было трудно (послевоенные годы), но помогала та здоровая атмосфера, которая сформировалась в школе. Трудности компенсировались тем, что нас учили добрые замечательные педагоги, энтузиасты своего дела. Мы и сами помогали друг другу. В классе сильные никогда не отказывали слабым. Дисциплина на уроках всегда была отличной, а тишина была такая, что как муха пролетит – слышно было. Учителя для нас являлись святыми людьми. Они вкладывали в наши души не только знания, но и самое ценное, что должно быть в человеке: любовь к людям, доброту, честность, справедливость и многие другие качества. Все то, чему учили нас в школе, очень пригодилось в дальнейшей жизни.

Лично я всегда благодарен моей любимой школе, так как ей обязан своими знаниями и здесь получал путевку в жизнь. Хотя давались эти знания и непросто. Сельская семилетка не могла в то время дать хорошие знания (1944-1951 гг.). Нехватка учителей, учебных пособий, а главное – каждую свободную минуту от учебы, а порой и во время учебы, надо было работать на колхозных полях и сенокосах. И мы работали и днем, и ночью. Тогда мы были беспредельно преданы своей деревне Новошино, ее полям и сенокосам. Я тогда и сегодня говорю, что самый главный университет, который мне удалось в жизни окончить – это "деревенский университет", факультет труда, честности и добросовестности. Отец погиб на Карельском фронте Великой Отечественной войны 20 мая 1942 г., он принимал участие и в финской войне.

Надо было принимать решение, а где же учиться дальше. Моя мама, безграмотная колхозница, на последние копейки решила, однозначно, отправить меня на учебу в Красноборскую среднюю школу (60 км от деревни). И говорила мне: "Учись парень, хоть ты один в нашем роду будешь грамотным". Я, деревенский мальчишка из глухой северной деревни, мечтал быть только моряком. Но чтобы им стать, надо было иметь соответствующее образование.

Огромное воспитательное влияние в то время оказывала на нас советская художественная литература и кино. Подлинными героями для нас были Павлик Корчагин, Чапаев, Щорс, Пархоменко, Зоя Космодемьянская, Лиза Чайкина, молодогвардейцы Олег Кошевой, Любовь Шевцова, Сергей Тюленин и многие другие герои. Наиболее популярными были такие книги, как "Тихий Дон" и "Поднятая целина" Михаила Шолохова, "Чапаев" Дмитрия Фурманова, рассказы и повести Аркадия Гайдара, произведения А. Фадеева, Д. Бедного, А. Серафимовича, М. Горького, В. Маяковского, Ф. Гладкова, Л. Леонова. Потрясающее впечатление в нашей памяти оставили такие фильмы, как "Кубанские казаки", "Свинарка и пастух", "Волга-Волга", "Чапаев", "Трактористы", "Веселые ребята", "Молодая гвардия", "Смелые люди". Тогда еще не было телевидения, а во многих деревнях отсутствовали радио и электричество (как в моей деревне). Тем не менее, мы – дети войны – любили свой край.

И все-таки главным для нас было получить это самое "соответствующее образование". И мне его дали все учителя самой лучшей школы. Моряком я стал после окончания радиотехнического отделения Архангельской мореходной школы и многие годы отдал морю. Посчастливилось побывать во многих странах мира. Ходил на судах заграничного плавания в должности радиооператора, начальника судовой радиостанции, первого помощника капитана.

Затем закончил Ленинградский институт водного транспорта инженерно-экономический факультет, работал в парткоме пароходства, а затем в Архангельском облисполкоме.

И вот наступила вторая половина моей жизни – работа в таможенных органах. Работал начальником Архангельской и Люберецкой таможен, главным научным сотрудником Российской таможенной академии. "Деревенский университет" очень помогал мне честно и добросовестно выполнять свои обязанности. За годы работы в таможне пришлось пресекать незаконную деятельность контрабандистов, которые на многие миллионы рублей пытались вывезти из страны контрабандные товары. Хорошо помню дела о контрабанде фирмы "Ермак", которая пыталась вывезти из страны два парохода пиломатериала (более 20 тысяч кубометров), фирмы "Континенталь инвест", которая вместо

пилолеса предъявила таможене несколько вагонов горбыля. Дельцы с Украины пытались незаконно продать в Архангельске через оборонное предприятие 143 железнодорожных вагона металла, дельцы из Армении пытались незаконно продать в Архангельске несколько вагонов некачественного вина, одна из архангельских фирм пыталась через Архангельский порт вывезти целый танкер нефти. Кстати, выпустить танкер с нефтью мне приказывал даже С.М. Шахрай, тогдашний вице-премьер России. Конечно, незаконное указание высокого чиновника мы не выполнили. Пресекли мы и незаконную контрабанду "челноков", в которой принимала участие домодедовская фирма "Бегемот". В этом деле нам активно помогал в то время начальник управления по борьбе с контрабандой ГТК России М.В. Ванин. Когда архангельские таможенники для разбора и пресечения контрабанды прилетели в Москву (Домодедовская таможня), им выделили автотранспорт, охрану и поддержку. По итогам дела "Российская газета" опубликовала материал пресс-секретаря Архангельской таможни Елены Коневой (которая была в составе оперативной бригады таможни) под названием "Бегемот" идет по следу". Подобных дел архангельских таможенников можно перечислять много и долго.

Архангельская таможня является одной из старейших государственных таможен России. На страже Отечества архангельские таможенники стоят уже более четырех веков. И все это время коллектив таможни традиционно был кристально чистым, добросовестным и верным стражем своей Родины. За последние десятилетия можно с уверенностью сказать, что сотрудники таможни ни в чем себя не запятнали и не опозорили честь таможенника России. В ее рядах работали такие замечательные люди: Николай Павлович Вересовой (отдал нашей таможне 42 года своей жизни, участник финской и Великой Отечественной войны), Владимир Петрович Чумаков – почетный таможенник России, Сергей Николаевич Вотченников – отличник таможенной службы России, награжден государственными наградами, Сергей Николаевич Коняев – отличник таможенной службы России, Георгий Александрович Высоких – отличник таможенной службы России, Виктор Игнатьевич Амельфин – отличник таможенной службы России, Елена Ивановна Фирсова – отличник таможенной службы России, Валентина Григорьевна Мосиенко, Татьяна Борисовна Нечаева, Анна Ниловна Козлова и многие, многие другие.

Наша таможня многопрофильная – она и пограничная (морская) и внутренняя, в зоне деятельности таможни функционируют все виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, воздушный, автомобильный, трубопроводный и даже космический. Да! Да! – космический, так как мы первые и единственные до сих пор оформляем в таможенном отношении космические товары – имеются в виду коммерческие запуски космических спутников.



1995 г. Таможенный пост "Плесецк".

Проведено таможенное оформление иностранных спутников, запускаемых российской ракетой-носителем с космического полигона "Плесецк". В центре начальник Архангельской таможни Корняков Клавдий Александрович.

48 лет назад (в январе 1957 г.) Правительство приняло решение о создании первого в стране соединения боевых межконтинентальных ракет Р-7 под условным названием "Объект Ангара". Оптимальный вариант размещения был найден именно в Архангельской области. В связи с этим в районе железнодорожной станции Плесецк был построен прекрасный город Мирный, в котором живут и трудятся личный состав космодрома, военные строители.

Первый запуск космического аппарата с объекта "Ангара" состоялся 17 марта 1966 г. Искусственный спутник Земли "Космос-112" на орбиту вывела ракета-носитель "Восток-2".

Указом Президента России 11 ноября 1994 г. был создан 1-й Государственный испытательный космодром "Плесецк". Таким образом, самой оживленной космической гавани на планете был присвоен официальный статус. Первым начальником космодрома был назначен генерал-майор Анатолий Федорович Овчинников, наш земляк, родом с Плесецкой земли. Я лично был хорошо знаком с Анатолием Федоровичем. Замечательный человек, он всегда с большим уважением относился к таможенной службе.

В настоящее время космодром "Плесецк" – это сложное, многоотраслевое объединение, насыщенное транспортными и инженерными коммуникациями.

Плесецкий район является крупнейшим в Архангельской области по промышленному и транспортному развитию, в связи с этим Государственным таможенным комитетом России было принято решение в 1992 г. создать таможенный пост "Плесецкий" Архангельской таможни. В зоне деятельности поста работают два лесопильно-деревообрабатывающих завода, леспромхозы и лесопункты, несколько железнодорожных станций и космодром "Плесецк" с его большой инфраструктурой.

В связи с развалом Советского Союза почти все заводы по изготовлению ракетно-космического оборудования остались за пределами России. А космодром продолжал успешно функционировать, более того, производил запуск спутников с импортным оборудованием. Начиная с 1994 г., для запуска в космос стали поступать коммерческие космические аппараты. Встал вопрос, а как же их оформлять в таможенном отношении? В то время я был начальником Архангельской таможни. После консультации с ГТК России мы разработали технологическую схему, которая была согласована с командованием космодрома.

Сотрудниками таможенного поста в 1994 г. был оформлен в таможенном отношении первый космический спутник в таможенном режиме "временный ввоз".

После запуска спутника сразу же возникла проблема, а как же нам проконтролировать данный режим и как его закрыть? С этим вопросом мы опять обратились в Государственный таможенный комитет Российской Федерации. После изучения ситуации мы получили указание следующего содержания: "Начальнику таможенного поста. Прошу Вас провести таможенное оформление микроспутника "Фасат-Альфа" (Чили), ввезенного с целью запуска с космодрома "Плесецк", в режиме уничтожения без взимания таможенных пошлин, налогов и сборов за таможенное оформление. Первый зампред ГТК России Крутиков". Это было 25 августа, а 1 сентября 1995 г. от командования космодрома мы получили "Акт об уничтожении РКН". "Уничтожены" были ракеты-носители "Циклон", КА "Сич-1", КА "Fasat-Alfa" путем запуска с космодрома "Плесецк" 31 августа 1995 г.

Все это оборудование (почти железнодорожный состав) было ввезено из города Днепропетровска (Украина). У сотрудников таможенного поста возникли проблемы – как производить досмотр товара? Военные категорически возражали против досмотра. В результате переговоров, "бурных" и "тихих", пришли к соглашению, что выборочный досмотр производить будем. Следует отметить, что за все годы работы с командованием космодрома у нас не было серьезных проблем, поскольку каждый занимался своим конкретным делом.

За неимением опыта и соответствующих нормативных документов приходилось принимать решения, как говорят, "на ходу". При таможенном оформлении космических спутников США (фирма "Файнал Анализис Инкорпорейшн" спутник типа "Фаисат-1"), Швеции (фирма "Сведши Спейс Корпорейшн" спутник типа "Астрид") нами было предложено сделать в грузовой таможенной декларации в графе 44 запись: "Обязуюсь вывезти товар обратно до 28 февраля 1995 г.". Для таможни (в тот период) было достаточно, чтобы данный товар поставить на контроль о действительном обратном ввозе его в Россию. В последующем без каких-либо проволочек мы успешно работали с научно-производственным объединением имени С.А. Лавочкина, которое поставило на космодром космические спутники "UNAVSAT-B" (Мексика), "MSAT" (Аргентина), "Магион" (Чехия). Эти спутники выводились на орбиту Земли российскими ракетами РН "Космос", КА "Космос-2334", РН "Молния", КА "Прогноз-М2". Очень важно, что уже теперь (с начала 1996 г.) и владельцы аппаратов (участники внешнеэкономической деятельности), и космодром (как "транспортное средство") таможне представляют акт об уничтожении РКН, в котором извещают таможню о том, что путем запуска с космодрома "Плесецк" (день, месяц, год запуска) конкретных спутников произведено их уничтожение.

Не имея каких-либо руководящих документов по таможенному контролю за космическими аппаратами, которые запускались в космос с космодрома "Плесецк", таможня и командование космодрома и дальше принимали конкретные решения по каждому запуску спутников. Например, в 2000 г. космодром представлял в таможню акт о проведении запуска космических аппаратов, в котором указывалось, что космические аппараты "Чемп" и "Берд" (Германия), а также "Мита" (Италия) переданы германской стороне в космическом пространстве на заданной орбите, и результаты работы указанных космических аппаратов будут использованы за пределами территории стран СНГ. На основании этого акта Государственный таможенный комитет Российской Федерации разрешил таможне снять их с контроля, и с этого момента действие таможенного режима временного ввоза считается завершенным.

С 1975 г. было принято решение в Архангельском морском торговом порту производить круглогодичную навигацию. В зимнее время для работы по таможенному оформлению судов заграничного плавания в порту не было никаких условий. В 1981 г. мы поставили жесткие условия перед руководством области и морским пароходством, чтобы заходящие в порт суда в зимний период максимально близко подходили к причалам порта или хотя бы к береговому припаю. Таможенникам по битому льду, по доскам приходилось добираться до судов, чтобы оформить их в таможенном отношении. Однако после нескольких случаев, когда таможенники проваливались под лед, мы практически прекратили оформлять суда на рейде.



*Подъем государственного флага России и таможенного флага на новом таможенном судне ТС-31 Архангельской таможни (слева направо):
Корняков К.А., начальник Архангельской таможни, генерал-майор таможенной службы;
Дистрянов А.И., заместитель начальника таможни, полковник таможенной службы;
Зайцев В.М., начальник морского отдела таможни, капитан таможенной службы.*

В 80-х - начале 90-х гг. наша страна в больших объемах ввозила из Германии и других стран трубы большого диаметра (более одного метра) в сибирский регион (Обская губа). Зона деятельности Архангельской таможни в то время была достаточно обширной: от горла Белого моря до полуострова Таймыр. А вот элементарных условий для таможенников по оформлению судов на севере (в Арктике) не было. Стране трубы для газопроводов были очень нужны. И доставляться на место они должны были в кратчайшие сроки. Поэтому наши таможенники выезжали в командировки на сорок и более суток в Обскую губу. Жили они на баржах, стоявших на рейде Обской губы (в 1937 г. на них возили заключенных). В шторм и ветер (до 9 баллов), снежную пургу и туман, при постоянной качке они умудрялись безукоризненно выполнять свои обязанности. Не было ни одного случая, чтобы архангельские таможенники задержали оформление судов с важнейшим народно-хозяйственным грузом. За две коротких летних навигации (1987-1988 гг.) было оформлено более 50 крупнотоннажных судов, около 500 тысяч тонн труб большого диаметра для строительства газопровода. А в зимнее время эти операции совершались на ледовом причале при страшных морозах. Ежегодно в летний период до закрытия навигации выезжали в командировку в Дудинку и Игарку для оформления судов, которые вывозили на экспорт сибирские пиломатериалы, норильские металлы.

В эти годы архангельские таможенники, по сути, проявляли настоящий трудовой героизм, за который, однако, почему-то было не принято награждать (а следовало бы!).

В 1995 г. мы построили новое 8-этажное здание таможни, в то время единственное в России, в котором есть прекрасный спортзал с сауной и бассейном, зал заседаний на 254 места, два медицинских кабинета с полным комплектом медицинского физиотерапевтического оборудования. В штате был даже свой врач физиотерапевт и медсестра этого же профиля. Здание оборудовано с полным комплексом средств связи – от правительственной до внутренней. И самое главное, был сформирован замечательный коллектив офицеров таможенников. Учитывая это, таможенники прекрасно работали и хорошо отдыхали. У нас постоянно проводились разного рода региональные совещания таможенных органов.

В те годы большое внимание уделялось техническому оснащению таможенных органов России по всем направлениям. Ведущую роль в этом важном деле занимал Главный научно-информационный вычислительный центр ГТК России (ГНИВЦ), который был основан в 1990 г. А в 1991 г. руководством ГТК России был выработан четкий курс на приоритетное обеспечение таможенных органов вычислительной техникой, средствами передачи данных и связи.

Летом 1991 г. нас, группу начальников таможен, пригласили в ГТК России на совещание, которое было посвящено перспективам развития таможенных органов, на котором с большим докладом выступал директор ГНИВЦ Ю.А. Чеботов. Стены зала заседаний коллегии были увешаны красивыми цветными плакатами и Юрий Алексеевич увлеченно рассказывал, как мы будем хорошо жить через несколько лет и какая у нас будет замечательная новейшая вычислительная техника.

Данное совещание проходило демократично, и я, не вытерпев, перебивая докладчика, громко произнес: "Юрий Алексеевич, хватит басни рассказывать. Это все утопия!". На что В.К. Бояров и Ю.А. Чеботов возразили, объяснив всем присутствующим, что это никакая не утопия, а наше самое ближайшее будущее. После совещания разъехались по домам. Вскоре поступила команда подобрать соответствующие кадры и сформировать отделы АСУ. Нам прислали несколько ПЭВМ и другую технику. Начальником АСУ таможни назначили опытного специалиста – программиста Н.Я. Карельскую. В таможню стремительно поступала и устанавливалась новая техника, а также программное обеспечение и информационные технологии. А к 1995 г. у нас в таможне было уже около 70 различных программ, около 40 прислали из ГНИВЦ.

После этого совещания мы с директором ГНИВЦ много раз встречались и обсуждали дальнейшие перспективы по автоматизации работы таможни на разных направлениях и каждый раз вспоминали то первое совещание. Жизнь подтвердила, что с крепкой командой профессионалов мы добились претворения в жизнь, казалось бы, несбыточной мечты.

В заключение хотелось бы поделиться моими личными впечатлениями о руководителях, с которыми мне посчастливилось работать. Конечно, Юрий Николаевич Примеров и Александр Иванович Матвеев, Владимир Николаевич Базовский и Виталий Константинович Бояров, Анатолий Сергеевич Круглов и Валерий Федорович Кругликов, Владимир Борисович Бобков и Владимир Александрович Шамахов. Все они в то время были доступными руководителями, им всегда можно было позвонить по телефону и посоветоваться по какой-то крупной проблеме, в конце концов, высказать личные просьбы семейного характера. Чего нельзя сказать о последующей "плеяде" руководителей ГТК. Среди них были и такие, которые Клавдия Корнякова не удосужились принять в течение года, а мне было очень тяжело и вопросы требовали безотлагательного решения. Кем-то придумана дурацкая субординация, из-за которой до руководителя таможенного ведомства никак не добраться. На первом Всесоюзном совещании, которое было посвящено переходу оформления товаров и транспортных средств с помощью грузовой таможенной декларации, В.К. Бояров в своем выступлении как бы между прочим сказал, что тем начальникам таможен, которые не справятся с этим важнейшим делом, будет "Ух!". Я тогда встал и принародно сказал: "Виталий Константинович, чего Вы нам угрожаете? Да мы обязательно справимся с этим делом, причем в самые кратчайшие сроки". И мы справились, на удивление всем западным таможенникам. Значительно позже, на одной из встреч, Виталий Константинович мне сказал: "Ну, Клавдий, как ты меня осадил!" Попробуй-ка теперь начальник таможни позволить себе такую вольность....

Сколько раз мы с Валерием Федоровичем Кругликовым напрямую решали непростые вопросы. Посоветуемся, подумаем, и далее он говорит: "Давай, Клавдий, вперед". Я никогда ни в чем его не подводил, потому что он мне доверял. Это добрейшей души человек, грамотнейший экономист, который всегда умел взять на себя ответственность и правильно сформулировать конкретные рекомендации. Далеко не все руководители Комитета брали на себя такую ответственность.

А какая была команда руководителей таможенных органов Северо-Западного таможенного управления во главе с Владимиром Борисовичем Бобковым и Владимиром Александровичем Шамаховым! Мне пришлось много лет быть членом коллегии СЗТУ, и я утверждаю, что все передовое, рождавшееся в таможенных органах страны, всегда начиналось в СЗТУ. Они были не только нашими руководителями, но и нашими товарищами и друзьями. А с товарищами и друзьями хочется работать в полную силу. И было с кем работать: с легендой таможенных органов России генерал-лейтенантом таможенной службы Иваном Фоминым (начальник Выборгской таможни), Валерием Еременко, генерал-майором таможенной службы (начальник Санкт-Петербургской таможни), Александром Козловым, генерал-майором таможенной службы (зам. начальника СЗТУ), Василием Павловичем Соколовым (начальник Мурманской таможни), Владимиром Побирухиным, генерал-майором таможенной службы (начальник Петрозаводской таможни), Владимиром Назаровым, генерал-майором таможенной службы (начальник Псковской таможни) и многими другими. Опыт многолетней работы в таможенных органах позволяет нам, ветеранам, оглянуться сегодня на прожитые годы, чтобы получить эмоциональный заряд и по мере сил и возможности продолжать трудиться на благо России. А также поддержать стародавнюю школьную традицию: ветеранам таможенных органов встречаться в Москве, и я знаю, что такое желание разделяют многие мои коллеги.

СТАНОВЛЕНИЕ ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО ТАМОЖЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ



**ШИБАНОВ
ЕВГЕНИЙ СЕМЕНОВИЧ**

Генерал-лейтенант таможенной службы России, начальник Западно-Сибирского таможенного управления (1992-1999 гг.), доктор технических наук.

Родился 25 февраля 1938 г. в г. Карталы Челябинской области. С 10 лет проживает в Сибири. После окончания средней школы работал в совхозе.

Образование высшее: в 1962 г. окончил Омский машиностроительный институт по специальности "Технология машиностроения. Металлорежущие станки и инструменты", а в 1981 г. – Новосибирскую высшую партийную школу.

После окончания вуза был направлен на Новосибирский завод "Сиблитмаш", где работал технологом, мастером, секретарем комитета комсомола.

В 1964-1970 гг. – секретарь Кировского райкома комсомола, первый секретарь Новосибирского горкома комсомола. Работал заместителем председателя Кировского райисполкома г. Новосибирска.

В течение 20 лет трудился в системе партийных органов: заведующим отделом Новосибирского горкома партии (1972-1980 гг.), первым секретарем Калининского райкома партии, заведующим экономическим отделом обкома КПСС.

С апреля 1991 г. по декабрь 1992 г. был начальником Новосибирской таможни, а с 31 декабря 1992 г. по март 1999 г. работал начальником Западно-Сибирского таможенного управления. С мая 1999 г. находится в отставке.

В марте 1998 г. награжден "Орденом почета", имеет нагрудный знак "За развитие таможенной службы России", является "Отличником таможенной службы России".

Автор книг: "Служим нашей России", 2000; "Листая памяти страницы", 2004; "Быть Россией единой", 2005.

Мой приход в таможенную систему не был запланированным, и скорее всего, носил случайный характер. До этого после окончания ВУЗа я четверть века посвятил работе в различных органах: в комсомоле, Советах, партийных. Примерно 12 раз перед переводом на новый участок работы меня вызывали в кабинеты к руководителям партийных комитетов разных уровней (секретарям райкомов, горкомов и обкома) и говорили почти одну и ту же фразу: вы – коммунист и должны трудиться там, куда вас направляют.

С переходом в таможню все было не так: просто предложили место работы, без нажима и без уговоров, оставив мне право самому решать. Предложение было, естественно, не без колебаний принято, и более 8 лет я отдал работе в таможенных органах, вначале в качестве начальника только что созданной Новосибирской таможни, а потом возглавил вновь образованное Западно-Сибирское таможенное управление. И до сих пор ни разу не пожалел о сделанном выборе.

Более того, таможенная служба стала в моем представлении самым запоминающимся ярким и неповторимым этапом трудовой биографии. И вот почему. Во-первых, здесь я получил возможность реализовать свои знания, опыт, особенно работая в качестве начальника управления. Во-вторых, среди таможенников встретил сотни интересных коллег, умных, неподкупных людей, настоящих товарищей, всегда готовых поделиться опытом, поддержать в трудную минуту, подставив плечо.

Не надо лукавить: мы, таможенники, начинали воссоздавать службу на рубеже конца 80-х - начала 90-х гг. прошлого века в невероятно сложных условиях. Внешнеэкономический бум, стремление всех юридических и физических лиц как можно скорее выйти на зарубежные рынки, неразработанность

правовой базы, дефицит специальной техники и помещений, в целом инфраструктуры, подготовленных кадров – вот условия, в которых начиналось становление таможни. Особенно тяжело пришлось сибирякам, которые за десятилетия диктата государства на поле внешнеэкономической деятельности утратили, просто забыли традиции таможенников.

Вспоминая первые обращения в администрацию областей и городов за помощью в предоставлении помещений для размещения постов, таможен и встречные вопросы: а что вы даете области, сколько платежей поступает в местные бюджеты? Немало пришлось потратить усилий, чтобы убедить оппонентов, доказать, что таможенная служба – федеральный орган, что она не может быть новосибирской или красноярской, а только общероссийской.

В то же время нельзя было отложить таможенное оформление грузов, сбор и перечисление платежей, расследование правонарушений, решение других задач, стоящих перед службой. Нехватка производственных помещений, технических служб, вычислительной техники и средств связи, автотранспорта, квалифицированных специалистов – все это было. Но было и другое: буквально каждую неделю приходили добрые вести о выделении средств на приобретение помещений для работы, покупки жилья, выделении компьютеров и автомобилей, создании новых подразделений в таможнях и аппарате управления.

Благодаря настойчивости начальников таможен, сотрудников аппарата управления удалось развязать непростые узелки с размещением аппарата, подбору складов, созданием всего необходимого для работы. Конечно, мы опирались на поддержку ГТК России, понимание его руководством наших нужд, что вылилось в первую очередь в выделение необходимых средств.

Не могу не сказать добрые слова в адрес тогдашнего руководства таможенного ведомства. Думаю, что нам, руководителям местных органов повезло, что в самые судьбоносные для системы годы (1991-1998 гг.) у руля ГТК России стоял А.С. Круглов. Его умение в потоке повседневных дел выделить главные вопросы, сориентировать на их решение подчиненных, поддержать инициативных, проконтролировать, принять решения, принципиальность в отстаивании интересов службы в правительстве – все это работало на ведомство, пережившие эпоху возрождения.

Очень дополнял Председателя ГТК России его первый заместитель В.Ф. Кругликов, от корки до корки знавший экономику, обладавший даром прекрасного организатора и интеллигентного человека, к которому всегда тянуло подчиненных.

До сих пор с добрым чувством вспоминаю С.М. Бекова, у которого для представителей с мест всегда были не только открыты двери, но и была готовность помочь делом, будь то проблемы финансирования, кадров или что-то другое.

В.Г. Драганов был первым руководителем ГТК России, посетившим Новосибирск и оставившим добрую память благодаря своему такту и гибкости у руководителей области и таможенников.

Я назвал только четыре фамилии людей, совсем не похожих друг на друга, но их роднило одно качество: они были государственниками, хорошо понимавшими свою роль в становлении службы и сделавшими немало для этого...

Колоритными фигурами были Ю.А. Чеботов и А.Ф. Лисов, возглавлявшие соответственно ГНИВЦ и Управление таможенной статистики и анализа ГТК России. Они обладали какой-то нечеловеческой верой в дело, которому служили, громадной энергией, что позволило даже самых махровых маловеров сделать убежденными сторонниками информационных технологий и таможенной статистики. В Управлении тоже были люди далеко неравнодушные. Это начальник Новосибирского отдела ГНИВЦ А.Н. Виноградский, руководитель отдела статистики и анализа ЗСТУ В.Н. Медведева, начальник региональной таможенной лаборатории А.В. Нестеров. Среди множества проблем особенно актуальны были две взаимосвязанные: финансирование и материально-техническое снабжение. Не припомню ни одного случая, чтобы А.Д. Листопад, возглавлявший Финансовое управление, и Н.В. Уваров, глава Управления материально-технического снабжения, по казенному, формально подошли к просьбам сибиряков. Напротив, покидал я кабинеты этих руководителей, имея на руках документы о дополнительном выделении финансов, материальных ресурсов.

Фраза о решающем значении кадров в решении любых задач, простых и замысловатых, стала каким-то клише. Однако от этого не потеряла своей роли, значимости работа с людьми, как главное звено совершенствования и повышения эффективности деятельности всей системы таможенных органов. Особенно трудно пришлось руководителям управления и таможни в начальный период. Попросту говоря, в таможни из-за низкой зарплаты, неустроенности повседневного быта, да и

незнания специфики новой службы люди не шли. Затем наступил прорыв. Служба приобрела статус военизированного подразделения. От желающих надеть зеленые погоны не было отбоя. Государственными слугами хотели стать вчерашние воины вооруженных сил и офицеры спецслужб, попавшие под сокращение, специалисты с предприятий, переживших тяжелейшие времена, опытные управленцы из государственных органов. Были, конечно, среди соискателей рабочих мест и нечестные люди. Поэтому приходилось проводить тщательный отбор, тем более что даже самые ходовые профессии – юристы и экономисты – имели вполне адресный характер. Ведь таможенное дело развивалось столь стремительно, что требовался не просто правовед, а юрист, специализирующийся на проблемах либо борьбы с контрабандой, либо по части финансовых нарушений. Даже экономисты требовались определенной специальности: в области планирования, бухучета и контроля, статистики и анализа... Словом, нужен был отбор и отбор, а затем подготовка и переподготовка кадров. Все это удалось проделать благодаря тому, что во главе кадровой службы, учебного подразделения ЗСТУ стояли влюбленные в свое дело люди (В.А. Кремлев, Л.В. Барба, Н.П. Машкин, В.Г. Кудрявцев и др.).

Очень много внимания кадровой проблематике в регионах уделяли руководители кадровых служб ГТК России В.Г. Карижский, Н.А. Лютов, В.А. Шамахов, другие сотрудники.



*Новосибирск, 20 декабря 1995 г.
Участники конкурса на звание "Лучший инспектор ЗСТУ"
с руководством Управления и членами жюри*

На любом предприятии или в ведомстве имеются подразделения, имеющие определяющее значение для их деятельности, и люди, стоящие во главе их.

На заводе это цех и его начальник, в армии – полк и его командир. В таможенной системе в качестве такого органа я бы назвал таможеню. Ведь на нее, на ее руководителя замыкаются все текущие и перспективные вопросы, носящие чаще всего неотложный характер и не терпящие откладывания на завтра, тем более на неделю. Сегодня я могу назвать тех начальников таможен, которые стояли у истоков воссоздания службы в Сибири, которые принимали удары на себя и которых я бы хотел назвать однополчанами. Это В.А. Маметьев и С.А. Денисов (Алтайская таможня), И.М. Качеев (Горно-Алтайская таможня), В.А. Кофтунов (Новосибирская таможня), С.Г. Волхонский (Кузбасская таможня), Ю.Б. Кузьменко (Томская таможня), В.М. Халецкий (Омская таможня), А.П. Береснев (Новокузнецкая таможня), А.И. Жучков (Толмачевская таможня), В.Ф. Емельянов (Оперативная таможня), А.М. Рычков (Базовая таможня).

С большой благодарностью вспоминаю своих заместителей, взваливших на свои плечи громадную нагрузку по становлению таможенных органов в регионе. Это Борников Ю.В., Силантьев В.В., Комков А.И., Истомин С.И., Сутормин В.Е., Кремлев В.А.

Многих людей, уходящих на пенсию, поджидает одна опасность: перспектива быть невостребованным, ненужным людям. Этого чувства я не испытываю. Благодаря чуткости со стороны руководства Сибирского таможенного управления (О.В. Бегин), активной работе регионального Совета ветеранов таможенной службы (Н.Т. Сережкина) и Совета ветеранов таможенной службы Сибирского таможенного управления (В.П. Кузин) постоянно окружен вниманием и заботой.

БРЕСТСКИЙ МЕРИДИАН. НА ПЕРЕКРЕСТКЕ ЭПОХ И ДОРОГ



**ОСИНЦЕВ
ВЯЧЕСЛАВ ГЕННАДИЕВИЧ**

*Генерал-майор таможенной службы Республики Беларусь,
начальник таможни "Западный Буг"*

Древний Брест всегда имел славу города торгового и пограничного. На протяжении веков он стоял на большом перекрестке. Слияние двух рек, оживленные пути от балтийских берегов на юг, в земли волынские и галицкие, а также с запада на восток – из Европы в Московию – привлекали купцов и предрасполагали к устройству здесь таможенной службы. Взимание пошлин происходило, как свидетельствуют исторические хроники, при въезде в Берестье (старое название Бреста) еще в средние века. Какие бы стяги ни развевались над городом, какие бы военные и политические вихри ни проносились над ним, таможенное дело тут не умирало никогда.

Бурный двадцатый век, переполненный войнами и катастрофами, несколько раз перекраивал карты континента. В конце тридцатых годов драматический излом истории, начало которому было

положено 1 сентября 1939 года, в очередной раз изменили государственные границы. В результате подписанного 28 сентября 1939 года между Германией и СССР договора Брест стал советским городом, находящимся на западном рубеже огромной страны.

20 ноября 1939 г. Народным Комиссариатом внешней торговли СССР издается приказ № 158, в соответствии с которым была создана Брестская таможня. Крупный железнодорожный узел, где оканчивается широкая железнодорожная колея, придуманная в царской России как стратегический "предохранитель" от внезапного вторжения с Запада, и начинается узкая, европейская колея – можно ли было выбрать место удачнее? С этого момента начинается отсчет новейшей истории таможенной службы Брестчины. В целях быстрее становления дела сюда направляются опытные сотрудники – Александр Рольцевич, до этого возглавлявший Туапсинскую таможню, и Николай Шинкевич, работавший инспектором в Москве. 1 декабря был зарегистрирован расчетный счет Брестской таможни в финансовых органах, а уже через несколько дней на него уже начали поступать деньги от взимания пошлин и платежей.

Основной задачей для Бреста в то время являлся контроль прохождения экспортно-импортных грузов. СССР экспортировал главным образом пшеницу, а импортировал продукцию машиностроения, причем преимущественно из Германии. Сотрудниками таможни осуществлялся также досмотр граждан, выезжающих из западных областей СССР (после их присоединения) на постоянное жительство за рубеж.

Но прошло полтора года, и грянул новый гром. Утром 22 июня 1941 г. Брестский вокзал подвергся ожесточенному обстрелу и вскоре был охвачен пламенем.

Западные ворота СССР

В июле 1944-го Брест был освобожден от немецко-фашистских захватчиков. Осенью этого же года Народный Комиссариат внешней торговли издал приказ № 375/л о воссоздании местной таможни. Далеко на западе еще продолжались битвы с врагом, а через границу, которая вновь пролегла по Бугу, двинулись переселенцы. Их имущество, как свидетельствуют документы, пропусклось таможенниками, заступившими на посты, с минимумом формальностей. Примерно в тот же период таможня начала контролировать провоз товаров военными служащими, следовавшими в военных эшелонах, а затем и обычных поездах.

Шли годы, великая страна залечивала раны, поднималась из руин. У брестских таможенников прибавлялось работы. Новые политические реалии диктовали ускоренное развитие внешнеэкономических контактов со странами "социалистического лагеря". В то же время отношения с "другой" Европой ухудшались. Когда подули ветры "холодной войны", контроль на западной границе ужесточился. При этом на таможенников были возложены задачи не только защиты экономических

интересов государства, что подразумевало борьбу с контрабандой, но также противодействия проникновению "идеологически вредных материалов".

"Железный занавес" просуществовал десятилетия. Но, объективно говоря, был он не таким уж железным. Культурные, спортивные, дипломатические и, наконец, ограниченные частные контакты между людьми по обе стороны "двух миров" существовали и даже неуклонно развивались. Как человек, много лет отдавший границе, могу это засвидетельствовать лично.

Например, в некоторых турпоездах, следовавших в западном направлении в 60-70-е гг., таможеннику и пограничнику в прямом смысле слова нужно было "щемииться", чтобы пройти с контролем. И пусть туризм в то время был большей частью "социалистический", но каждую ночь через Брестский вокзал следовало две пары таких специальных поездов. К слову, особых хлопот они нам, таможенникам, не доставляли. В профессиональном плане все выглядело так: в начале смены железнодорожники давали данные о дополнительных (то есть туристических) поездах. Куда следуют, кто в них едет, сколько пассажиров и т.д. Исходя из этих сведений старший смены распределял людей и ставил задачи наряды. Как правило, на эти поезда "ходило" два таможенника. Да, это не оговорка – всего два человека на триста-четыре пассажира! Забегая вперед, хочу заметить, что такой степени доверия со стороны государства к сотрудникам таможни, какая существовала в те годы, сегодня нет и в помине. Конечно, ее надо было заслужить годами безупречной работы, но все-таки присутствовал мощный человеческий фактор. Человек в форме был избавлен от мелочной "опеки", от перманентных отчетов перед всевозможным "контролем за контролем" и так далее.

В то же время таможенные правила вплоть до 80-х гг. были очень жесткие. Некоторые позиции ввоза-вывоза товаров и даже личных вещей носили штучный характер. Казалось бы, не так трудно сотрудникам таможни их исполнить, но в реальной жизни зачастую все складывалось иначе. Москва, например, постоянно напоминала нам, что не нужно "мелочиться". Это означало, что следует быть гибче и, если угодно, человечнее. И сотрудники Брестской таможни часто прощали "подконтрольным лицам" на поездах заграничного следования мелкие нарушения. Кроме того, хорошо помню, что действовала жесткая устная установка, согласно которой все спорные вопросы трактовались в пользу пассажира.

К началу 80-х гг. прошлого столетия Брест с полным на то правом именовался "Западными воротами" страны. По объему пассажиропотока таможня являлась крупнейшей из сухопутных таможен Советского Союза, а по грузообороту делила ведущее место с таможней в городе Чоп.

Олимпийская "бомба"

Советское руководство всегда придавало большое значение крупным международным форумам. Так было и при подготовке к Московской Олимпиаде (1980 г.). По сути, Брестская таможня, как находящаяся на главном направлении, откуда ожидался многотысячный приток иностранных гостей, пережила мощную реорганизацию. Штат ее был увеличен практически в полтора раза и составил свыше двухсот двадцати человек. Мы получили современную технику для контроля аудиовизуальной продукции, а также приборы для экспресс-анализов и портативные рентгенустановки.

С одной из таких установок, кстати, был связан любопытный случай, произошедший как раз во время Олимпиады. Этот случай затем долго вспоминали в коллективе брестчан.

Однажды ночью на московскую сторону Брестского вокзала (широкая колея) прибыл поезд Москва-Варшава. Начальник поезда подал сводку. Из нее следовало, что состав небольшой, а несколько вагонов, принадлежащие польской железной дороге, сопровождаемых польскими же проводниками – вообще пусты. Поезд через какое-то время переставили на варшавскую сторону (узкая колея) и я, как старший смены, послал туда небольшой наряд таможенников. Вдруг прибегает один из моих сотрудников, по имени Виталий, и тихо произносит:

- Геннадьевич, - Геннадьевич, там в пустом купе лежат несколько чемоданов под полками!

- Что говорит проводник? – спросил я.

- Он напуган и не знает, откуда чемоданы. Пассажиров в Москве не сажали, в вагоне никого нет.

Быстро прошли в вагон. По пути к нам присоединились пограничники.

В самом деле: лежат три чемодана, сразу видно – очень дорогих. Начинаем их осматривать, и тут я слышу тиканье часов. Приказываю всем, у кого часы на руках, снять их и вынести из купе. Сделано.

Тиканье продолжается. Всем становится не по себе... Спецтехники нынешней тогда не было, зато инструктажи о возможности обнаружения... Дальше продолжать? Наверно, не стоит.

Принимаем решение. Чемодан со всеми мерами предосторожности транспортируем в таможенный зал, где есть рентгенустановка, по пути докладывая начальнику таможни о находке. Два часа ночи, где-то в квартирах и кабинетах трезвонят телефоны... Доклады пошли по всем службам.

Подозрительный чемодан тем временем поместили в установку. Из зала были срочно удалены все люди, остались я и Виталий. Включили аппарат.

На экране контуры какой-то шкатулки или пакета, в центре часовой циферблат, видно даже как движется секундная стрелка. А вокруг – мелкие, явно металлические, предметы.

- Вот это да! – говорит мой сотрудник.

Внимательно просмотрели с ним пространство вокруг "шкатулки" – похоже, просто носильные вещи. Но то, что в центре... Бомба!

Осторожно перемещаем подозрительный чемодан на стол. Иду в дежурку с оперативником КГБ, начинаем, как говорится, "отрабатывать варианты". Как вдруг из пустого зала раздается:

- Эх! Двум смертям не бывать, а одной не миновать!

В полной тишине один за другим клацают замки на чемодане.

Бросаемся к двери. В зале один Виталий, чемодан открыт, но крышка не поднята.

- Ты что делаешь?! – ору я.

- Все равно кто-то должен...

- Это не твое дело, должен специалист!

- Покаждемся – ахнет, - тихо и серьезно отвечает Виталий. Стоим уже втроем. Дальше-то – что?

- Шеф, давай я крышечку откину, - просяще говорит Виталий. Только я хотел сказать ему что-то в том духе, что он хоть и хороший "поисковик" (на самом деле – лучший из всех смен), но в этом деле не помешает осторожность и лучше ему вообще убраться руки, как только крышка была поднята.

- ...Не рвануло... ну, теперь и подавно не рванет!

Нас тоже, признаюсь, распирало любопытство, поэтому, невзирая на возможную опасность, чемодан был "препарирован". Внутри оказался солидный мужской гарнитур, другие вещи, наконец, добрались до "шкатулки", которая и впрямь оказалась красиво инкрустированной шкатулкой.

- Эх, была, не была!

Открыли шкатулку. Видим: бижутерия, драгоценности разные, а сверху лежат фирменные карманные часы. Ну, теперь точно – не бомба!

Стали смотреть внимательнее содержимое и сам чемодан. Вдруг в боковом кармашке обнаружили пакет, а в нем несколько больших фотографий. И тут лбы наши в который раз покрыла испарина. На фото были запечатлены какие-то светские рауты, приемы, сцены за накрытым столом, а в центре с какими-то людьми всюду позировал Л.И. Брежнев. То что-то произносит, то с кем-то целуется...

Тут как раз подоспел начальник таможни. Я доложил, что да как... Такой нагоняй, который тогда был мной получен, литературным языком вообще-то описать сложно. До сих пор стараюсь не вспоминать.

Так чья же была "бомба"? Как впоследствии установил КГБ, дело было так. Некая высокопоставленная персона из числа иностранных дипломатов отъезжала из СССР после продолжительной работы. Но перед отъездом эта персона должна была убыть на отдых в Крым, а уж оттуда – домой. В Москве важного гостя провожала "группа товарищей", "отдыхали" они, видимо, с понятием и в каком были состоянии к моменту отъезда – остается лишь догадываться. Как бы то ни было, челядь важной персоны получила совсем не те указания, которые были нужны. Чемоданы почему-то оказались на Белорусском вокзале, где носильщик аккуратно занес их в пустой вагон

стоящего у перрона поезда. А польский проводник, который был один на два вагона, ничего не видел, так как в это самое время производил посадку в другом вагоне.

Как возвращались злополучные чемоданы, не знаю, но позднее начальник таможни вызвал меня и сказал, что официальные представители одной иностранной державы выразили благодарность и восхищение работой советских таможенников.

От париков до компьютеров

По воспоминаниям "аксакалов" из числа брестских таможенников, с которыми пересеклась моя судьба, первые серьезные контрабандисты появились у нас в начале 50-х гг. До этого основными нарушителями таможенного законодательства были военнослужащие, возвращавшиеся из-за границы в Советский Союз. Потом нелегальный товар пошел уже в двух направлениях. Из СССР начался вывоз мехов, икры осетровых, антиквариата и советских денег.

В более поздний период, когда страны СЭВ одна за другой начали приоткрываться для Запада, а в СССР, напротив, возникли трудности на потребительском рынке, возникли новые тенденции. Через границы к нам доставляли ширпотреб, в том числе самый дешевый, а вывозили в большинстве случаев ювелирные изделия. Например, когда-то в СССР "повезли" женские парики, затем платки, джинсы, косметику, затем возникла мода на яркие полиэтиленовые пакеты. Сегодня об этом смешно говорить, но этих самых пакетов мы вынимали из тайников за неделю сотни тысяч, а ведь продавались они "фарцой" в Москве, Ленинграде или других городах не меньше, чем по два-три рубля за штуку. Ну а еще позднее наступила эпоха персональных компьютеров и аудио-видео техники.

Самыми "проблемными" для сотрудников Брестской таможни являлись так называемые "сборные" поезда. То есть те, в которых следовали и дипломаты, и туристы, и "служебники", и частные лица. И если, скажем, граждане ГДР никогда "ничем не занимались", и можно было спокойно отправить двух сотрудников на целый поезд при условии, что там только немцы, то к остальным путешественникам порой возникали вопросы. Особенно же часто – к гражданам ПНР, туристам или "частникам".

С конца 70-х гг. поляки основательно "подсели" на советское золото, которое в готовых изделиях стоило в СССР относительно дешево. Специальные весы, на которых мы взвешивали "золотой" конфискат, не пылились без дела: практически с каждого поезда, в котором ехали граждане ПНР, мы возвращались с "уловом". Иногда счет шел уже не на граммы, а на килограммы.

Помню одно достаточно курьезное происшествие.

В один из дней пожилой таможенник, который был добросовестным сотрудником, но не относился к числу сильных "поисковиков", явился в таможенный зал с пассажиркой. Та была с вещами, на лице ее читались страх и безразличие.

- Ты кого снял с поезда, Миша? – спрашиваю у подчиненного.

- Полячка. Пару обрончек спрятала. Обрончка по-польски – обручальное кольцо.

- Ну, пиши протокол, чтобы она успела на этот же поезд.

Тут надо сказать, что в подобных случаях всегда вся смена помогала, чтобы не причинять пассажирам дополнительных неудобств. Кто-то взвешивал золото, кто-то брал объяснения, кто-то делал копии документов и т.д.

На курсах мы дополнительно изучали иностранные языки, сдавали экзамены. Руководство таможни строго следило за этим, но все же Михаил польский знал слабовато, хотя славянские языки во многом схожи. Когда все документы были готовы, те, кто помогал, вручили их нашему коллеге и направились было по своим делам.

Вдруг раздался громкий крик – даже вопль ужаса. И женщина, которую "опекал" наш Миша, забилась в истерику. Миша с бумагами в руках растерянно глядел на нее.

Я подбежал к ним:

- Что тут происходит?

Женщину через какое-то время кое-как успокоили. Оказалось, Миша обратился к ней со словами: "Подписывайте документы, идите в поезд". "В поезд" по-польски звучит "до поценгу". Но Миша (разумеется, без всякого умысла) исковеркал слова и получилось "до подстанку", то есть – к стенке!

Бедная полька призналась, что подумала, что за контрабандные кольца ей теперь грозят истязание и даже расстрел. Пришлось извиниться за языковой ляп, а Миша, который в конце концов крепко перепугался сам, с готовностью подхватил вещи распереживавшейся пани и лично проводил ее в вагон.

У истоков "Западного Буга"

Сегодня эпоха горбачевской "перестройки" – удел историков. И вряд ли нынешние поколения таможенников представляют, какую волну "перестройка" подняла на границах. Когда рядовым советским людям позволили путешествовать, пусть даже и во вчерашние соцстраны, бывшие ручейки пассажиров на пунктах пропуска моментально превратились в бурные реки. А когда некоторые граждане смекнули, что ездить в Венгрию, Чехию и ту же Польшу можно не просто так, а с немалой личной выгодой – тут уж "туристами" вдруг стали миллионы.

Конечно, мы к этому не были готовы. Граница не могла "переварить" столько желающих, Брест напоминал местами город, превращенный в огромный табор. Причем ситуация развивалась угрожающе и стремительно.

Хорошо помню, что Брестский вокзал при отправлении загранпоездов брался штурмом, нам приходилось по несколько раз в день вызывать для "подкрепления" милицейские наряды. Но самой горячей точкой стал автопереход "Варшавский мост", где до того действовал наш небольшой пост, не насчитывающий и десятка сотрудников. Начальник таможни Николай Константинович Алексеук дневал и ночевал там.

На дороге, ведущей к пограничному Бугу, выстроилась многокилометровая очередь из легковушек и автобусов. Сервиса вокруг никакого, не только туалетов – питьевой воды нет. Сопредельная сторона сдерживала этот поток. Вокруг грязь, в очереди – хамство и бескультурье. Места продаются и перепродаются. К зоне контроля начал подтягиваться криминал, сперва – всякая шваль, а потом и обычные бандиты – причем эти действовали удивительно слаженно по обе стороны Буга.

Местные власти от отчаяния одно за другим принимали решения о закрытии автоперехода, его отменяли власти вышестоящие – как неконституционное. Затем этот "футбол" повторялся снова и снова.

Надо было что-то срочно предпринимать. Это понимали не только в Бресте и не только местные власти – ответственные люди в Москве тоже видели, что назревает некий взрыв.

В мае 1991 г. состоялось заседание коллегии ГУГТК СССР. С докладом выступил заместитель начальника ГУГТК В.Г. Драганов. Выслушав его доклад, начальник Главного Управления ГТК В.К. Бояров принял волевое решение – учредить в Бресте еще одну таможню. Так как уже было понятно, что перспективы роста автомобильного сообщения намного опережают перспективы роста железнодорожного, таможня планировалась сугубо "автомобильная". Создать ее было решено на базе двух действующих постов: "Варшавский мост" и "Козловичи" (грузовой переход).

В ходе заседания В.К. Бояров поднял присутствовавшего в зале начальника Брестской таможни Н.К. Алексеука и поинтересовался, кого бы тот рекомендовал на должность начальника новой структуры. Николай Константинович в ответ сказал, что полностью поддерживает идею создания в Бресте второй таможни, а начальником ее предложил назначить автора этих строк.

Меня вызвали в президиум. В.Г. Драганов кратко охарактеризовал мою кандидатуру, после чего руководитель ГУГТК, взглянув на меня и выдержав секундную паузу, спросил:

- Как же назовем новую таможню?

Надо заметить, что существовала традиция: называть таможни созвучно названиям близрасположенных населенных пунктов. Но когда Алексеук и я сообщили, что населенные пункты неподалеку именуются Волянка и Вулька, Бояров только улыбнулся: мол, не звучит!

- Ну, так как, начальник, назовем таможню? – повторил он, обращаясь ко мне.

Я смутился, но справился с волнением и предложил наречь таможду по названию пограничной реки, на которой она стоит:

= "Западный Буг", Виталий Константинович!

После краткого совещания члены коллегии утвердили это название. Так 14 мая 1991 г. в Бресте родилась еще одна таможня. Штат бывших таможенных постов сразу же был увеличен в пять раз, нам была выделена техника, решен ряд других вопросов.

В глубине души я понимал, что в судьбе наступил очередной поворот. Эйфории, впрочем, не было. Всю обратную дорогу до Бреста перед глазами вновь и вновь вставали умопомрачительные очереди разномастных авто и автобусов, тянувшиеся с востока на запад... Очереди, в которых в буквальном смысле жили люди. Вспоминались вечно взбудораженная толпа у шлагбаума, "народные посты" и "народные мстители". Думал об острых спорах в горисполкоме, о ползучем криминале, подбирающемся к границе и работающим здесь людям...

Трудностей мы не боялись, но размеры и сложность того "пласта", который мне и моим коллегам предстояло перевернуть, проступили лишь через несколько месяцев. Работать, а точнее, вкалывать тогда пришлось практически без отдыха и без выходных. Мелькавшие дни "слипались" в недели, недели – в месяцы... Шаг за шагом в "Западном Буге" проступали черты серьезной таможни. Укреплялся и сплачивался наш коллектив, вырабатывался специфический опыт, упрочилась материальная база.

Белорусский этап

Летом того же 1991 г. Белоруссия объявила о независимости и суверенитете. Государственный таможенный комитет республики возглавил опытный профессионал П.В. Кречко. В сентябре увидело свет Постановление Верховного Совета республики, согласно которому таможня "Западный Буг" была включена в систему таможенных органов Республики Беларусь.

Между тем ситуация на границе и вокруг границы оставалась чрезвычайно сложной. "Челночный" бум вовсе не шел на убыль. Нам без всякой раскачки пришлось решать две взаимосвязанных задачи: увеличивать пропускную способность главного пассажирского перехода "Варшавский мост" и одновременно создавать новую, отвечающую требованиям текущего момента, инфраструктуру наиболее значимых таможенных постов. Кроме того, не исчезали из повестки дня вопросы взаимодействия с правоохранительными органами и местными властями.

К середине 90-х гг. прохождение легкового автотранспорта удалось если не нормализовать полностью, то ввести в цивилизованные рамки. Очереди заметно сжались – от циклопических верениц длиной 7-8 км, до вполне контролируемых "хвостов" по несколько сотен метров. Мы привели в должное санитарное состояние территорию перехода, а вскоре приступили к его расширению.

С "туристами", таким образом, дело потихоньку налаживалось. В отдельные пиковые дни "Варшавский мост", который последний раз реконструировался к Московской Олимпиаде и согласно проекту был рассчитан на пропуск 300 автомашин, "переваривал" до 1500 автомобилей в обоих направлениях. С такой нагрузкой, думаю, в то время не действовала никакая другая таможня – как в республике, так и на просторах СНГ.

На пассажирском направлении ситуация пусть медленно, но "нивелировалась", а в другом месте проблемы, напротив, только обострялись. Грузовой переход "Козловичи", расположенный на трансъевропейской магистрали Е/30-М1 испытывал запредельные перегрузки. Законы рыночной экономики действовали неумолимо: мелких торговцев, ввозивших "импорт" в баулах и рюкзаках, начали быстро вытеснять крупные организованные компании. В результате поток большегрузного международного транспорта в направлении Европа-СНГ нарастал лавинообразно. В окрестностях Бреста, на подъезде к "Козловичам", вновь встали километровые очереди. Только теперь – из многотонных фур.

Пришлось решать и этот "ребус". В качестве временной меры были использованы таможенные терминалы, из которых до границы фуры следовали в особых конвоях. Предпринимались срочные меры по оптимизации структуры наших подразделений, компьютеризации таможни и многое другое.

Тем не менее, в 1997 г. мы подверглись резкой критике со стороны президента республики. Вслед за этим была организована тщательная, скрупулезная проверка таможни. Немало воды утекло с тех пор в Буге – коллектив таможни с честью выдержал все испытания и продолжает напряженную работу.

В этой связи хотелось бы подчеркнуть одну вещь. Президент страны нередко обращается к теме сплоченности рядов правоохранительного блока. И это действительно чрезвычайно важно: криминал, оргпреступность иначе не победить. Настораживает другое: совершенно справедливые указания Президента Беларуси выполняются порой лишь в той мере, в какой они соответствуют неписаным "законам" чиновников и столоначальников. А именно: неважно, кто как сработал, важнее кто первым "обнаружил", "уличил", и главное – кто первым доложил. И вообще, коль уж затронута эта болезненная тема, скажу откровенно: таможня слишком часто в последнее время превращается то в "мальчика для битья" для силовых ведомств, то в какую-то разменную монету для демонстрации публике непримиримой борьбы с "коррупционерами и взяточниками". Понятно, что никто не любит людей, налагающих штрафы и взимающих пошлины – в том числе сотрудники телеканалов и редакций газет. Но иногда возникает вопрос: а не слишком ли много сегодня всяких "смотрителей", "контролеров" за воротами любой таможни? Много ли на самом деле от них проку – кроме, разумеется, горячего желания заполучить какие-то свои "дивиденды"? В конце концов, работать без доверия государства и общества просто невозможно. Хотелось бы, чтобы задумались сегодня об этом те, кто в своих "аппаратных играх", преследуя узковедомственные, а зачастую – корыстные – цели, лихо "эксплуатирует" таможенный "негатив".

Вернемся, однако, на берега Западного Буга. Сегодня люди, путешествующие на "колесах", пересекая границу Белоруссии и Евросоюза, видят совсем другие виды, чем, скажем, в конце девяностых. Основной переход "Варшавский мост" подвергся кардинальной реконструкции. Ныне это современный, удобный, отлично оснащенный приграничный комплекс. Ядро его, конечно – таможня, вернее, наш пост. Излишне упоминать, что разрабатывая и согласовывая проект, мы думали не только о том, чтобы было удобно работать нашим инспекторам. "Варшавский мост" по-настоящему многофункционален, его инфраструктура соответствует самым высоким требованиям. Следует добавить, что в последние годы севернее и южнее Бреста были открыты еще несколько погранпереходов, самые заметные – "Песчатка" и "Домачево". Интенсивно обустраиваются наши таможенные посты на участке белорусско-украинской границы. Возможно, слово "евростандарт" по отношению к этим объектам употреблять несколько преждевременно, но слово "современные" – вполне уместно.

Реконструирован также переход "Козловичи", который вызывал немало вопросов у европейских компаний, занимающихся международными перевозками, а также в соответствующих департаментах Еврокомиссии. Мы сделали многое, и сегодня до 40 процентов всех автогрузов, поступающих из ЕС в Россию и другие страны СНГ, проходят именно через "Козловичи". К сожалению, полностью снять все проблемы и исключить образование очередей из большегрузного транспорта можно будет лишь с вводом приграничного терминала "Козловичи-2".



*Июль 1993 г., г. Варшава, Республика Польша.
Переговоры о принципах совместного контроля на пунктах пропуска
белорусско-польской границы (справа налево): начальник погранотряда
Республики Беларусь; начальник ГТК Республики Беларусь Крепко П.В.;
начальник таможни "Западный Буг" Осинцев В.Г.*

В целом "Западный Буг" обеспечивает половину всего грузопотока, проходящего через территорию Белоруссии, третью часть всего пассажиропотока, каждый пятый легковой автомобиль пересекает границу на ППТО этой таможни. Как видим, из "дитяти", рожденного на памятной для меня коллегии

ГУГТК СССР 14 мая 1991 г., выросла мощная, уникальная таможенная структура, возможности и ритм работы которой ныне оказывают заметное влияние на экономическую жизнь не только Беларуси, но и России, и других государств.

Напоследок хотелось вспомнить еще об одном таможенном объекте. Ветераны таможни, служившие в Бресте, знают, что, несмотря на всю значимость и значительность нашей деятельности, таможенники десятилетиями были "квартирьерами", ютились в плохо приспособленных помещениях Брестского вокзала, других учреждений и организаций (преимущественно транспортных), иногда в каких-то временных пристройках, павильонах и так далее. В последние годы нам, наконец, удалось сломать эту грустную "традицию". Сегодня на одной из улиц Бреста стоит прекрасное здание, оборудованное всем необходимым, в котором разместились не только руководство и отделы "Западного Буга", но также наши коллеги из Брестской таможни. Мы, являясь гензаказчиком, "вытянули" эту трудную и долгую стройку лишь благодаря хорошим контактам с местными властями, а также конкретной и очень существенной поддержке бывшего руководителя ГТК РБ Г.М. Шкурдя. Сегодня "старики", то есть те, кто прослужил в системе не год и не два, вспоминают этого человека самыми теплыми словами.

Но это, скажем так, наши "внутренние" радости. Если же приподняться над буднями, то можно легко отыскать другие поводы для того, чтобы с оптимизмом смотреть в будущее. А лейтмотив, пожалуй, звучит так: древний и молодой Брест, город с героической судьбой, остается главными наземными "воротами" на границе Белоруссии и Европейского Союза. А там, где граница – там и таможня. Брестские таможенники стоят на самой первой линии. Возложенные на них задачи, уверен, и сегодня, и завтра они выполняют с честью.