

ГЛАВА III

ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА

НАЧАЛЬНИК АРХАНГЕЛЬСКОЙ ТАМОЖНИ



*Начальник Архангельской
таможни, советник
таможенной службы I ранга
К. А. Корняков. 1981 г.*

Весной 1981 года меня пригласили в обком партии и сказали, что у обкома есть мнение назначить меня начальником Архангельской таможни. Это предложение стало для меня неожиданностью – в то время должность начальника таможни была номенклатурой обкома партии и Министра внешней торговли СССР. Я дал согласие, учитывая, что на комсомольской, партийной и советской работе накопил достаточный опыт организаторской, хозяйственной и руководящей работы. Но более всего я рассчитывал на опыт, который получил в "деревенском университете", на "факультете честности, добросовестности и справедливости", который я окончил в пятидесятых годах.

1 июня 1981 года вышел приказ Министра внешней торговли СССР о назначении меня на должность начальника Архангельской таможни, мне было присвоено специальное звание "Советник таможенной службы 1-го ранга". Через некоторое время в Архангельск приехал заместитель начальника Главного таможенного управления МВТ СССР по кадрам Н.Г. Мачулин и представил меня коллективу таможни. Личного состава было 20 человек, в том числе бухгалтер, зав. складом, она же делопроизводитель, шофер и уборщица. Оперативный состав 15 человек, в том числе начальники Онежского и Мезенского таможенных постов.

Никогда не предполагал и не мечтал, что придется работать в таможенных органах, с которыми раньше имел дело, когда был моряком заграничного плавания. За многие годы, работая моряком, каких-либо недоразумений с таможней не имел. И вот – служба в таможне.

Архангельская таможня у руководства Главного таможенного управления МВТ СССР была на плохом счету, в коллективе процветало пьянство, отсутствовали оперативные показатели, слабо поставлена работа по борьбе с контрабандой и нарушениями таможенных правил. У властей города и области таможня авторитетом не пользовалась. Одним словом, наследство досталось не ахти.

В курс дела вошел быстро. Стал постепенно повышать требования к руководителям оперативных смен – требовать более качественного выполнения возложенных обязанностей. Разработали "Положение о дежурной смене", должностные обязанности инспекторского состава и всей таможни, стали четко планировать работу, провели общее собрание коллектива, партийное, профсоюзное и комсомольское собрания. Наметили конкретные планы по вопросам оперативной деятельности, сформировали новые дежурные смены. И, самое главное, усилил личный контроль за деятельностью оперативных дежурных смен, проверял днем и ночью, в выходные и праздники, сам постоянно выезжал с нарядами на таможенное оформление советских и иностранных судов, прибывающих из-за границы в Архангельский порт. Установил хорошие деловые контакты с командованием 4-го пограничного отряда и с контрольно-пропускным пунктом "Архангельск". С пограничниками стали проводить совместные мероприятия по усиленному досмотру судов заграничного плавания. После проведения этих и других мероприятий дисциплина, к сожалению, не поднималась, некоторые таможенники продолжали

пьянствовать в рабочее время, что для нашей службы чревато большими неприятностями. Пришлось принимать жесткие меры, некоторых пришлось уволить.

Вместо уволенных "стариков" принимали на работу в таможеню молодых сотрудников, которые в дальнейшем показали себя исключительно честными и порядочными таможенниками. Это, например, А.М. Карпунов (вырос до начальника Сыктывкарской таможни, стал генерал-майором таможенной службы), Г.А. Высоких (стал начальником Архангельской таможни, полковник таможенной службы), Ю.И. Железов (стал инструктором райкома партии), Е.И. Касаева (стала начальником отдела кадров таможни, подполковник таможенной службы), А.Г. Гордиенков (стал заместителем начальника таможни, кандидат юридических наук, полковник таможенной службы), В.А. Тупицын (стал первым заместителем начальника таможни, полковник таможенной службы), В.А. Сенин (стал первым заместителем начальника таможни по правоохранительной работе, полковник таможенной службы), Б.Г. Михайлов (стал первым заместителем начальника таможни по оперативной работе, полковник таможенной службы), Н.Ф. Майга (стал заместителем начальника таможни, полковник таможенной службы)...



Начальник Архангельской таможни, советник таможенной службы I ранга К. А. Корняков. 1982 г.

В 80-е годы внешнеторговая деятельность осуществлялась монопольно государством в лице многочисленных внешнеторговых объединений: "Экспортлес", "Машиноимпорт", "Экспортхлеб", "Союзвнештранс" и т.д.

Росли экспортно-импортные операции Архангельского порта, расширялась номенклатура внешнеторговых грузов, увеличивался приход судов заграничного плавания, особенно советских, таможенный контроль за которыми носил более длительный характер.

В начале 80-х годов пропуск экспортно-импортных грузов Архангельской таможней вырос с 2 до 2,9 млн. тонн, число советских судов заграничного плавания увеличилось с 900 до 1500, значительно увеличился заход и иностранных судов (около 600 в год).

Основная номенклатура экспорта из Архангельска оставалась прежней: лесоматериалы, картон, целлюлоза, цемент. Импорт – в основном металл, трубы большого и малого диаметра, зерно, доставка и обработка которого в порту учета представляла определенные трудности. Что касается таможенного контроля за выгрузкой зерна, то нам пришлось много попортить нервов из-за того, что руководство района порта Экономия как-то не обращало на это большого внимания. Мы принимали жесткие меры к руководству порта, вплоть до остановки выгрузки зерна. Эти действия помогли добиться значительного снижения потерь зерна при выгрузке.

В тоже время нам пока не удавалось осуществлять качественный контроль за хранением и погрузкой экспорта – по причине малочисленности таможенников. В основном все они были заняты оформлением советских и иностранных судов.

С 1983 года в Архангельский порт стали поступать новые импортные грузы: кукуруза, соевый шрот, сорго, а с лета 1985 года – картофель из ГДР. Таможня вела постоянный контроль за выгрузкой импорта и погрузкой экспорта лишь в районе порта Экономия, а контролировать эти работы в районе морского порта Бакарица и на лесозаводах удавалось не всегда. В порту Экономия круглосуточно дежурила оперативная смена таможенников, а на других участках порта мы не могли проводить эту работу, опять-таки из-за отсутствия дополнительного штата.

Однако, несмотря на нехватку сотрудников, мы все же периодически осуществляли выборочный таможенный контроль за погрузкой на других причалах бумаги, картона, а также так называемых "залегалых" импортных грузов. Так, при проверке погрузки экспортного картона на причалах Архангельского целлюлозно-бумажного комбината на теплоход "Советская Якутия" нами были выявлены дефекты картона: края рулонов и пакетов были разорваны или помяты более чем на 20 сантиметров. По результатам проверки составили таможенный акт, состоялся принципиальный, серьезный разговор с руководством комбината о недопущении в дальнейшем подобных фактов. Комбинат сделал новые "захваты", повысил ответственность стивидоров, и подобные факты прекратились.

Понятно, что штат сотрудников таможни никак не соответствовал возрастающему объему работы. Не обеспечивался должный таможенный контроль за советскими и иностранными судами заграничного плавания, не было наших сотрудников в ряде портов Белого моря, где была наша зона деятельности. До нескольких десятков судов заходили в Онегу, Кемь, Кереть, Ковду, Умоу, Нарьян-мар, а в Онеге и Мезени было только по одному таможеннику. Мы вынуждены были просить пограничников оформлять суда с экспортными лесоматериалами, предварительно провели с ними краткосрочное обучение.

До меня начальники таможни Г.Г. Быков и М.И. Незговоров неоднократно просили Главное таможенное управление МВТ СССР об увеличении штатов, и в ответ на их просьбы, словно в насмешку, штат увеличили – на одного человека.

С моим назначением на должность начальника таможни дело сдвинулось, так как к решению этой проблемы мы подключили обком КПСС и облисполком. В 1983 году в штате таможни был уже 31 сотрудник. Уже с 1982 года мы стали создавать отделы – сначала оперативный и грузовой. Руководить отделами поставили молодых сотрудников, желающих добросовестно работать. Начальником оперативного отдела назначили В.А. Тупицына (который до этого был секретарем комитета ВЛКСМ Северного речного пароходства), через год закончившего заочно экономический факультет Ленинградского института водного транспорта. Грузовым отделом поручили руководить А.М. Карпунову, работавшему до таможни вторым помощником капитана на судах Северного морского пароходства и вскоре поступившему на заочный юридический факультет Ленинградского государственного университета, который успешно закончил. Вот с этого времени жизнь и работа в таможне, можно со всей уверенностью сказать, "закипела".

В начале 1982 года руководство Главного таможенного Управления Министерства внешней торговли СССР направило меня на Рижские 2-х месячные курсы подготовки и переподготовки начальников таможенных органов СССР. Лекции на курсах нам читали заместители начальника, начальники отделов ГТУ Чмель, Горин, Васильев, опытные начальники таможен Марков (Иркутской), Шишков (Калининградской), Полянский (Гродненской), Ерусалимский (Рижской). Кроме лекций значительные знания таможенного дела я получил при общении с коллегами – впоследствии это опытные руководители таможенных органов СССР и России: Зубков (заместитель начальника Дальневосточного таможенного управления), Фомин (начальник Выборгской таможни), Рудкин (начальник

Севастопольской таможни), Ятковский (начальник Одесской таможни), Дедовских (начальник Гродненской таможни) и многие другие. Рижские курсы дали очень много для становления молодого начальника таможни по вопросам таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств, организации борьбы с контрабандой и нарушениями таможенных правил, управления таможенным органом, взаимоотношений с личным составом, с органами власти на местах и смежными службами.



Курсы начальников таможен СССР в г. Рига. 1982 г.

Много внимания мы уделяли повышению общеобразовательного уровня личного состава. На работу в таможню принимали в основном лиц, имеющих высшее образование и со знанием иностранных языков. Достаточно сказать, что в таможне 10 сотрудников получали надбавку к зарплате за знание иностранных языков, а 7 сотрудников знали по два иностранных языка.

С конца 1982 года из Риги высшие курсы были переведены в Таллин, где для слушателей были созданы более комфортные условия. Мы на курсы постоянно направляли заместителей начальника таможни, начальников отделов. Работа с кадрами строилась в соответствии с планами ГТУ МВТ СССР.

В первой половине 80-х годов в период навигации суда оформлялись на рейде "Чижовка", таможенный наряд вместе с пограничниками и врачом выезжали из порта Экономия на катере. Как известно, первым на судно поднимается врач, который выясняет санитарную обстановку, и если все хорошо, то разрешает на борт подниматься таможенникам и пограничникам. Время оформления судов регламентировалось совместным приказом Главного таможенного управления и Министерства морского флота, в котором определено, что судно грузоподъемностью до 1500 тонн оформляется 1,5 часа, грузоподъемностью до 2500 тонн – 2,5 часа, а если более 3000 тонн, от до 3,5 часа. В эти сроки мы обязаны уложиться – не минуты больше. Иначе капитан судна имеет право предъявить иск за просроченное время из расчета стоимости простоя судна в час. Несколько позже мы разрешали свободную практику в указанное время (грузовые операции), но работали по жилым помещениям и в машинном отделении столько времени, сколько требовалось.

Прежде чем выезжать на оформление судна внимательно анализировали все обстоятельства: какой груз, из какой страны судно прибыло, какой экипаж, были ли на этом судне ранее нарушения таможенных правил у нас или в другом порту. У нас имелись схемы расположения помещений на судах всех типов, мы их скрупулезно изучали. Обязательно просматривали нашу картотеку, в которую заносились данные о контрабанде или нарушении таможенных правил. В этой картотеке фиксировались и нарушения, выявленные другими морскими таможнями. В целом, после анализа, мы знали на судне около 10 000 мест возможного сокрытия предметов контрабанды, но зачастую и этих данных не хватало, чтобы найти контрабанду.

При наличии информации, подозрений на контрабанду мы совместно с пограничниками проводили усиленные и повторные досмотры судов. Для проведения таких операций привлекалось до 10 таможенников и до 15 пограничников, которые в основном делали "перекрытия" по палубам судна, чтобы не было передвижения членов экипажа по судну. При таком контроле зачастую добивались неплохих результатов в борьбе с контрабандой.



*Сергей Вотченников, Сергей Коняев, Дмитрий Сабуров,
Сергей Рогачев, Евгений Баранчев и начальник таможни
К. А. Корняков. Зима 1983 г.*

В зимний период суда заходили в порт с помощью ледоколов и для оформления таможенных и пограничных формальностей становились на рейде. Сотрудники таможни в пургу, морозы выходили по битому льду по брошенным кое-как доскам к борту судна, а после выполнения всех формальностей по этому же пути возвращались обратно. Было несколько случаев, когда ребята проваливались в воду. После этого мы перед руководством пароходства и порта поставили жестко вопрос: при таких крайне опасных для жизни таможенников условиях оформлять суда на рейде во льдах не будем.

Сначала попробовали обойтись сколоченным из досок настилом – портовые рабочие доставляли его к месту стоянки судна и выстилали от берега до судна. Но это тоже был не выход, так как таможенникам приходилось в двухметровом снеге добираться до берега, а затем по доскам до судна. Зачастую эти операции осуществлялись ночью, в пургу и морозы. Мы снова поставили вопрос перед руководством пароходства и порта, чтобы для проведения таможенных формальностей суда ставили к причалу. Как известно, причальная линия в Архангельском морском торговом порту имеет длину 60 км по обоим берегам реки Северная Двина. Договорились о компромиссном решении: ставить суда к причалу только в районе порта Экономия, а после оформления судно следовало под проводкой портового ледокола до соответствующего причала для погрузки пиломатериала. Руководство порта Экономия выделило нам помещение, в котором круглосуточно дежурил таможенный наряд.

Большое значение мы уделяли профилактической работе, часто выступали перед капитанами, первыми помощниками капитанов, перед женами моряков, моряками и курсантами мореходных училища и школы, привлекали для этой работы и средства массовой информации. В таможне был создан внештатный консультационный пункт по разъяснению таможенных правил, оборудовали стенд с информацией по таможенным вопросам. По инициативе пароходства в студии звукозаписи вели запись материалов на пленки и рассылали на суда заграничания.

Однако, несмотря на это, количество случаев контрабанды росло. Например, в 1981 году было 8 случаев контрабанды, а в 1983 году уже 16. Ежегодно росла и обнаруженная контрабанда в крупных размерах. Так, в 1981 году был один случай крупной контрабанды на сумму 1200 рублей, а 1984 году — на сумму 6360 рублей. Предметами контрабанды в

основном были джинсы и джинсовые изделия, магнитофоны, магнитофонные записи и грампластинки, пластиковые пакеты и порнография.

Интересен для сегодняшней молодежи тот факт, что среди предметов, запрещенных к ввозу в СССР и являющихся "вредными в идеологическом отношении", считались вещи с американской символикой (флаг США, наклейки с орлом), стихи и записи Высоцкого, Окуджавы, книги Солженицына разумеется, зарубежные журналы и газеты со статьями и фотографиями, порочащими жизнь в СССР. При обнаружении предметов с американской символикой таможенник предлагал владельцу эти эмблемы спороть, а если не получалось, то сами предметы задерживались. Но при повторных досмотрах или контроле на проходных воротах порта или лесозавода обнаруживалось, что бирки, эмблемы, споротые перед приходом в порт, были вновь пришиты на место. После нескольких таких случаев споротые эмблемы и бирки стали отбирать и передать пограничникам как "идеологически вредные материалы", за противодействие проникновению которых отвечали они.

Моряки продолжали провозить контрабанду весьма ухищренными способами, причем в крупных размерах. Так, например, у одного капитана судна был обнаружен в разобранном виде автомобиль "Ауди-100". Эксперты подтвердили, что все части автомобиля в рабочем состоянии – достаточно нескольких часов работы, чтобы его собрать. А у другого капитана в каюте за переборкой, в пустотелом пространстве, обнаружено несколько десятков магнитофонов иностранного производства. Оба капитана сурово наказаны руководством пароходства.

Эти случаи заставили руководство Северного морского пароходства применять жесткие правила в отношении моряков, занимавшихся контрабандой, и судов, на которых она провозилась. Экипажи таких судов порой на несколько лет лишались права участвовать в подведении итогов социалистического соревнования и лишались ранее завоеванных почетных званий. А у моряков, уличенных в контрабанде, навсегда закрывалась заграничная виза. В пароходстве работала дисциплинарная комиссия, на которой заслушивались отчеты капитанов судов, в том числе о соблюдении таможенных правил.

При этих жестких условиях моряки стали прятать контрабандные товары более тщательно и ухищренно, особенно в нежилых помещениях. В результате чего росло число "бесхозной контрабанды", при обнаружении которой нельзя было установить владельца. Контрабандные товары (особенно джинсы) прятали в судовые электрогенераторы, в главный двигатель, на капроновую жилку привязывали и спускали в топливные танки. После постановки на якорь, в ожидании таможенной комиссии, некоторые умудрялись, привязывая за капроновую жилку предметы контрабанды, с тяжелым грузом опускать за борт. И много было других ухищрений. Ну а таможенники – при тщательном первичном досмотре судна, и при повторном, уже крупным нарядом и совместно с пограничниками, а также при контроле на проходных воротах – "нарабатывали опыт".

В декабре 1982 года Главное таможенное управление проверило работу нашей таможни по борьбе с контрабандой. Проверка проводилась с целью выяснения, как реализуется решение состоявшегося в Таллине в августе 1982 года совещания начальников таможен Балтийского и Северного регионов по вопросам усиления борьбы с контрабандой. На этом совещании мне пришлось выступить с докладом по обмену опытом работы по борьбе с контрабандой. В ходе проверки работа таможни по профилактике контрабанды и разъяснению таможенных правил была оценена положительно.

Но останавливаться на достигнутом было нельзя, и мы особое внимание стали уделять борьбе с контрабандой в Мезени и Онеге, направляя в эти порты дополнительные силы таможенников. От руководителей отделов, таможенных постов требовали полного использования технических средств таможенного контроля (ТСТК), повышения уровня профессионализма, Укрепления взаимодействия таможни с досмотровыми группами на советских судах. В соответствии с приказом начальника пароходства на всех судах были созданы досмотровые группы которые до прихода в советский порт обязаны проводить

полный досмотр судна на предмет обнаружения контрабанды. Акт досмотра предъявлялся старшему таможенному наряду. Эта практика недолго действовала: стали формироваться группы моряков, которые совместно прятали контрабанду, на некоторых судах имели место коллективные сговоры, акты таможенникам предъявлялись фиктивные. В результате мы стали лишь еще тщательнее проводить досмотры по поиску предметов контрабанды.

Через руководство ГТУ нам удалось решить вопрос о дополнительном выделении ТСТК: металлодетекторы, новые зеркала, более мощные фонари и т.д. Мы ввели в практику обмена опытом работы, сотрудников таможни направляли в командировки в другие таможни (Мурманскую, Рижскую, Ленинградскую), некоторые группы возглавлял я сам.

Главная трудность при осуществлении таможенного контроля в Архангельском порту заключалась в том, что там насчитывалось около 40 проходных ворот, большинство из которых не были соответствующим образом оборудованы. Трудно было также осуществлять контроль за судами заграничного плавания, стоящими на городском, Соломбальском и Уемском рейдах. В летний период на этих рейдах иногда стояло более 30 судов. Практически не контролировался снос вещей моряков, к судам, стоящим на рейдах, швартовались рейдовые катера, бункеровщики, сборщики мусора и льяльных вод, суда технического обслуживания, "Торгмортранса" (подвозящие продукты питания), катера, находящиеся в личном пользовании граждан, которых только в Архангельске зарегистрировано более 17 тысяч.

Чтобы все это контролировать, необходим соответствующий штат сотрудников, нужен свой, таможенный, быстроходный катер, а также надо построить проходные контрольно-пропускные ворота на всех лесозаводах, провести целый ряд других организационных мероприятий. Нами были написаны письма всем директорам лесозаводов (их 36), генеральному директору лесопромышленного объединения "Северолесозэкспорт", руководству морского, рыбного и речного портов. За поддержкой в решении этих вопросов мы обратились к руководству Регионального управления КГБ СССР, командованию 4-го пограничного отряда, руководству Архангельского облисполкома. Во всех ведомствах получили полную поддержку. Нами был разработан проект проходных ворот, оборудованных помещением для таможенников и сотрудников охраны. В течение летнего периода проходные ворота лесозаводов и всех морских организаций переделаны в соответствии с нашими пожеланиями. Руководство ГТУ выделило нам новый катер, а для его стоянки речное пароходство передало таможне бесплатно старенький дебаркадер, который мы отремонтировали своими силами, оборудовали помещения для оперативного состава таможни, установили радиосвязь с таможней. Естественно, в результате всех этих мероприятий таможенный контроль на всей акватории Архангельского порта значительно улучшился.

В 1983 году в таможне была создана постоянно действующая внештатная аттестационная комиссия, занимавшаяся изучением деловых и моральных качеств сотрудников, вынесением рекомендаций о присвоении им персональных званий и предложений по назначению на вышестоящие должности. Мы уделяли очень большое внимание работе с резервом кадров. У нас было заведено за правило, что на каждую должность, не исключая начальника таможни, его заместителя, начальников отделов, руководителей дежурных оперативных смен, был резерв из трех человек. Это делалось гласно, об этом знал весь личный состав таможни... Мы строго руководствовались правилом, что при уходе в отпуск или учебу основного сотрудника его обязанности выполнял сотрудник из резерва, и это положение записали в должностную инструкцию. Резерв кадров обсуждался на открытом партийном собрании и утверждался приказом начальника таможни. Как правило, назначение сотрудника на вышестоящую должность производилось только из резерва. Нашу инициативу поддержало руководство Главного таможенного управления МВТ.

В 1982-1985 годах важную роль в совершенствовании работы таможни играли ежемесячные производственные совещания и еженедельные занятия по ПДК – повышению деловой квалификации. На них рассматривались самые разнообразные

вопросы, касающиеся работы таможи: ознакомление с приказами, циркулярами и письмами МВТ, ГТУ, обмен опытом работы, отчеты сотрудников о выполнении должностных обязанностей, разбор конкретных контрабандных дел, изучение материалов журнала "Социалистический таможенный контроль" и БОИ – бюллетеней оперативной информации, в которых обобщался опыт по всем таможням Советского Союза. Автором этого издания был опытный специалист – начальник отдела по борьбе с контрабандой Главного таможенного управления В.К. Скрипник. За многие годы издания БОИ накопилось много интересных материалов по опыту работы таможенных органов по многим направлениям. Недавно я приступил к работе над книгой "Контрабанда и борьба с ней". Материалы Бюллетеней оперативной информации нашли место в этой книге.

Производственные совещания не только расширяли кругозор сотрудников таможи, но преследовали и воспитательную цель. Они дисциплинировали руководителей всех звеньев, являлись школой повышения профессиональных знаний всего личного состава. Кстати, практику проведения ПДК в Архангельской таможне поддержало руководство Главного таможенного управления.

В годовом оперативном отчете за 1984 год руководству ГТУ было доложено, что психологический климат в таможне улучшился, таможня вышла "из прорыва". Для этого потребовалось три года напряженной работы всего коллектива.

Меня, как начальника таможи, жители Октябрьского района города Архангельска дважды избирали депутатом районного Совета депутатов трудящихся. Авторитет таможи в городе, области и у руководства ГТУ поднимался. Я принимал участие в работе советских и партийных органов города и области, выступал с докладами о работе таможи, ее роли как регулятора внешнеэкономической деятельности региона.

Выйти "из прорыва" таможи не удалось, если бы не мой заместитель В.И. Амельфин, начальник таможенного поста Н.П. Вересовой, начальники отделов А.М. Карпунов, В.А. Тупицын, старший смены В.П. Чумаков, инспекторы Г.А. Высоких, В.А. Сенин, старший инспектор по кадрам Е.И. Касаева и многие другие. Они помогали мобилизовать коллектив на выполнение задач, поставленных Главным таможенным управлением МВТ СССР.

В середине 80-х годов необходимость более полного использования возможностей взаимовыгодного международного разделения труда в условиях изменения стратегии внешней политики потребовала от государства перестройки таможенного дела. Это диктовалось также всем ходом современной истории, потребовавшей конструктивного, созидательного взаимодействия государств и народов в масштабах всей планеты. Все это потребовало проведения ряда организационных мероприятий, пересмотра структуры и управления.

19 августа 1986 года Совет Министров СССР принял постановления "О мерах по совершенствованию управления внешнеэкономическими связями" и "О мерах по совершенствованию управления экономическим и научно-техническим сотрудничеством с социалистическими странами". Была создана Государственная внешнеэкономическая комиссия (ГВК) при Совете Министров СССР, на которую возлагалось руководство Деятельностью Министерства внешнеэкономических связей СССР, Внешэкономбанка СССР, Главного управления Государственного таможенного комитета при Совете Министров СССР. Кроме того, ГВК руководила работой всех министерств, ведомств, корпоративных объединений, выходящих на внешний рынок, занималась планированием и регулированием структуры импорта и экспорта, готовила предложения по конкретным направлениям развития экономического сотрудничества с зарубежными странами.

Реформа органов внешнеэкономических связей СССР потребовала перестройки таможенной системы в соответствии с новыми требованиями к таможенным органам. Ведомственное подчинение Главного таможенного управления Министерства внешней

торговли СССР не обеспечивало действенного государственного контроля за внешнеторговыми операциями, досмотром пассажиров и борьбой с контрабандой.

Решением Совета Министров СССР от 12 февраля 1986 года № 222 было образовано Главное управление Государственного таможенного контроля (ГУ ГТК) при Совете Министров СССР на базе Главного таможенного управления МВТ СССР. Начальником ГУ ГТК был назначен Владимир Николаевич Базовский. До этого он был заместителем заведующего отделом заграничных кадров ЦК КПСС. Ему было присвоено персональное звание "Действительного государственного советника таможенной службы", его первым заместителем назначен В.К. Бояров.

13 июля 1987 года Советом Министров СССР было утверждено Положение о ГУ ГТК, в котором говорилось, что Главное управление является общесоюзным органом государственного таможенного контроля и руководствуется законами Советского государства, решением высших законодательных и распорядительных органов СССР и другими нормативными актами. На таможенный Главк возлагалась обязанность по осуществлению правовой работы и руководству таможенными учреждениями, таможенными уполномоченными и подведомственными предприятиями и организациями.



Начальник Архангельской таможни (в форменной одежде нового образца). 1988 г.

ГУ ГТК СССР занималось разработкой предложений в области таможенной политики, руководило таможенным делом, осуществлением государственного таможенного контроля за соблюдением министерствами, ведомствами, объединениями, предприятиями, организациями и физическими лицами установленного порядка перемещения через границу товаров и иного имущества, транспортных средств, предметов личного потребления, советской и иностранной валюты и валютных ценностей. Важной стороной деятельности таможенного органа являлась борьба с контрабандой и нарушением таможенных правил, обеспечение в пределах своей компетенции выполнения обязательств по международным договорам СССР в части, касающейся таможенного дела.

Являясь самостоятельным государственным органом, ГУ ГТК СССР организовывало свою работу в тесном взаимодействии с компетентными органами при осуществлении ими пограничного, санитарно-карантинного, ветеринарного, фитосанитарного контроля, а также контроля за вывозом ценностей культуры и произведений искусства.

Структурные подразделения ГУ ГТК СССР обеспечивали укрепление законности, правильного применения Таможенного кодекса СССР и иных государственных актов. Главк организационно-правовыми средствами регулировал дальнейшее развитие международного сотрудничества с таможенными органами зарубежных стран.

Важным условием обеспечения коренной перестройки работы таможенной системы являлось наличие квалифицированных кадров. Были приняты меры по пополнению кадров таможенных органов за счет квалифицированных экономистов, юристов, работников предприятий и учреждений. Постоянным резервом пополнения служащих таможенных учреждений стали уволенные в запас пограничники и воины Вооруженных сил.

Основным этапом роста профессионального уровня таможенников стала реализация приказа ГУ ГТК СССР от 12 февраля 1987 года "О повышении квалификации работников таможенной системы", в соответствии с которым был разработан план обучения кадров руководящего состава на курсах повышения квалификации работников таможенных органов в Таллине. Таможенные работники обучались в МГИМО, Ленинградском государственном университете, Свердловском юридическом институте. Мы в это время по

рекомендации руководства комсомольской организации рекомендовали для учебы в МГИМО 6 архангельских ребят, которые успешно закончили институт и работают во внешнеэкономических организациях страны.

Решением Совета Министров СССР с 10 января 1989 года в системе таможенных органов был создан Институт повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных работников, в котором только в год открытия прошли обучение около 3000 слушателей. Более десяти сотрудников Архангельской таможни прошли обучение в этом институте. Постоянное внимание уделялось повышению квалификации работников ГУ ГТК СССР. Они стали обучаться на курсах в Академии народного хозяйства при Совете Министров СССР, повышать свои знания в системе экономической учебы. Первый набор слушателей Академии закончил и я. Мы слушали лекции крупнейших ученых экономистов, юристов страны, а также руководителей министерств и ведомств.

После образования ГУ ГТК СССР первоначально Архангельская таможня подчинялась непосредственно Главку, а с 10 мая 1990 года – вновь созданному Северо-Западному таможенному управлению ГУ ГТК в Ленинграде, в зону деятельности которого вошли 10 таможен (Архангельская, Ленинградская, Калининградская, Мурманская, Сыктывкарская, Выборгская, Железнодорожная, Вяртсильская, Костомукшская, Пулковская).



Начальник Архангельской-таможни. Опять форма нового образца. 1989 г.

В годы перестройки продолжалось расширение сети таможенных учреждений в СССР. С 1988 года создавались таможенные зоны, где таможенный контроль осуществлялся на особых, льготных условиях.

В этот период мы много уделяли внимания повышению культуры, оперативности в работе таможни, кадровым вопросам. Расширялись связи таможенных органов страны не только с коллегами из стран СЭВ, но и Запада, а также с Интерполом, особенно по вопросам борьбы с контрабандой. Архангельской таможне пришлось плотно работать с Интерполом по проблемам незаконного ввоза в страну организованными преступными группами автомашин. В результате нами были конфисковано несколько автомобилей повышенной классности. Сотрудники Интерпола по нашей просьбе помогали нам найти владельцев украденных автомобилей в Бельгии. С одним из контрабандистов мы долго судились, но после того с помощью сотрудников Интерпола нами в суд были представлены соответствующие документы, суд принял решение привлечь контрабандиста к уголовной ответственности и конфискации в пользу государства дорогой автомашины.

ГУ ГТК проводило большую подготовительную работу среди таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) по введению в действие грузовой таможенной декларации (ГТД). В Москве, в здании Академии общественных наук при ЦК КПСС, было проведено Всероссийское совещание начальников таможен и таможенных постов. Начальник ГУ ГТК В.К. Бояров в своем докладе поставил перед руководителями таможенных органов задачу в кратчайшие сроки изучить применение гармонизированной системы для внедрения ГТД. В каждую таможню был выделен ксерокс, на котором размножали ГТД и бесплатно раздавали участникам ВЭД. После проведения большой организаторской работы и изучения гармонизированной системы с 1 апреля 1989 года в СССР была введена в действие ГТД, в соответствии с которой все участники внешнеторговой деятельности обязывались заблаговременно заявлять о товарах и ином имуществе, перемещаемом через таможенную границу страны.

В связи с этим многое менялось в деятельности таможен, их внутренней структуре и кадрах. В пограничных таможнях создавались внутренние посты и пункты, правовые

отделы, отделы организации таможенного контроля, таможенной статистики и анализа. Для работы в таможне были нужны экономисты и юристы.

Активизировалась внешнеторговая деятельность и на Архангельском севере. Если грузооборот внешней торговли региона в 1986-1988 годы по сравнению с 1985 годом снижался ежегодно, то уже в 1989 году нами было оформлено 1718 судов, около 4-х миллионов тонн грузов, около 43 тысяч человек.

Значительно расширилась сеть таможенных органов. Если в первой половине 80-х годов работали пограничные Архангельская таможня и таможенные посты в Онеге и Мезени, то в 1989 году были созданы таможенные посты в Коноше, Коряжме, Новодвинске, а в 1991 году – в Вельске, Няндоме, Октябрьском, Плесецеке.

Зона деятельности Архангельской таможни значительно расширилась. В нее входили не только порты Архангельск, Мезень, Онега, Нарьян-Мар, но и Новый порт (Обская губа), Дудинка, Игарка, Норильск, а также города, поселки и районы Архангельской области, а также Ненецкий, Таймырский, Ямало-Ненецкий автономные округа, север Тюменской области и Красноярского края.

Ежегодно, причем весьма значительно, увеличивались штаты таможни. Если в 1981 году в таможне был штат 20 человек, то в 1989 году уже 90 человек.

Одновременно менялась структура таможни. Мы создали функциональные отделы: пять оперативных, грузовой, по борьбе с контрабандой, оперативно-технический, бухгалтерского учета и контроля, таможенных платежей, таможенной статистики и анализа, валютного контроля, автоматизированной системы управления, технических средств таможенного контроля. В таможню пришли высококвалифицированные специалисты с высшим образованием – В.Г. Щипунова, Н.Я. Карельская, Н.В. Северинова, В.С. Павлов, Г.А. Высоких, В.А. Сенин, А.В. Баев, А.И. Дистрянов, А.Д. Гордиенков, В.Г. Мосиенко и другие.

В короткие сроки сформировали отделы, разработали "Положения об отделах", должностные инструкции сотрудников. Направлений и рекомендаций сверху практически не поступало. Пришлось их разрабатывать самим и высылать их в Москву на согласование и утверждение. Например, А.В. Баев разработал рекомендации по валютному контролю, которые немного позже были рекомендованы подразделениям этого направления для всех таможен страны. А.И. Дистрянов разработал "Положение о дежурной службе и охране в таможне", которое также нашло отражение в руководящих документах ГУ ГТК.

Все эти изменения накладывали на нас ответственность по повышению собираемости платежей и своевременному их перечислению в бюджет страны. Особенно бурный рост начался с 1988 года.

Начиная с 1986 года, стали эффективно использоваться сибирские недра по добыче нефти и газа. Для обеспечения народного хозяйства и экспорта нефти и газа требовались трубы большого диаметра, которые в СССР заводы не выпускали. Правительство страны закупало их в странах Западной Европы. Доставлять трубы на сибирский север могли только крупнотоннажные суда морского флота.

Первое время для таможенного оформления суда заходили в Мурманский и Архангельский порты, что было экономически крайне невыгодно, требовалось много времени для захода в порты и оформления судов и товара в таможенном и пограничном отношениях. После изучения ситуации было принято решение поручить эту работу Архангельской таможне с выездом сотрудников в Обскую губу и на месте осуществлять таможенное оформление и таможенный контроль труб большого диаметра и судов с членами экипажей. Причала там не было, оформление проводилось на рейде далеко от речного порта Салехард. Обская губа – это практически море, где постоянно сильные ветра. Нефтегазовое ведомство для

таможенников и пограничников выделило дебаркадер (выпуск 1937 года), который установили на якоря в Обской губе. О каком-либо комфорте и говорить нечего – даже обогреться было негде, дебаркадер постоянно качало морской волной. Две навигации сотрудники таможни на попутных судах выезжали туда в командировки на 40 суток. Первопроходцами этой тяжелой работы были инспекторы таможни С. Кравцов, Д. Сабуров, А. Рогачев, М. Колобаев, Е. Баранчев. Ребята прекрасно справились с важнейшим государственным заданием, оформили более 50 крупнотоннажных судов, 500 тысяч тонн труб большого диаметра, от владельцев товара не было ни малейших замечаний. В то время сотрудники таможенных органов почему-то правительственными наградами не награждались, а ребята их заслужили. Уже через 20 с лишним лет, работая в Российской таможенной академии, я обратился в кадровую службу "Газпрома" о награждении Почетными грамотами этих ребят. На имя руководства "Газпрома" подготовил соответствующее письмо, на уровне руководителей среднего звена это вопрос как бы решался положительно, даже президент А. Миллер поддержал нас, но аппаратная бюрократическая машина нашу инициативу погасила. Поощрить сотрудников таможни за их героический труд отказались, заявив мне, что таможенники не являлись работниками "Газпрома". А это мероприятие мы планировали к 420-летию Архангельской таможни.



Участники Всесоюзного совещания начальников таможен СССР. 1989 г.

Трудная и ответственная работа у нас на Севере. В зону деятельности таможни входил Таймыр, где находилось два важных порта – Дудинка и Игарка. Из Дудинки экспортировали продукцию Норильского горнообогатительного комбината (особо ценные металлы), из Игарки – сибирский лес. Мы были вынуждены в эти порты командировать наших сотрудников. На попутных судах из Архангельска таможенники добирались до Дудинки и Игарки. В Игарке в летнюю навигацию скапливалось более 40 судов ежедневно, почти все они загружались на рейде. По реке Енисей лес на баржах доставлялся в Игарку из южных районов Красноярского края. В Игарке сотрудникам таможни руководство лесокombината выделило на причале будку – бытовка для рабочих. На оформление судов выходили на катерах, за смену ребята (два сотрудника) оформляли более 10 судов. Это очень большая нагрузка. Мы и с этой задачей справлялись без каких-либо нареканий. Позже была создана Красноярская таможня и эти два порта вошли в зону ее деятельности. Архангельские таможенники по таможенному оформлению и таможенному контролю судов были высокими профессионалами, а красноярским коллегам эта работа первое время была просто недоступна. Они приезжали к нам в Архангельск и длительное время учились

технологическим операциям по таможенному оформлению судов заграничного плавания и, в частности, по оформлению экспортных пиломатериалов. По просьбе руководства таможни мы отправляли наших ребят в Игарку и на месте передавали опыт красноярским таможенникам.

Эффективность борьбы с контрабандой напрямую зависела от наличия технических средств таможенного контроля.

Пограничники передали нам прибор ночного видения, которой мы очень эффективно использовали для наблюдения за судами, стоящими на рейде. Получили подзорную трубу, кратные бинокли, детекторы "Каннабиса", компактные ультрафиолетовые фонари, экспресс-анализаторы на наркотики, приборы по определению драгметаллов, советской и иностранной валюты. Инспекторы из отдела по борьбе с контрабандой (начальник В.А. Сенин) разработали проект оперативного чемодана, в который можно было уложить весь комплект ТСТК.

Все эти мероприятия позволили нам расширить перечень предметов контрабанды: изделия из вельветовых тканей, электронные часы с калькуляторами, авторучки с часами, кроссовки, магнитофоны, советская валюта.

В начале 90-х годов увеличился поток выезда граждан из СССР на постоянное место жительства (ПМЖ) за границу, особенно в Израиль. По согласованию с руководством Архангельского отделения Северной железной дороги сначала арендовали, а позже приобрели на железнодорожной станции Архангельск-город здание, в котором разместили сотрудников грузового отдела (начальник С.Н. Коняев). Учитывая, что на ПМЖ стало много выезжать граждан, мы усилили работу по таможенному контролю при оформлении их багажа. В ходе досмотра обнаруживали не предъявленные таможенному контролю изделия из драгоценных металлов и камней, антикварные предметы на крупные суммы от 824 до 9934 рублей.

С увеличением нагрузки в таможне уделялось постоянное внимание работе с кадрами. Штат таможни рос, быстро пополнялся новыми, не имеющими опыта сотрудниками. Мы создали аттестационную комиссию, институт наставничества, Положение о котором мы разработали и утвердили приказом начальника таможни. Заместитель начальника таможни В.И. Амельфин постоянно организовывал конкурсы на лучшее знание таможенных правил, в последующем такие конкурсы превратились в красивое праздничное мероприятие. Особое внимание уделяли повышению роли руководителей среднего звена.

Совместно с профсоюзным комитетом организовали социалистическое соревнование. Так, в 1985 году у нас впервые появились два "Ударника коммунистического труда" – начальники отделов А.М. Карпунов и С.Н. Коняев, шесть сотрудников имели звание "Лучший по профессии", восемь человек были занесены на Доску почета таможни, двум отделам было присвоено звание "Отдел образцового труда". Из 43 сотрудников таможни 20 имели высшее или незаконченное высшее образование, 12 сотрудников получали надбавку за знание одного или двух иностранных языков.

Личный состав таможни активно занимался спортом, всем коллективом выезжали за город для катания на лыжах, на охоту, рыбалку. Ежегодно организовывали спартакиады по различным видам спорта, в которых принимали участие члены семей сотрудников. В 1989 году коллектив Архангельской таможни занял третье место по спорту среди таможен СССР. Все эти мероприятия позволили нам ликвидировать текучесть кадров.

В связи с распадом СССР и обретением суверенитета бывшими советскими республиками принципиально изменились место и роль таможенных органов в системе государственного управления в Российской Федерации.



Председатель Государственного таможенного комитета России Анатолий Сергеевич Круглов

Указом Президента Российской Федерации от 25 октября 1991 года была образована таможенная служба России. Председателем Государственного таможенного комитета России был назначен Анатолий Сергеевич Круглов, работавший до этого начальником Шереметьевской таможни. В конце года правительство утвердило "Положение о Государственном таможенном комитете Российской Федерации", был образован его центральный аппарат.

Сложность работы прежде всего состояла в том, что с распадом СССР России досталось всего лишь 20 % действующих таможен, тогда как ее доля во внешнеторговом товарообороте превышала 50 %. Страна получила более 14 тысяч километров неприкрытой западной границы. Нормативно-правовая база была ориентирована на социалистическую систему хозяйствования. В этих условиях ГТК России разработал программу развития таможенной службы России, которая была одобрена правительством. Программой предусматривалось создание сети таможенных учреждений внутри России и на ее границах, компьютеризация таможенной службы на территории всей России, техническое оснащение таможенных учреждений, переподготовка и повышение квалификации сотрудников, решение социальных вопросов работников таможенных учреждений.

Рассчитанная на несколько лет, программа предполагала создание на территории России в 1992-1993 годах 227 таможен, из них 201 внутри страны и только 26 на границе. Фактически по состоянию на 22 января 1992 года на территории Российской Федерации было 84 таможни и 111 таможенных постов. Если говорить о процентном соотношении внутренних и приграничных таможен, то внутренних было 49 %, приграничных 51 %. Планировалось открытие 54 таможенных учреждений, из них 13 приграничных. На этот период было два региональных таможенных управлений: Северо-Западное (Санкт-Петербург) и Дальневосточное (Владивосток). Планировалось создание следующих региональных управлений: Западное (Москва), Северо-Кавказское (Ростов-на-Дону), Поволжское (Нижний Новгород), Уральское (Екатеринбург), Западно-Сибирское (Новосибирск) и Восточно-Сибирское (Иркутск).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 августа 1992 года № 624 дополнительно к имеющимся 8 тысячам таможенников Государственному таможенному комитету России было разрешено увеличить штатную численность центрального аппарата на 150 человек, а также увеличивать штатную численность таможенных органов в 1992-1993 годах на 7,5 тысяч человек ежегодно, в 1994-1995 годах – на 4 тысячи ежегодно.

В решении задач создания российской таможенной службы важную роль сыграла реализация программы модернизации таможенных органов, осуществленная в период с 1986 по 1991 год, разработка перспективных стратегических направлений, превращение таможни в государственный орган, нацеленный на решение экономических и финансовых задач, а также развитие внешнеэкономической деятельности страны и установление взаимодействия с зарубежными службами по борьбе с контрабандой и наркобизнесом.

В основу таможенной политики были положены три принципа. Первый из них состоял в том, что на основе опыта дореволюционной России таможенные органы совместно с правоохранительными и другими государственными структурами стали органами, обеспечивающими экономическую безопасность России как внутри страны, так и на границе.

Второй принцип исходил из необходимости расширения связей и взаимодействия с таможенными службами других стран путем упрощения и унификации таможенных

процедур в соответствии с мировым опытом, развития сотрудничества в подготовке кадров, обмена информацией правоохранительного характера и т.д.

Третий – предполагал переориентировку таможенного контроля с границы внутрь страны, где оформлялась основная масса грузов.

В течение 1992 года и в первом квартале 1993 года доля грузовых таможенных деклараций, обработанных на внутренних таможах, возросла с 67,9 до 81,5 %, а доля деклараций, обработанных на пограничных таможах, соответственно сократилась с 32,1 до 18,5 %.

Смена приоритетов в таможенной службе потребовала огромных усилий в пресечении нарушений таможенных правил, особенно при экспорте сырьевых материалов. Дело в том, что таможенники не располагали приборами контроля за экспортом нефти, транспортировка которой через границу осуществляется как наземным транспортом, так и трубопроводным. Что касается практики контроля Архангельской таможни за экспортом нефти, то наш сотрудник (Б.Г. Михайлов) периодически на вертолете совместного российско-американского предприятия "Полярное сияние" вылетал в Ненецкий автономный округ, где добывалась нефть, и в соответствии с показаниями счетчика фиксировал количество экспортируемой нефти. Результаты контроля мы сообщали ГТК России. Расхождения между нашими данными и данными ГТК были большими, в течение года они составили 300 тысяч тонн, т.е. экспорта уходило больше, чем было законтрактровано. Однако наша обеспокоенность так осталась только нашей.



*Председатель ГТК России А. С. Круглов вручает начальнику Архангельской таможни К. А. Корнякову орден Почета.
11 октября 1995 г.*

Мы также выступили перед руководством ГТК с инициативой о введении более точного таможенного контроля экспорта пиломатериала. Просили приобрести и выделить нам влагометры, с помощью которых можно точнее фиксировать качество и количество экспортных пиломатериалов. Капитанов судов, директоров лесозаводов мы просили при предъявлении документов о количестве отправляемого пиломатериала судно ставить на ровный киль, чтобы были четко видны цифры на носу, корме и середине судна, указывающие его осадку после загрузки пиломатериалом. Мы уже владели практикой определения сортности пиломатериала и совместно с государственной инспекцией по контролю за качеством экспортной продукции проводили проверки, результаты которых оформлялись соответствующими актами. Были выявлены неоднократные случаи занижения сорта.

Вышедший 11 ноября 1991 года Указ Президента России "О либерализации внешнеэкономической деятельности РФ" сыграл ключевую роль в определении

направления экономической политики. Реализация Указа потребовала отказа от монополии внешней торговли, совершенствования таможенно-тарифного регулирования и экспортного контроля со стороны Таможенного комитета, министерств экономики, финансов, внешних экономических связей.

В 1992 году был принят ряд мер по совершенствованию тарифов. Численность сотрудников таможенных органов возросла до 18,5 тысяч человек, а число таможенных учреждений увеличилось с 200 до 400.

Важным шагом по обеспечению таможенных приоритетов внутри страны и на международной арене явились подготовки и выход в свет в 1993 году Таможенного кодекса Российской Федерации и Закона РФ "О таможенном тарифе". Они позволили таможенной службе России встать в ряд цивилизованных служб, выполнять задачи по защите экономических интересов страны.

Таможенный кодекс зафиксировал положение о том, что общее руководство таможенным делом осуществляют Президент РФ и Правительство РФ. Кодекс юридически закрепил сложившуюся к этому времени систему таможенных органов, состоящую из ГТК РФ, региональных управлений, таможен и таможенных постов. Более подробно комментировать этот кодекс нет необходимости, так как вступил в действие Таможенный кодекс Российской Федерации 2003 года.

Следует отметить, что во второй половине 1993 года Государственный таможенный комитет Российской Федерации разработал Концепцию развития таможенного дела на ближайшую перспективу. Приоритетными были названы пять программ:

- обустройство границы и развитие таможенной инфраструктуры;
- создание эффективной системы таможенных платежей;
- формирование таможенной статистики внешней торговли;
- кадровое обеспечение и социальное развитие таможенной службы;
- компьютеризация таможенных органов, их техническое оснащение.

С учетом новых задач, стоящих перед ГТК, изменилась структура центрального аппарата и региональных управлений. В систему таможенных органов вошли таможенные учреждения: Главный научный информационно-вычислительный центр, Российская таможенная академия с Институтом повышения квалификации и переподготовки работников таможенных учреждений, Центральная таможенная лаборатория и ряд государственных предприятий. Были организованы новые региональные управления – Северо-Западное, Калининградское, Уральское, Московское и другие.

25 октября 1994 года Указом Президента Российской Федерации было утверждено "Положение о Таможенном комитете Российской Федерации". С принятием этого документа завершился этап становления таможенного ведомства Российского государства. Таможенный комитет России обрел свой статус, свою структуру.

Учитывая важность мероприятий, намеченных в связи с реорганизацией таможенных органов России, руководством ГТК было принято решение о проведении 8 февраля 1994 года в городе Москве Всероссийского совещания руководителей таможенных органов Российской Федерации. В своем докладе председатель ГТК России А.С. Круглов отметил важность изучения и практического применения Таможенного кодекса Российской Федерации и Закона РФ "О таможенном тарифе", а также фундаментальное формирование таможенной инфраструктуры, совершенствование работы с кадрами, борьбы с контрабандой и нарушениями таможенных правил, пополнение бюджета страны.

К концу 1994 года в России уже действовало 15 региональных таможенных управлений, 143 таможни и 485 таможенных постов. В госбюджет было перечислено 14,4 триллиона рублей, что явилось результатом работы всех подразделений таможенного ведомства.

Серьезные перемены произошли в первой половине 90-х годов и в деятельности Архангельской таможни. Штат таможни увеличился со 126 до 474 человек, количество таможенных постов возросло с 5 до 11 (Вычегодский, Новодвинский, Нандомский, Коношский, Онежский, Октябрьский, Северодвинский, Вельский, Плесецкий, Нарьян-Марский, Талажский).

В эти 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 году. Директором центра был назначен Ю.А. Чеботов. В 1991 году под руководством ГТК России был выработан четкий курс на приоритетное обеспечение таможенных органов вычислительной техникой, средствами передачи данных и связи.

Летом 1991 года нас, группу начальников таможен, пригласили в ГТК России на совещание, которое было посвящено перспективам развития таможенных органов. С большим докладом выступил 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.

Совещание проходило демократично, и я, не вытерпев, перебивая докладчика, громко сказал: "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. К 1995 году у нас в таможне было уже около семидесяти различных программ, около сорока прислали из ГНИВЦ.

После этого совещания мы с директором ГНИВЦ Ю. А. Чеботовым много раз встречались и обсуждали дальнейшие перспективы 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 целях совершенствования таможенного контроля, повышения его эффективности и качества, усиления борьбы с контрабандой и нарушениями таможенных правил были созданы отделы: технических средств таможенного контроля и связи, таможенного оформления и таможенного контроля, расследования, дознания, досмотровый, по контролю за доставкой товаров.

На примере отдела по контролю за доставкой товаров (начальник А.В. Панкратов) можно показать важность этой работы. В то время значительно увеличился импорт в Архангельск и область. В целом по системе был очень большой процент недоставки товаров от импортера до места назначения временами эта цифра доходила до 35 %. Криминальные структуры и недобросовестные участники ВЭД использовали малейшие возможности по недоставке товара, тем самым избегали уплаты таможенных пошлин. Проблема недоставки была у меня на ежедневном контроле, я требовал от А.В. Панкратова принять все возможные меры для улучшения этих показателей. Была активизирована оперативная работа, привлекали спецслужбы, милицию для выяснения причин недоставки товара. Отделом заводились дела о нарушении таможенных правил. Сотрудники отдела

установили связь с пограничными таможнями, ежедневно обменивались информацией о перевозе товаров через границу. Для обмена опытом работы выезжали в командировки в пограничные таможни. Все это позволило в дальнейшем снизить процент недоставки товаров до 0,7 %. В результате возросла собираемость таможенных пошлин и их перечисление в федеральный бюджет.

Для проведения работы по предупреждению, выявлению, пресечению коррупции и других должностных преступлений и проступков в таможне создали отдел собственной безопасности (начальник отдела Д.Д. Анфимов, подполковник запаса, длительное время служивший военкомом одного из райвоенкоматов города). В этой щепетильной и крайне важной работе Дмитрий Дмитриевич показал себя высоким профессионалом. За многие годы работы в таможне не было случаев коррупции и взяточничества. Сотрудники отдела проводили серьезную профилактическую работу с личным составом, малейший случай "в зародыше" пресекался. Начальник отдела постоянно выступал на планерках у начальника таможни, предостерегая личный состав от внедрения к нам недобросовестных участников ВЭД и отдельных граждан. Силами отдела в городе выявлялись преступные элементы, которые пытались шантажировать таможенников и склонять их к преступной деятельности. При необходимости к семьям и сотрудникам приставлялась охрана, порой обращались за помощью к руководству УВД города. Эти мероприятия также давали положительный эффект. Архангельская таможня и ее сотрудники были неподкупны, ни разу не опозорили честь таможенника.

Значительное расширение штата Архангельской таможни (1991-1995 гг.) обернулось увеличением численности сотрудников, не обладающих достаточным профессионализмом, не имеющих необходимых теоретических знаний таможенного дела. Особенно остро недостаток профессионального мастерства ощущался на таможенных постах. Было принято решение о создании отдела подготовки и переподготовки кадров. В таможне выделили помещение для учебного класса, где вновь принятые в течение месяца "с отрывом от производства" занимались только изучением таможенной науки. Лекции им читали опытные сотрудники: Б.Г. Михайлов, Т.Б. Нечаева, А.В. Панкратов, С.А. Сенин, Г.А. Ванюта, В.И. Амельфин и другие. Приказом начальника таможни сформирована экзаменационная комиссия для приема экзаменов. Более того, к каждому новичку, опять-таки приказом по таможне, прикреплялся наставник. Как-то звонит мне из Москвы начальник Института подготовки кадров ГТК Н.М. Блинов и говорит: "Как ты посмотришь, если мы к тебе, в старейшую таможню страны, вышлем лингафонный кабинет на десять мест?" Этому сообщению мы очень обрадовались, тем более, что у нас уже более 10 лет действовали постоянные курсы по изучению иностранных языков. Мы стали первой в стране таможней, где был оборудован учебный лингафонный класс. Позже руководство СЗТУ на нашей базе организовало языковые курсы для сотрудников Вологодской и Сыктывкарской таможен. Договорились с руководством одной из городских организаций о выделении в их общежитии номеров для проживания курсантов. В этом деле большая заслуга была моего заместителя по кадрам полковника таможенной службы С.Н. Мальцева.

В эти же годы в целях обеспечения социальной защищенности сотрудников таможни было принято решение о создании социальной службы, руководителем которой был назначен В.И. Шестаков. До поступления на работу к нам он был заместителем мэра Архангельска, так что работа в социальной сфере была ему хорошо известна. Надо было навести порядок с очередностью постановки на учет сотрудников, нуждающихся в получении квартир, санаторно-курортных путевок, мест в детские дошкольные учреждения. Сегодня можно с уверенностью сказать, что все эти трудные социальные вопросы мы решали. Ежегодно более десяти сотрудников получали новые квартиры, все дети были устроены в детские сады и ясли, в достаточном количестве выделялись путевки в санатории и дома отдыха. Социальная служба в таможне пользовалась большим авторитетом.

В эти годы мы арендовали много помещений в здании "Главархангельскстроя". С учетом дальнейшего развития таможни мы принимали меры к тому, чтобы построить собственное

здание. У руководства города и области просили выделить нам одно из старых, заброшенных зданий, где мы могли бы разместиться после проведения капитального ремонта. Но поддержки мы не находили. Предлагали властям передать нам, например, практически заброшенное здание "Макаровских бань", расположенное на берегу Северной Двины, в центре города. Причем с обязательством реставрировать это здание как памятник архитектуры. Но получили отказ – под предлогом устройства в здании "семейного кафе". Оно так и не появилось, а здание до сих пор стоит в развалинах.



*Семинар-совещание начальников отделов СЗТУ
в Архангельской таможне. 1995 г.*

После этой неудавшейся попытки мы вновь обратились к властям города о передаче нам бывшего здания таможни (до 1964 года) на углу Набережной Ленина и улицы Карла Либкнехта. После реставрации мы планировали разместить здесь музей таможни, учебные классы и отдел подготовки кадров. Заместитель начальника областного управления культуры В.В. Филиппова в категорической форме отказала.

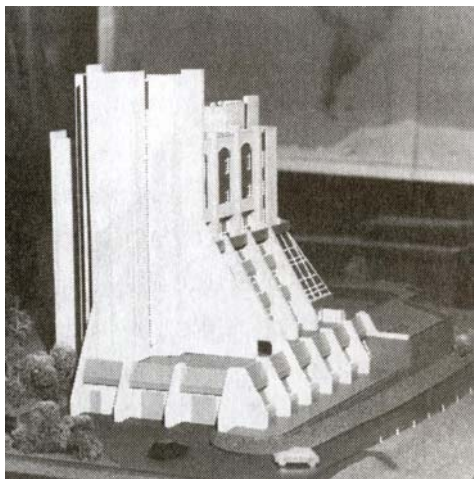
Когда в Архангельск приехал начальник Северо-Западного таможенного управления В.Б. Бобков, мы поставили перед ним вопрос о крайней необходимости иметь свое здание, так как аренда очень дорогая: "А не купить ли нам бывший Таможенный замок, который стоит также на берегу Северной Двины?" Мы осмотрели это здание, и он сказал: "Давай, пробивай, а денег на реконструкцию мы дадим". Мы с ним мечтали в этом здании оборудовать не только помещения для таможни, но и создать здесь Центральный музей таможенной службы Советского Союза. И опять власти отказали, а здание это и сегодня находится в том же аварийном состоянии, хотя реставрируют его уже более 20 лет. Вот так власти первого портового города России "решали" вопрос о выделении помещения для старейшей таможни страны.

Учитывая такое положение дел, мы обратились к председателю ГТК России А. С. Круглову с просьбой о выделении денег для строительства нового здания Архангельской таможни. И получили поддержку, но при условии найти проектную организацию, которая бы без лимитов и фондов взялась сделать нам проект здания.

И опять проблема с городскими властями – теперь по поводу выделения земельного участка для строительства. Мы указали двенадцать возможных мест, но архитектор города Г.А. Ляшенко везде отказал, сославшись на то, что, мол, все они заняты. А, между тем, многие участки до сих пор пустуют. Тогда я обратился ко Второму секретарю обкома партии В.Г. Елезову и рассказал ему о наших мытарствах. Он тут же при мне позвонил по

телефону мэру города В.М. Потемкину и попросил немедленно решить вопрос о выделении земельного участка для строительства нового здания Архангельской таможни, причем непременно на берегу Северной Двины. И вопрос был быстро решен.

Руководство ГТК России поставило перед нами задачу найти проектную организацию, и мы нашли ее – Институт Ленморниипроект. Мне разрешили выехать в Ленинград, и встретиться с директором Института. В результате переговоров нашли полное взаимопонимание, как говорится, "ударил по рукам" – заключили договор. Из Ленинграда выехал в Москву в ГТК и с первым заместителем Председателя ГТК России В.Ф. Кругликовым решили вопрос. Он подписал приказ о выделении денег для проектирования здания таможни, но при условии, что эта работа должна быть выполнена за два года.



*Макет здания Архангельской таможни.
1993 г.*

Работа пошла, в Институте объявили конкурс среди проектных групп. Проектировщики предложили прекрасный индивидуальный проект 4-этажного здания таможни, согласовали со всеми инстанциями, утвердили. Мы попросили сделать макет здания и привезли его в Архангельск – власти города ахнули.

Я доложил В.Ф. Кругликову, что могу привезти макет в Москву и показать руководству ГТК России. Скоро состоится Всероссийское совещание начальников таможен, ответил он. И пройдет оно в Академии общественных наук при ЦК КПСС, так что вези макет прямо туда. Что мы и сделали. Конечно, всем участникам совещания макет здания понравился, ведь это было единственное в России здание, специально спроектированное под таможню.

Штат Архангельской таможни продолжал расти, так что и четырех этажей показалось уже мало. Мы задали проектировщикам задачу увеличить этажность до шести, затем до восьми этажей. Руководство ГТК России поставило перед нами новую задачу – построить здание за два-три года, а средства на это будут выделены. В Архангельске заключили договор со строительно-монтажным трестом № 1 с таким расчетом, чтобы строительство завершить в эти самые два-три года, а финансирование работ мы гарантировали.



*Строительство нового здания
Архангельской таможни было
завершено 14 декабря 1994 г.*

14 декабря 1994 года государственная комиссия приняла здание в эксплуатацию, а в январе 1995 года мы уже работали в новом здании. На банкете по случаю ввода красивейшего в городе здания было много гостей, а мы, таможенники, праздновали победу над городскими бюрократами. Сегодня это здание украшает город и будет стоять века на берегу величественной Северной Двины.

При строительстве здания много сил и энергии вложили в эту работу заместитель начальника таможни по тылу Н.Ф. Майга, начальники отделов К.А. Белый, А.И. Сажин, В.Г. Павлов, Н.В. Северинова.

В связи с окончанием строительства нового здания таможни, средства массовой информации не преминули выступить с критикой в адрес руководства Архангельской таможни: "Вот, мол, куда утекают народные денежки!".

Чтобы развеять этот миф мы провели встречу с журналистами архангельской газеты "Северный комсомолец" более других критиковавшей нас. Цифры, которые мы показали,

опровергли утверждения критиков. В 1994 году таможня собрала и перечислила в бюджет страны 100 млрд. рублей, а на себя истратила, с учетом строительства здания таможни, - 9 млрд. рублей. В рубрике "Из первых уст" подзаголовком "За державу обидно" газета опубликовала мое интервью, причем с анонсом: "Начальник Архангельской таможни Клавдий Корняков убежден – Россию понемногу разворовывают...". Вот фрагмент этого материала:

"Вопрос корреспондента: Клавдий Александрович, а денежки на счет таможни кладете?

Ответ: Нет, пошлинные сборы перечисляются на особый депозит, с которого мы не имеем права снимать средства. Раз в три дня деньги отсюда уходят в федеральный бюджет.

Вопрос: Этот год (1995) уже чем-то особенен?

Ответ: Зимой, как обычно, прослеживалась "раскачка" – заключались договоры. Сейчас темпы нарастают (разговор состоялся 16 июня 1995 года). На начало июня было оформлено около 7 тысяч грузовых таможенных деклараций. Активнее всего осуществляют внешнеторговые отправки Архангельск, Коряжма, Новодвинск, Вельск, Плесецк. За пять месяцев года мы собрали 26 млрд. рублей таможенных пошлин и почти 5 млн. долларов США.

Вопрос: Проблемы с кадрами решены?

Ответ: Штат в основном набран (около 450 человек). Сейчас формируем резерв. Во вторник, среду и четверг с 14:00 ведется собеседование с желающими работать в таможне. Людей, приходящих из коммерческих структур, на работу в таможню не берем... В Нарьян-Маре скоро официально откроем таможенный пост. Сотрудники таможенного поста будут контролировать и трубопровод в районе Ардалинского месторождения. В поселке Харьяга стоит задвижка. Недавно созданная в Москве энергетическая таможня контролирует экспорт нефти, газа и электроэнергию. Так что мы теперь освоили все шесть видов транспорта.

Вопрос: Была необходимость?

Ответ: Восточно-Сибирская региональная таможня при облете своей территории на оперативном вертолете обнаружила контрабандную ЛЭП, по которой электроэнергия много лет далась напрямиком в Монголию. Теперь поступило указание проверить все "медвежьи углы" – нет ли где еще каких "чудес".



Приемка нового здания Архангельской таможни. На фото руководители города Архангельска, правоохранительных органов, строители и проектировщики, декабрь 1994 г.

Ждем открытия международного сектора в аэропорту Талаги. Вопрос решается уже несколько лет. Все застряло где-то в Москве. Статус международного аэропорта поднимет престиж города, привлечет внимание делового мира. Мне импонирует и проект строительства аэропорта Талаги-2. Для сравнения: в Челябинске международный сектор открыли всего за месяц.

Вопрос: Есть ли перспектива Северодвинска?

Ответ: Очень большая. Мэрия послала в аппарат администрации президента пакет документов по открытию Северодвинского морского торгового порта. Глубина там приличная, малая лоцманская проводка, удобно, дешево. Согласования идут успешно.

Вопрос: Дорого стоит вывоз кусочка Родины?

Ответ: В этом году уже заведено 255 дел о нарушении таможенных правил, в результате чего вынесено постановлений о наложении штрафов на сумму более 4,8 млрд. рублей. Конфисковано товара на сумму более 5 млрд.

Вопрос: Впечатляет. А в лицах?

Ответ: Азербайджанская фирма "Джавид" за нарушение таможенных правил – за нелегальный ввоз 20 тысяч бутылок коньяка – оштрафована на 9 млн. рублей – они пытались пустить эту дрянь в продажу. "Экспортлес" штрафовался за нарушение режима экспорта четыре раза. В январе на теплоходе "Пионер Эстонии" пришло пять контейнеров с оливковым маслом. Груз из греческого порта Пирей предназначался для несуществующего АОЗТ "Русский дом". На поверку оливковое масло оказалось коньячным напитком "Порто Мария". Одна ирландская фирма под видом кофе пыталась провезти более 13 тысяч бутылок водки "Россия".

Вопрос: Чем закончилась история с водобензиновой смесью?

Ответ: Ничем. Вывезти товар мы не разрешили. Хотя вице-премьер России С.М. Шахрай давал мне указание выпустить этот товар. Попросил Сергея Михайловича сделать это самому... Ушел от разговора. В том-то и дело: все надо решать грамотно – юридически и экономически. В своей правоте я уверен на все сто. Если таможня что-то решила, то назад пути нет. Наиболее сложные вопросы мы решаем коллегиально. И люди, и предприятия часто запутываются из-за незнания тонкостей таможенного дела. Так придите в таможню и спросите – что может быть разумнее и проще? А потом на меня обижаются, мол, Корняков такой плохой. Мы слушать друг друга не умеем, на личности переходим. Я начальник таможни, человек закона. На прокурора ведь никто не обижается...

Вопрос: Машины моряки везут?

Ответ: И сами видите, город автомобилями насыщен. В этом году уже привезли больше 5000 штук. Среди поступивших выловили шесть ворованных в Европе. Сейчас мы разрабатываем совместно с Интерполом серьезную операцию по краденым машинам, чтобы перекрыть канал. За одной из тех украденных машин каждый день ходит перегонщик – капитан Российской армии из С.-Петербурга: отдайте да отдайте...

Вопрос: Наркотики, оружие?

Ответ: Оружие – не актуально, нет его. По наркотикам работают два кинолога со специально подготовленными собаками. Недавно в Вельске они проверяли туркменскую машину. Собака прямо-таки бросалась на багажник в кабине шофера. Наркотиков там не оказалось – запах, наверное, остался.

Вопрос: Клавдий Александрович, что бы хотели видеть в окно своего служебного кабинета?

Ответ: Дебаркадер и причал. Катера нашей морской патрульной службы. И много, много кораблей — чтоб работа была и денежка в российскую казну текла".



*С участниками совещания начальников таможенных постов
Архангельской таможни. 1998 г.*

Практически в это время завершилось становление таможенной службы России. Была создана современная многофункциональная таможенная служба, способная в пределах своей компетенции содействовать сближению новой экономической системы с мировой системой хозяйствования.

Прошедший период заложил основы интенсификации деятельности таможенных органов. Приоритетные направления нового этапа были определены в разработанной ГТК России совместно с другими министерствами и ведомствами комплексной Федеральной целевой программе развития таможенной службы Российской Федерации на 1996-1997 годы и на период до 2000 года. В последующем целевые программы составлялись каждые пять лет.

Мы же сами разработали программу развития Архангельской таможни на 1996-2000 годы. Разработали новую структуру таможни, которая подходила только для нашей таможни. В таможне создали новые отделы и подразделения, если в 1990 году было 9 отделов, то в 1999 году уже 31.

Таможня стала крупным, многофункциональным государственным органом федерального значения по контролю как пограничной, так и внутренней торговли. В регионе деятельности таможни оформляли товары, перемещаемые всеми видами транспорта: морским, речным, железнодорожным, автомобильным, авиационным, трубопроводным и даже космическим, хотя официально такого вида транспорта и нет. Наша таможня единственная в Российской Федерации, которая оформляла товары, перемещаемые в космос.

В январе 1957 года Правительство СССР 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 живет и трудится личный состав космодрома, военные строители.

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

Указом Президента России 11 ноября 1994 года 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 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.



На космодrome "Плесецк". Очередной запуск космического корабля. Крайние справа и слева офицеры космодрома, второй слева Н. Н. Исаков начальник таможенного поста "Плесецкий" Архангельской таможни, в центре К. А. Корняков начальник Архангельской таможни, четвертый слева В. В. Сибирцев инспектор Архангельской таможни. Зима 1995 г., мороз -42°

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 году создать таможенный пост "Плесецкий" Архангельской таможни (начальник Н.Н. Исаев). 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 года, для запуска в космос стали поступать коммерческие космические аппараты. Встал вопрос, а как же их оформлять в таможенном отношении? После консультации с ГТК России мы разработали технологическую схему, которая была согласована с командованием космодрома.

Сотрудниками таможенного поста "Плесецкий" в 1994 году 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. После изучения ситуации мы получили указание следующего содержания: "Начальнику таможенного поста "Плесецкий". 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 Кругликов". Это было 25 августа, а с 1 сентября 1995 года 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 года.

Все это оборудование (почти железнодорожный состав) было ввезено из города Днепропетровск (Украина). У сотрудников таможенного поста возник вопрос: как производить досмотр товара? Военные категорически возражали против досмотра. В результате переговоров – "бурных" и "тихий" – 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 делом.

За неимением опыта и соответствующих нормативных документов приходилось принимать решения, как говорят "на ходу". При таможенном оформлении космических спутников США (фирма "Сведиш 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 года". Для таможни (в тот момент) этого было достаточно, чтобы данный товар поставить на контроль при 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 "UNAVCAT-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 теперь (с начала 1996 года) и владельцы космических аппаратов (участники внешнеэкономической деятельности), и космодром (как "транспортное средство") представляют таможене акт об уничтожении РКН, в котором извещают нас о том, 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 году 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 разрешил таможне снять их с контроля, и с этого момента действие таможенного режима "временного ввоза" считается завершенным.