

Морские стражи

Таможенная водная служба как самостоятельное явление в советское время истории Отечества фактически не существовала. Ее функции исполняли пограничные суда, первоначально – силами своих экипажей, позже – под руководством сотрудников таможни на борту. Сегодня мы рассказываем о том, как и какими средствами была организована эта служба в послереволюционное и предвоенное время.

Период 1917-1941 гг. стал трудным для восстановления водного таможенного контроля. Его лучше условно разбить на два подэтапа – 1-ый (с 1917-го до конца 1920-х годов, когда морская пограничная охрана строилась на использовании боевых и коммерческих судов дореволюционной постройки) и 2-ой (1930-е годы, когда морские пограничники стали получать специальные суда, спроектированные и построенные советскими специалистами).

В 1917-1918 гг. на решение проблемы охраны водных участков границы у властей не хватало ни сил, ни време-



ни. Граница была фактически открыта для любой контрабанды. Довольно широкое распространение получили взгляды на таможню как на реликт имперской России, от которого необходимо отказаться. Да и в дальнейшем ее часто воспринимали как «необходимое зло» – дескать, везут к нам из-за границы всякое, приходится проверять и контролировать.

Таможня входила в ноябре 1917 г. – июле 1918 г. в Департамент таможенных сборов Наркомата финансов.

Восстановление морской пограничной охраны начал декрет Совета народных комиссаров от 28 мая 1918 г. Примечательно, что в том же мае советское правительство приняло декрет о таможенных сборах и о таможенных учреждениях.

Таможня в июле 1918 г. перешла под Главное управление таможенного контроля наркомата торговли и промышленности.

24 ноября 1920 г. постановлением Совета труда и обороны (СТО) всю ответственность по охране границ РСФСР возложили на Всероссийскую Чрезвы-

чайную комиссию (ВЧК). Таможенную функцию на море фактически исполняли чекисты. Впрочем, при ВЧК вскоре была образована Центральная комиссия по борьбе с контрабандой.

Лишь завершение гражданской войны и иностранной интервенции в 1920-1921 гг. создало возможность восстановления морской таможенной охраны в полной мере. В 1921 г. создали пограничные подразделения на Чудском озере, Балтийском, Черном, Каспийском море, на Дальнем Востоке. Благодаря их усилиям поток контрабанды стал сокращаться.



В декабре 1921 г. приняли закон о борьбе с контрабандой.

Когда в марте 1922 г. сформировали 8 таможенных округов и 2 таможенных участка (134 таможни и 149 таможенных постов), им стал оказывать помощь созданный в сентябре 1922 г. постановлением СТО Отдельный пограничный корпус войск ГПУ. Тогда же утвердили первые советские таможенные тарифы по европейской привозной и вывозной торговле.

Осенью 1922 г. стали создавать Северную пограничную флотилию. В декабре 1922 г. официально создали пограничную охрану на Дальнем Востоке, до того из-за оккупации интервентов невозможную. Но сформированная таможенная группа катеров и моторных лодок стояла у причала.

В утвержденном 7 сентября 1923 г. ЦИК СССР «Положении об охране границ СССР» морским пограничникам ставили задачу воспрепятствовать экономической и политической контрабанде.

Несмотря на развитие таможенного дела (в январе 1924 г. ввели новый

таможенный тариф), таможенные суда передавали морским пограничникам. Так, весной 1924 г. приморский отдел ОГПУ принял от таможенного ведомства парусно-моторные шхуны «Красный приморец» и «Пролетарское око». Еще 13 судов пограничники приобрели на средства, вырученные частично от реализации таможенной функции (за задержанную контрабанду).

В 1924 г. издали Положение об управлении пограничной охраны и Таможенный устав СССР. Осуществляло таможенные функции Главное таможенное управление (ГТУ) при народном комиссариате внешней торговли (НКВТ). Из-за этого сопряжение таможенной деятельности НКВТ с подчинявшимся ОГПУ морскими пограничниками стало значительно сложнее. Еще больше затруднило управление морским таможенным контролем создание 11-ти инспекторских управлений при ГТУ в 1925 г.

А руководители государства между тем требовали решения этой проблемы. Так, 1 марта 1926 г. в газете «Известия» опубликовали приказ Ф.Э. Дзержинского о принятии решительных мер по борьбе с контрабандой. Это в первую очередь касалось таможенной функции морской погранохраны.

Положение об охране границы 15 июня 1927 г. расширило задачи морских пограничников, сохранив за ними таможенную функцию.

1-ый Таможенный кодекс СССР, утвержденный в декабре 1928 г., закрепил за таможенной службой контроль за соблюдением монополии государства на внешнюю торговлю, и морские пограничники активно участвовали в решении этой задачи. Из-за его принятия в 1929-1930 гг. провели широкую масштабную перестройку работы таможни. На море еще большую часть таможенной функции передали морским пограничникам.

Новый таможенный тариф мая 1930 г. сократил возможности самой таможенной службы.

В 1930-е годы С. Диковский опубликовал повесть «Приключения катера «Смелый» о борьбе морских пограничников СССР с японскими браконьерами-китобойцами. Задача охраны природных ресурсов стала подменять собой собственно борьбу с контрабандой. На Дальнем Востоке под контрабандой стали все чаще понимать (да и сейчас это сохраняется) незаконно выловленные морские ресурсы.

НКВТ СССР приказом от 8 мая 1934 г. утвердил правила ношения унифицированной формы одежды и знаки различия, которые носились на левом рукаве обмундирования. Получили их и офицеры, входившие в составы экипажей пограничных кораблей, судов и катеров.

С созданием 10 июля 1934 г. народного комиссариата внутренних дел (НКВД) СССР пограничную и внутреннюю охрану передали в это учреждение. Взаимоотношения таможни стали строиться уже с другим ведомством.

В силу небольших возможностей учебных заведений морской погранохраны специалистов-таможенников, работавших на пограничных судах, они не готовили.

Тем временем морская погранохрана стала представлять собой внушительное зрелище. В МПО входили 13 морских погранотрядов, 5 отрядов (по 6 катеров и более, объединенных в дивизионы), морская пограничная база, 2 отдельных дивизиона катеров, 12 дивизионов речных катеров, 39 морских береговых комендатур и 248 морских береговых постов. Судовой состав насчитывал 11 пограничных сторожевых кораблей (2-го ранга «Алмаз» и «Изумруд» в Ленинградском погранично округе, 3-го ранга «Жемчуг», «Рубин», «Бриллиант» и «Сапфир» одного проекта №43 в Мурманском ПО, 3-го ранга «Коралл» и «Топаз» в Прибалтийском ПО («Коралл» был аннексирован у прибалтийских государств), «Воровский», «Киров» и «Дзержинский» в Дальневосточном ПО), 384 пограничных катера и 321 моторную шлюпку, из которых 78 процентов построили в 1934-1937 гг. К началу Вели-

кой Отечественной войны МПО включала 878 кораблей, катеров и вспомогательных судов.

В Великую Отечественную войну уже 22 июня морские части и соединения пограничных войск передали в оперативное подчинение ВМФ (на основании приказа наркомата от октября 1939 г. «Об охране морских государственных границ СССР»), а на следующий день, 23 июня, перевели в состав военного флота. Только на Тихом океане МПО просуществовали до осени 1945 г., успешно справляясь со своими задачами.

В годы войны таможня фактически обеспечивала лендлизовские поставки: на первый план вышло таможенное оформление и пропуск грузов, поставляемых союзниками по антигитлеровской коалиции (вооружение, боевая техника, транспортные средства, медикаменты, продовольствие и другие товары). Грузы перевозили на судах советского торгового флота и на морских транспортах США, Англии, Канады и других стран. Они следовали в составе конвоев – соединений караванов торговых и транспортных судов, идущих под охраной военных кораблей. Их нередко встречали и сопровождали пограничные суда. Таможенники работали с поставками лендлиза морем на Дальнем Востоке и на Севере.

В марте 1946 г. НКВТ стал министерством внешней торговли (МВТ) СССР. Это изменение не повлияло ни на структуру самой таможни, ни на ее сотрудничество с морским пограничниками. Гораздо сильнее изменило систему деления таможен на 3 разряда.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 14 августа 1951 г. установил персональные звания (как, например, советник таможенной службы II ранга и государственный советник таможенной службы I ранга) для личного состава таможенных учреждений СССР и соответствующие знаки различия – петли-



цы. Получили их и офицеры, работавшие в составе экипажей пограничных судов. Также морские офицеры-таможенники, как и их «сухопутные» коллеги, получали «Знаки отличия МВТ» и знаки «Отличник таможенной службы СССР».

С 1954 по 1974 гг. пропуск через границу грузов увеличился в 7 раз, транспортных средств (в том числе судов) – в 3 раза. Штаты таможенных учреждений выросли за эти годы только вдвое – с 1063 до 2135 человек.

28 марта 1957 г. Постановлением Совмина СССР охрану государственной границы передали в Комитет государственной безопасности (КГБ). Снова МВТ стало общаться в плане организации морской таможенной охраны с сотрудниками госбезопасности, как и в 1920-е годы.

По Таможенному кодексу СССР мая 1964 г. по-прежнему основными требованиями к таможенникам были: контроль за соблюдением государственной монополии на внешнюю торговлю и совершение таможенных операций, борьба с нарушениями таможенных правил и контрабандой.

Технология работы на судах морпогранохраны предполагала в экстремальном режиме поиск, обнаружение и задержание судна только пограничниками, а проведение таможенного досмотра и анализ таможенных документов – офицером таможни. У таможенного ведомства были и свои суда, но вспомогательного характера – развозные и служебные катера при портовых таможнях, без вооружения и в небольшом количестве.

Вообще практику сотрудничества таможни с морской погранохраной в советский период времени вряд ли можно считать эффективной: многие таможенные функции (и даже принципы работы) жертвовали в угоду пограничникам (и даже нередко – военно-морским).

(Окончание следует)

Глеб АЛЕКСУШИН,
профессор
Академии
военных наук

