

Владивостокская таможня. 1917-1938 годы

Революционные события 1917 г. служащие Владивостокской таможни встретили по-разному. Часть из них отказалась служить новой власти. Однако большинство отнеслось к ней лояльно. Это отражало общие настроения российских таможенников. Прошедший в сентябре 1917 г. в Петрограде I съезд таможенных служащих провозгласил лозунг: "Наш Союз - беспартийный!". Дальневосточные делегаты, как и большинство съезда, заявили о поддержке любых изменений, направленных на пользу таможенному делу. В таможнях стали оформляться организации союза таможенных служащих.

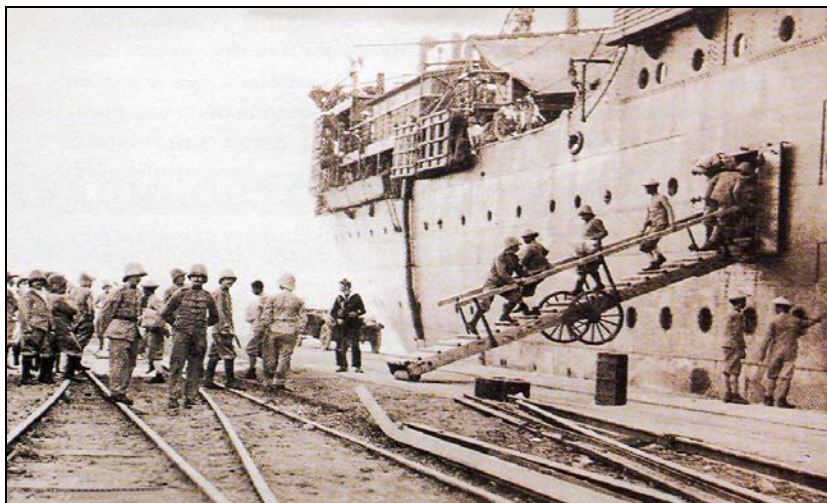
Съезд таможенных служащих принял Устав и Декларацию, которая провозглашала "освобождение от тисков и гнета царской бюрократии и вступление таможенников в ряды сознательных работников нового государства"¹. Избранный на съезде ЦК профсоюза таможенных служащих в условиях паралича департамента таможенных сборов взял на себя фактическое руководство таможенными учреждениями. Таможенники были теми немногими сотрудниками финансового ведомства, которые не саботировали первые Декреты Советской власти. 17 ноября 1917 г. ЦК профсоюза таможенных служащих обратился ко всем таможенникам с призывом "не прекращать работы в таможенных учреждениях"². Профессионализм таможенников взял верх над политическими пристрастиями.

1918-1922 гг. - время кризиса таможенной системы. Периодически возобновляемые военные действия, неоднократная смена политических режимов, военная интервенция стран Антанты, США и Японии - все это осложняло работу таможенных органов. Владивосток стал конечным пунктом движения огромного потока эшелонов, привозивших сюда все новых людей, искавших на окраине убежище от революционных потрясений.



Летом 1918 г. на Дальний Восток двинулись эшелоны с чехословацкими военнопленными. Военские эшелоны везли не только военные, но и коммерческие грузы, принадлежащие чешским, японским, китайским купцам. Проверить эти грузы и взыскать таможенные пошлины не представлялось никакой возможности. По этому поводу управляющий Владивостокской таможней И.К. Ковалевский обращался к Владивостокскому таможенному инспектору С.Н. Латкину, который вел переговоры со штабом союзных войск, чтобы эшелоны, следующие из Маньчжурии во Владивосток, сопровождалась особыми удостоверениями, предъявляемыми таможне. Несмотря на согласие союзников с этим требованием, эшелоны и в дальнейшем шли без проверки с грузами не только военного, но и коммерческого назначения. МИД Всероссийского правительства адмирала Колчака неоднократно делал представления по этому вопросу японской и китайской стороне, но безрезультатно. Более того, пользуясь слабостью власти, неразберихой и хаосом, военные самовольно захватывали склады и пакгаузы таможен, растаскивая продовольствие и

дорогие товары. Так, за период с июля по ноябрь 1918 г. только высшими офицерами чехословацкого корпуса было взято со складов Владивостокской таможни захватным путем без оплаты пошлины и расчетов с товарохозяевами: 216 автомобилей, 76 ящиков запасных частей к ним, около 1000 пудов металлических инструментов, точильных станков, проволоки, смазочного масла, керосина и чая. Стоимость одних только незаконно захваченных автомобилей составила около 7 млн руб.³



Сменявшие друг друга правительства пытались наладить управление таможенными органами, контролировать таможенные доходы и использовать их по своему усмотрению. Ни одному это не удалось в полной мере из-за кратковременности существования и необходимости решать в условиях непрерывных военных действий совсем другие задачи. Общей чертой таможенной политики всех режимов была дореволюционная нормативная база - в основе деятельности таможенных органов лежал Устав Таможенный 1910 г.

Несмотря на тяжелейшие условия, таможенная система сохранила свою структуру и основные кадры таможенников. На своих постах остались таможенный инспектор Владивостокского участка С.Н. Латкин, управляющий Владивостокской таможней И.К. Ковалевский, ревизоры таможни Н.П. Матушевский, П.М. Богданович, П.П. Маевский, контролеры М.А. Коносевиц, К.К. Вильман, казначей К.А. Осмоловский и многие другие. Таможенное ведомство сначала Временного сибирского правительства, а затем и Дальневосточной республики возглавлял первый управляющий Владивостокской таможней А.В. Волынцевич.



Первая же стабильная власть в лице правительства Дальневосточной республики попыталась наладить управление таможенными органами. Принятое правительством ДВР 17 января 1921 г. "Временное положение о таможенных учреждениях" определило их

структуру и компетенцию. В основу была положена сложившаяся к началу Первой мировой войны система таможенных инспекторских участков. На территории ДВР действовали таможенные участки, таможни, таможенные заставы и посты⁴. Именно структура управления таможенными учреждениями ДВР была положена в основу управления таможенными органами на Дальнем Востоке России после завершения гражданской войны и советизации этой территории.



В октябре 1922 г. части народной армии ДВР вошли во Владивосток. Начался новый советский период в истории Владивостокской таможни. 3 декабря 1922 г. частное совещание работников Владивостокского инспекторства и таможни приветствовало советскую власть и выразило готовность продолжить службу "на благо трудового народа"⁵. В январе 1923 г. во Владивостокской таможне была заново организована ячейка профессионального союза, откуда ее сотрудники вышли еще в 1921 г. "по инициативе враждебно настроенных к советской власти лиц"⁶. Из 250 сотрудников, подавших заявления о вступлении в профсоюз, в него были приняты только 134 чел. 116 кандидатам было отказано во вступлении. Основным критерием стала активность в поддержке новой власти. Такое деление сотрудников на "желательных" и "нежелательных" стало своеобразным знаком новой эпохи и новой страницей в истории Владивостокской таможни.



В декабре 1922 г. в соответствии с декретом СНК от 31 марта 1922 г. был образован Дальневосточный таможенный округ (ДВТО) с центром в Чите. Он делился на 3 инспекторских участка: Читинский, Владивостокский и Благовещенский с общим количеством постов - 94. В округе действовали 6 таможен 1-го разряда, 5 таможен 2-го и 22

таможни 3-го разряда. Владивостокская таможня находилась на особом положении - вне разряда - и располагала самым большим штатом - 287 сотрудников⁷.

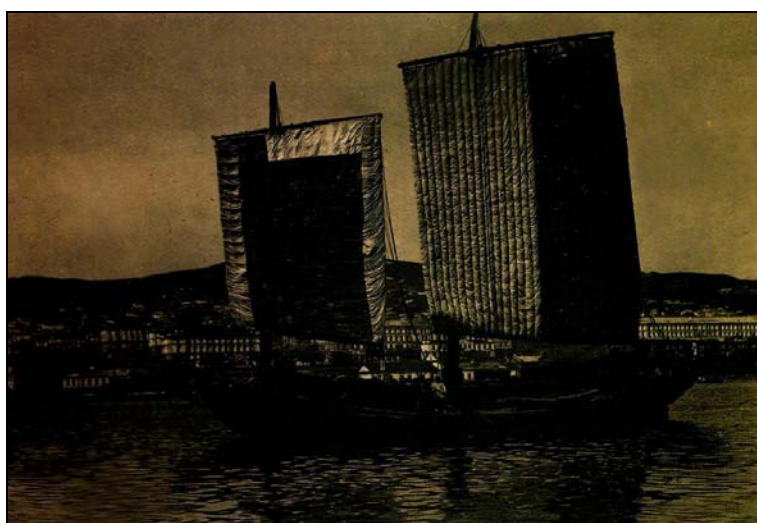
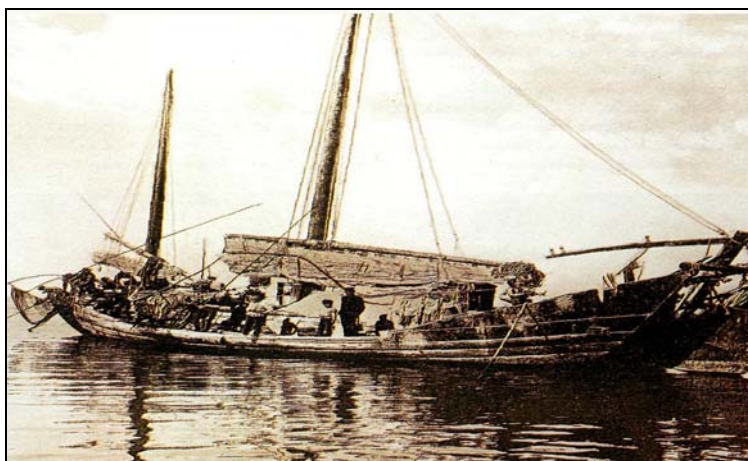
В июле 1924 г. после создания Дальневосточной области (ДВО) управление таможенного округа переместилось в Хабаровск. В 1925 г. оно было реорганизовано в Дальневосточное отделение Главного таможенного управления (ДВОГТУ). Одновременно упразднялись таможенные инспекторские участки. Претерпела изменения и Владивостокская таможня. В июле 1925 г. она была преобразована в районную таможню с подчинением 15 таможенных учреждений (11 таможен и 4 таможенных поста), ранее входивших в управление Владивостокского таможенного инспектора. На 1 октября 1925 г. в состав района Владивостокской таможни входили Совгаванская таможня 2-го разряда, 10 таможен 3-го разряда (Никольск-Уссурийская, Гродековская, Посьетская, Гроссевическая⁸, Тетюхинская, Находкинская, Полтавская, Турий-Рогская, Иманская⁹, Кангаузская) а так же 4 таможенных поста (Сосновый, Ольгинский, Монгугайский, Славянский)¹⁰.



Патрульное судно "Красный вымпел" (бывш. "Адмирал Завойко") использовалось для таможенной охраны Охотско-Камчатского побережья

В структуре Владивостокской таможни в качестве самостоятельных подразделений сохранились: корабельный, пакгаузный, судебно-конфискационный, общий отделы, бухгалтерия, хозяйственная часть. Для своевременного инструктажа и информирования подведомственных таможенных органов создана инструкторско-ревизионная часть. А для обслуживания транзитных маньчжурских грузов в мае 1925 г. организовано отделение таможни в транзитной части Владивостокского торгового порта (транзитный отдел). Богатейший архив таможни и библиотека, содержащие издания министерства финансов Российской Империи с 1900 по 1916 г., были сданы в Губернскую архивную комиссию¹¹. Сохранился музей образцов импортных и экспортных товаров, который, по мнению руководства таможни должен был оказать помощь в повышении квалификации новых сотрудников, особенно по вопросам применения таможенного тарифа.

К 1925 г. после нескольких кризисных лет наметилось некоторое оживление экономической жизни Дальнего Востока. Обозначилась и тенденция роста таможенных доходов. В сравнении с другими таможнями ее района Владивостокская таможня давала самый большой таможенный доход. В 1925 г. в бюджет государства ею перечислено более 2 млн руб. таможенной пошлины с привозных и 155 тыс. с экспортных товаров. Все доходы Владивостокской таможни в 1925 бюджетном году превысили 3,3 млн руб. золотом, что в 3 раза больше уровня предыдущего 1924 г.¹²



Подобные суда использовали контрабандисты в начале 20-х годов

Изменилась и структура грузооборота. 94,8 % приходилось на экспорт и маньчжурский транзит. Импортные перевозки составляли только 3,2 % грузов, тогда как в 1913 г. на них приходилось 44 % грузооборота.

Основные грузы доставлялись во Владивостокский порт на судах под японским (37,8 %) и английским (26,7 %) флагами. На судах СССР в 1925 г. было доставлено во Владивостокский торговый порт только 6,2 % грузов.

Половину ввоза в страну составляли "жизненные припасы" - чай, сало, масло животное, сахар, затем шли машины и аппараты, картон, бумага и др. товары. Вывозили через Владивосток за границу преимущественно лесоматериалы, три четверти которых в 1925 г. было вывезено в Японию, а также пушнину, свежую сельдь, керосин, рыбу соленую, копченую, сушеную¹³.

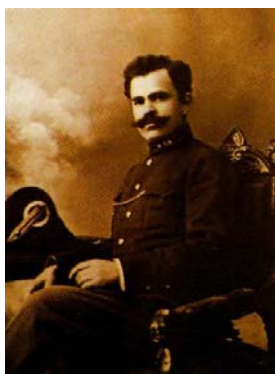
Начало 20-х гг. ознаменовалось на Дальнем Востоке ростом контрабанды. Она все больше становилась фактором социально-экономической жизни. Если в 1913 г. стоимость задержанных Владивостокской таможней контрабандных товаров составила около 20 тыс. руб. золотом, то в 1925 г. она достигла 1,1 млн руб. золотом (рост 5600 %). Изменилась и номенклатура контрабандных товаров. Если в 1913 г. это на 90 % спирт, то в 1925 г. первое место среди задержанных контрабандных товаров занимали табак и табачные изделия (24,7 %), затем шли галантерея и вязанные изделия (17,9 %), мануфактура (17,4 %), спирт (13,2 %), опий (5,3 %). Почти четвертая часть задержаний контрабанды осуществлена таможенниками. Больше же всего контрабанды (43 %) задерживалось сотрудниками погранохраны.

Контрабанда ввозилась преимущественно на парусных судах и водворялась по побережью Амурского, Уссурийского и Петра Великого заливов контрабандистами-профессионалами (русскими, китайцами и корейцами), а также местными жителями. Движение контрабанды имело тенденцию к усилению, так же как и тенденцию к росту задержаний. Последнее объяснялось несомненным усилением внимания к борьбе с ней, координацией усилий различных ведомств - таможи, погранохраны, ОПТУ, милиции¹⁴.

В середине 20-х годов в работе таможенных учреждений произошли серьезные изменения. Введение монополии внешней торговли существенно меняло их основные задачи. Происходило обновление состава сотрудников Владивостокской таможни.

На 1 января 1926 г. 65 % сотрудников в таможенных органах менее 3 лет, в том числе 43 % имели таможенный стаж до 1 года. Невысоким был образовательный уровень - 62,5 % имели низшее, 33 % среднее и только 4,5 % - высшее образование, 64 % пришли из среды крестьян, 18 % - рабочие, 18 % - служащие¹⁵.

Лишь незначительная прослойка имела опыт практической таможенной деятельности, и совсем ничтожная часть работала в таможне с дореволюционных времен. Среди них яркие, самобытные фигуры, профессионалы высокого класса, такие, например, как М.А. Коносевиц.



Биографическая справка Коносевиц Марцелий Андреевич¹⁶.

1872 г. рождения. В 1893 г. окончил Санкт-Петербургский университет с золотой медалью и дипломом 1 степени по факультету восточных языков. В 1895 г. участвовал в работе комиссии по подготовке к открытию Русско-Азиатского банка в Пекине. В 1899 г. с золотой медалью окончил лекарский факультет Военно-медицинской академии. Служил в министерстве финансов, в Заамурском отдельном корпусе пограничной стражи в должности военного врача. С 1906 г. на службе в таможенном ведомстве. В июне 1907 г. назначен помощником пакгаузного надзирателя Владивостокской таможни с исполнением обязанностей эксперта-химика. В годы Первой мировой войны призван из ополчения.

Прикомандирован к военному госпиталю на о. Русском, затем к Владивостокскому военному лазарету. Вернулся в таможню после демобилизации летом 1918 г. В 1918 вновь призван на этот раз в армию Колчака, где выполняя обязанности военного доктора. С 1920 г. - ревизор, старший контролер таможни. В 1923 г. был направлен в Токио в распоряжение чрезвычайного полномочного представителя А.Л. Иоффе.

До революции имел опубликованные научные труды по вопросам медицины, востоковедения и таможенного дела.

Из аттестации М.А. Коносевица 1925 г.

"По должности является индивидуальным работником, специализировавшимся исключительно на досмотровом деле. Познания в товароведении достаточны вообще и, в частности, изучил химические товары (эксперт-химик с высшим медицинским образованием)".

Судьба многих опытных таможенников в 20-е годы складывалась драматически. Определяющую роль стали играть не профессиональные качества, а политическая ориентация и социальное происхождение. Показательна в этом смысле судьба первого управляющего Владивостокской таможней Александра Валериановича Волинцевича-Сидоровича. Потомственный таможенный чиновник, возглавлявший Владивостокскую, Иркутскую таможни, в годы гражданской войны он руководил работой таможенного ведомства Временного сибирского правительства, затем возглавил таможенную службу Дальневосточной республики, ставя на первое место именно защиту экономических интересов страны, спасения ее национальных богатств от расхищения. После окончания гражданской войны управлял Читинской таможней, затем работал в ней на разных должностях. В аттестации 1926 г. отмечен его высокий профессионализм, но

рекомендовано использовать его лишь на незначительных должностях в силу непонимания задач советской власти, барских замашек (бывший генерал) и неумения ладить с подчиненными¹⁷.

Штатные чины таможенного ведомства, воспитанные в духе единоначалия, привыкшие к дисциплине и неукоснительному выполнению их распоряжений, часто не могли приспособиться к условиям "рабочей демократии". Их требовательность и пунктуальность рассматривались как "пережитки прошлого", "барские замашки", неумение и нежелание сотрудничать с властью. Новые же сотрудники приходили в таможню по рекомендации партийных, советских, профсоюзных организаций. Они прошли проверку на лояльность к власти, что не могло заменить профессионализма их предшественников. Необходимо было время для того, чтобы вновь пришедшие люди овладели профессиональными знаниями, обрели навыки и умения сложной досмотровой работы, усвоили приоритеты таможенной службы.

30-е годы, пожалуй, один из наиболее сложных периодов в истории Владивостокской таможни. В начале 30-х гг. Главное таможенное управление предприняло инспекторские проверки ряда таможенных органов. В 1931-1932 гг. была проверена работа Одесской, Ленинградской, ряда Сибирских таможен. В 1933 г. комиссия ГТУ дала заключение о работе Владивостокской таможни. Акт обследования рисовал нерадостную картину жизни таможни, характеризуя ее как "формально-бюрократическое учреждение". Вопреки требованиям ГТУ большая часть грузов оформлялась таможней без реального таможенного досмотра по представленным записям таможенного агентства Совтрансфлота или Уссурийской железной дороги. При этом нарушались требования Таможенного кодекса и ведомственные инструкции, наносился реальный и немалый ущерб государству.

Сложившаяся в таможне практика проверки экспортных грузов лишь по документам без реального таможенного досмотра не только не способствовала укреплению экономических позиций государства, но и вела к реальным потерям, поскольку китайские таможни при несходстве фактического груза с данными документов накладывали штрафы в американских долларах. Например, в апреле 1933 г. на п/х "Свердловск" в Шанхай прибыл экспортный груз сернистого натра, вес которого по документам указывался в 160 кг. На деле вес одного барабана составил в среднем 175-180 кг. В итоге китайская таможня наложила штраф в десятикратном размере, т.е. 2500 долларов¹⁸. Такие случаи были неединичными.

Сама организация таможенного досмотра производила просто удручающее впечатление. Таможня не располагала необходимыми для осуществления таможенных процедур помещениями. Владивостокский торговый порт только проектировал постройку в 1934-1935 гг. пассажирского зала с отведением необходимого помещения для таможни. Для таможенного досмотра использовалась предоставленная японской транспортно-экспедиционной конторой "Сиосен-Гуми" половина пакгауза, арендованного ею у торгового порта. Помещение внутри не было приспособлено для досмотра пассажирского багажа, и его общий вид производил "очень тяжелое впечатление". Обслуживание пассажиров производилось рабочей силой, предоставляемой той же конторой. Комиссия ГТУ подчеркнула необходимость создания таких условий для досмотра пассажиров, "которые исключали бы афишировку в глазах иностранцев нашей беспомощности"¹⁹. Работа таможни в сфере контроля за внешнеторговым оборотом, при которой она лишь механически фиксировала недостатки и сообщала о них уполномоченному НКВТ, была оценена как несоответствующая требованиям. Неэффективной была признана и реорганизация аппарата, при которой был упразднен оперативный отдел и созданы две самостоятельные части - контрольная группа и товарная часть, в результате чего образовался разрыв между досмотровой и контрольно-инспекторской деятельностью.



Все эти недостатки во многом объяснялись невысокой квалификацией большинства работников таможни, невысоким профессионализмом ее руководителей. По результатам проверки ГТУ были приняты жесткие меры. В марте 1934 г. приказом НКВТ отстранен от должности "как не справившийся с работой" с запрещением использовать его в таможенных органах начальник ДВОГТУ К.С. Тупиков. Снят с работы с назначением на низшую должность управляющий Владивостокской таможней С.К. Овчинников²⁰. На укрепление ее состава направлены опытные работники из таможен центральной части страны. Среди них А.Б. Вдовин, Г.Я. Войтович, А.А. Эйне, И.И. Лебедев и другие.



Одновременно была проведена реорганизация Владивостокской таможни. Приказом ДВОГТУ от 21 мая 1934 г. № 204 вся работа по охране монополии внешней торговли, вся полнота ответственности за нее сосредоточена только в двух оперативных группах: грузовой, на которую возложена работа по пропуску в обе стороны границы внешнеторговых грузов и обслуживание транзита; корабельно-пассажирской, осуществлявшей досмотр и таможенное оформление пароходов, пропуск в обе стороны границы пассажиров, моряков, почтовых отправок и борьбу с пассажирской контрабандой²¹. В 1934 г. было решено приблизить управление таможенной службой к ее основному звену. ДВОГТУ переведено во Владивосток, а начальник ДВОГТУ одновременно возглавил Владивостокскую районную таможню. Кадровую проблему ДВОГТУ, а значит и Владивостокской таможни, удалось решить далеко не сразу. В марте-мае 1934 г. должность начальника ДВОГТУ и управляющего Владивостокской таможней занимал И.И. Цитович. Однако его деятельность из-за полного отсутствия таможенного опыта нельзя назвать успешной. Сменившему его в этой должности старшему инспектору ГТУ А.Б. Вдовину пришлось ликвидировать пробелы предыдущего

некомпетентного руководства. В сентябре 1934 г. на должность начальника ДВОГТУ и управляющего Владивостокской таможней назначен Г.Я. Войтович. За три года ему удалось добиться высокого уровня работы таможни.

**Биографическая справка
Войтович Григорий Яковлевич²².**

Родился в январе 1898 г. в Белоруссии в семье крестьянина-бедняка. Окончил 2 класса городского училища. Участник Гражданской войны - бои под Каховкой, под Перекопом, Польский фронт.

С 1924 г. - на службе в таможенных органах. Контролер, инспектор, управляющий таможней. Служил на границе с Польшей в Бигосовской, Негореловской, Шепетовской таможнях. В 1932-1934 гг. - зам. нач. и врид. начальника Украинского Отделения ГТУ. Уполномоченный по борьбе с контрабандой. С 1927 г. член ВКП(б).

С августа 1934 г. - в Дальневосточном крае по согласованию с ЦК ВКП(б).

С 15 августа 1934 г. - зам. нач. ДВОГТУ и зам. управляющего Владивостокской таможни.

29 сентября 1934 г. назначен начальником ДВОГТУ и управляющим Владивостокской таможней.

Депутат Владивостокского горсовета 8 созыва.

2 сентября 1937 г. освобожден от занимаемой должности (приказ НКВД № 568). Исключен из ВКП(б) "за связь с врагами народа и ряд преступлений".

9 октября 1937 г. арестован органами НКВД. Осужден и расстрелян.

Важным средством совершенствования работы таможни, повышения ее эффективности и ответственности работников за порученные им участки работы стало социалистическое соревнование. Его наибольшее развитие во Владивостокской таможне приходится на 1935-1936 гг.



С 1935 г. основной формой социалистического соревнования становится стахановское движение²³, развивавшееся на основе рациональной организации труда и сдельной его оплаты. В декабре 1935 г. Пленум ЦК ВКП(б) постановил превратить стахановское движение в массовое. Не остались в стороне от почина и дальневосточные таможенники.

В мае 1936 г. во Владивостокской таможне был разработан балльный принцип учета производственных показателей социалистического соревнования, по группам. Ежедневно в конце рабочего дня, а для ночных смен на следующее утро, подводились итоги по следующему принципу: а) 80 баллов давалось за нормально загруженный рабочий день;

б) 10 баллов за безошибочную работу; в) от 1 до 10 баллов за проявление инициативы по контролю за пропуском экспортно-импортных грузов и за задержание контрабанды; д) от 1 до 10 баллов за глубокое изучение техминимума и иностранных языков; г) от 5 до 10 баллов за рационализаторские предложения. Такой же принцип начисления баллов соревнующихся таможенников был положен в основу учета их общественной работы²⁴.

Внедрение стахановских методов труда сопровождалось повышением дисциплины и ответственности, прежде всего, инспекторского состава. Почти все сотрудники таможни были охвачены индивидуальными социалистическими договорами. Лучшие из них ежеквартально объявлялись ударниками социалистического соревнования. Уже к концу ноября 1936 г. их стало 27 человек, в то время как в первом квартале 1936 г. не было ни одного²⁵.

В 1936 г. удалось значительно повысить производительность труда во всех областях работы таможни. Так, если в 1 квартале 1936 г. контролер мог досматривать за 1 час 4-х человек пассажиров, то в ноябре тот же контролер досматривает в час 12 человек пассажиров при одинаковых условиях и с одинаковым количеством багажа, причем качество досмотра также повысилось значительно, о чем свидетельствует возросшее число задержаний контрабанды. За 11 месяцев 1936 г. задержано контрабанды в 281 случаях на сумму 93 815 руб., в то время как за весь 1935 г. было всего 211 задержаний на сумму 44 750 рублей²⁶.

Результатом повышения требовательности со стороны руководителей таможни и ответственности со стороны рядовых работников стало улучшение финансовой дисциплины в части перерасходования средств, учета материальных ценностей. Показателем улучшения работы транзитно-грузовой группы таможни стало увеличение количества обнаруженных "бездокументных" мест и выявления дефектов по внешнеторговому обороту, что говорило о значительном повышении бдительности работников группы.

Итоги социалистического соревнования в 1936 г. были подведены на совещании начальников отделений ГТУ и таможен, состоявшемся в Москве 25 декабря 1936 г. Владивостокская таможня отмечена как одна из лучших в стране. Ее коллектив награжден двумя патефонами, радиоприемником, часами²⁷.

В 30-е годы была повсеместно организована учеба по техминимуму и иностранному языку. В отсутствие в стране единой системы подготовки и переподготовки кадров для таможенной службы, такая форма учебы оставалась единственной и доступной для самого широкого круга сотрудников таможни.

Главное таможенное управление рассылало в таможни учебные программы, выделяло средства на организацию учебы, прежде всего по техминимуму и иностранным языкам.

Кроме этих основных дисциплин, на проведение которых были отпущены денежные средства, ГТУ предлагал руководству таможни найти возможность по линии общественности, месткома и парткома организовать для сотрудников таможни изучение русского языка и истории ВКП(б).

Средняя успеваемость во Владивостокской таможне в 1936 г. выглядела следующим образом:

Техминимум - на "отлично" успевало 8 % слушателей;
 - на "хорошо" - 40 %;
 - на "удовлетворительно" – 40 %.

Английский язык - на "отлично" – 15 %;
 - на "хорошо" – 40 %;
 - на "удовлетворительно" – 30 %.

Вместе с тем 12 % сотрудников показали неудовлетворительные знания по техминимуму, 15 % не смогли сдать экзамены по английскому языку.

Организации эффективной учебы без отрыва от производства мешало отсутствие учебников и учебных пособий. В 1937 г. единственный учебник для таможенников "Внешняя торговля СССР" был изъят из библиотек как "идеологически вредный". По признанию руководителей дальневосточных таможен, они "варятся в своем собственном соку, занимаются кустарщиной, которая дает мало пользы"²⁸. Изучение программы техминимума на местах зачастую сводилось к коллективной проработке руководящих материалов. Даже руководящие работники таможен - управляющие и уполномоченные - были плохо подготовлены в таможенных вопросах. Это подтверждалось выполненным по распоряжению ДВОГТУ письменными работами по организации борьбы с контрабандой. Большинство представляло собой неграмотно переписанные положения из правил, приказов и циркуляров, которые к тому же зачастую неправильно толковались. Кроме того, постановка учебы по программе техминимума не делала никакого различия между молодым контролером, только что пришедшим на таможню, и опытным инспектором, работавшим 10 и более лет. Отсутствие программы, определяющей минимум технических знаний для разных по опыту и уровню подготовки работников, специальных методических указаний не давало возможности правильно организовать учебу и сосредоточить внимание слушателей на посильных для них вопросах.

Особенно низкими были результаты в изучении иностранных языков. Не хватало квалифицированных преподавателей, имевших педагогический опыт, их труд слабо оплачивался. Занятия часто прерывались ввиду выезда части работников на таможенные посты Охотского побережья²⁹. К тому же общая низкая общеобразовательная подготовка большинства слушателей не давала возможности хорошего усвоения иностранного языка. Еще хуже обстояло с изучением иностранных языков на периферии. Неудачной оказалась попытка ДВОГТУ организовать на дальних таможнях и постах заочное изучение английского языка.

Конец 30-х годов - драматическое время в истории нашей Родины, время большого террора. Коснулись репрессии и сотрудников Владивостокской таможни. В 1937 г. по выражению направленного на должность начальника ДВОГТУ Н.Д. Петрова "при помощи партийной организации и органов НКВД, личный состав таможенных органов был детально проверен и очищен от врагов народа и других сомнительных элементов, засорявших наши кадры и срывавших работу"³⁰.

Первым признаком такой чистки стала частая сменяемость кадров дальневосточных таможенных органов. Наглядной демонстрацией этого процесса служат данные таблицы 1, приведенной в отчете ДВОГТУ за 1937 г.

Таблица 1
Движение кадров ДВОГТУ в 1937 г.

Название органа	Состояло на 01.01.1937 г.	Принято в 1937 г.	Уволено в 1937 г.	Состояло 01.01.1938 г.
ДВОГТУ и Владивостокская таможня	47	30	42	35
Другие таможни ДВ	24	8	17	15
Всего:	71	38	59	50

Большое количество увольнений, по мнению Н.Д. Петрова, объяснялось засоренностью кадров таможенных органов враждебными, разложившимися и случайно примазавшимися элементами, подрывавшими трудовую дисциплину, срывавшими мероприятия по укреплению таможенных учреждений. Вот как выглядят сравнительные данные о мотивах увольнения сотрудников из таможенных органов Дальнего Востока в 1936 и 1937 гг.

Таблицы 2
Мотивы увольнения сотрудников по ДВОГТУ в 1936-1937 гг.

Название таможенных органов	Мотивы увольнения						Всего
	Арестов органами и НКВД	За должностные преступления и разлож.	За прогулы и др. виды наруш. труд. дисц.	За невозм. использования	По сокращению штатов	По собственному желанию	
1937 г. ДВОГТУ и Владивостокская таможня	5	5	9	15	2	8	42
Другие таможни ДВ	4	4	1	7	-	1	17
1936 г. ДВОГТУ и Владивостокская таможня	-	1	11	2	-	8	22
Другие таможни ДВ	-	3	1	1	6	1	12

Как следует из таблицы 2, всего за 1936-1937 гг. уволено по разным причинам из таможенных учреждений ДВОГТУ 95 человек. Основным мотивом увольнения была невозможность дальнейшего использования. По этой причине уволено 25 человек. По таким основаниям увольнялись сотрудники, не справлявшиеся со своими обязанностями, прежде всего из-за низкого образовательного и культурного уровня. На втором месте по количеству уволенных стоят нарушители трудовой дисциплины (22 человека). За исключением уволенных из Владивостокской таможни по собственному желанию 8 человек (3 уборщиц, 2 секретарей и 3 контролеров), все остальные, по мнению начальника ДВОГТУ и управляющего Владивостокской таможней Н.Д. Петрова, не представляли для таможенных органов никакой ценности, а наоборот "вредили делу социализма, срывали развитие социалистического соревнования, подрывали трудовую и общественную дисциплину". По этим мотивам только из Владивостокской таможни за IV квартал 1937 г. было уволено 19 человек"³¹.

В 1937 г. 9 человек уволено из таможенных учреждений по причине ареста органами НКВД, в том числе 5 человек из аппарата ДВОГТУ и Владивостокской таможни.

Сотрудники ДВОГТУ и Владивостокской таможни, репрессированные в 1937 г.³²

Войтович Григории Яковлевич - начальник ДВОГТУ и управляющий Владивостокской таможней. Арестован органами НКВД 9 октября 1937 г. "за связь с врагами народа".

Эняе Август Александрович - зам. управляющего Владивостокской таможней, арестован органами НКВД 5 октября 1937 г. Обвинялся в том, что являлся агентом японской разведки, используя свое положение управляющего Охинской таможней, сознательно не взимая штрафы за контрабандную деятельность на японских концессиях.

Харин Иван Елизарович - ст. бухгалтер-ревизор Владивостокской таможни. Арестован органами НКВД 5 ноября 1937 г.

Середкин Петр Константинович - управляющий Петропавловской таможней. Арестован органами НКВД 25 декабря 1937 г.

Переверзев Дмитрий Сергеевич - управляющий Охинской таможней. Арестован органами НКВД 29 декабря 1937 г.

Птушко — руководитель транспортно-грузовой группы. Арестован органами НКВД за сокрытие факта ареста брата – "члена вредительской организации".

Чжан - контролер корабельно-пассажирской группы, ударник социалистического соревнования. Арестован органами НКВД.

Вместо уволенных и арестованных сотрудников на должности контролеров и инспекторов в таможенные учреждения направлялись демобилизованные красноармейцы. Однако такая практика не оправдывала себя, ибо их образовательный уровень был низким. В 1938 г. по указанию ГТУ прием красноармейцев в таможенные учреждения прекратился, и таможи стали укрепляться присланными из центра, подготовленными на специальных курсах, сотрудниками.

Причиной текучести кадров в эти годы была низкая заработная плата. Ставки заработной платы в таможнях ДВК были гораздо ниже, чем в других отраслях народного хозяйства, что не позволяло привлечь на службу грамотных работников. Руководители местных таможен многократно напоминали об этом руководству ГТУ. Не менее важной причиной слабой закрепляемости кадров являлось отсутствие в распоряжении ДВОГТУ, особенно во Владивостоке, жилья. В 1937 г. Приморский крайисполком выделил только 2 квартиры для Владивостокской таможни и аппарата ДВОГТУ: одна предназначалась прибывшему из Москвы Н.Д. Петрову, другая была занята под общежитие на 6 коек для принятых на работу демобилизованных красноармейцев. В решении этой проблемы не помогли и неоднократные обращения в ГТУ с просьбой о строительстве во Владивостоке дома для сотрудников таможни на 30 квартир. Центр, ссылаясь на нехватку средств, так и не решил этот вопрос³³.

И все-таки руководство ДВОГТУ, советские и профсоюзные органы стремились улучшить социальные и культурно-бытовые условия таможенников. Только в 1937 г. были выделены денежные пособия на лечение 8 сотрудникам на сумму 2650 руб. За счет администрации и профсоюзов приобретено путевок на курорты и в дома отдыха на сумму 3686 руб., 7075 руб. израсходовано на организацию торжественных вечеров, 14 850 руб. выдано в качестве премий работникам, 2037 руб. израсходовано на приобретение оборудования для общежития, 2168 руб. на ремонт квартир сотрудников³⁴.

В 1937 г. был поставлен вопрос о ликвидации ДВОГТУ и передаче его функций Владивостокской таможне. Одновременно руководство ДВОГТУ ходатайствовало перед Наркоматом внешней торговли об оказании юридической помощи Владивостокской таможне, так как ни сама таможня, ни другие внешнеторговые организации, расположенные во Владивостоке, не имели штатных юристов. В штате уполномоченного НКВТ по Дальнему Востоку была введена штатная должность юриста-консультанта, который стал обслуживать все внешнеторговые организации, расположенные во Владивостоке³⁵. К началу 1938 г. структура таможенных органов Дальнего Востока выглядела следующим образом:

- ДВОГТУ с аппаратом 5 человек.
- Владивостокская таможня (41 человек) с сезонными постами на Охотско-Камчатском побережье (17 человек).
- Александровская-на-Сахалине таможня (5 человек).
- Благовещенская таможня (3 чел.).
- Гродековская таможня (1 человека).
- Николаевская-на-Амуре (1 человек).
- Охинская таможня (7 человек).
- Охотская таможня (3 человека).
- Петропавловск-Камчатская таможня (5 человек).
- Усть-Большерецкая таможня (1 человек).
- Уполномоченный по борьбе с контрабандой в Хабаровске (1 человек).
- Уполномоченный по борьбе с контрабандой в Имане (1 человек).

Всего - 92 человека³⁶.

Приказом Наркомата внешней торговли СССР от 5 февраля 1938 г. ДВОГТУ было ликвидировано. Функции регионального центра были возложены на Владивостокскую таможеню. Одновременно сокращалось количество таможенных учреждений. Ликвидированы Гродековская, Благовещенская, Николаевская-на-Амуре, Охотская таможни, а также аппарат уполномоченных по борьбе с контрабандой в Имане и Хабаровске. Имущество и здания этих учреждений передавались погранвойскам.

¹ ГАПК. Ф.149. Оп.8. Д. 3. Л. 19-20.

² Михайловский Б.В. Таможенная система в первые годы Советской власти / Ученые записки МГИМО. – М., 1958. - с. 147.

³ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 163. Оп. 1. Д. 9. Л. 109.

⁴ Из истории таможенной службы России на Дальнем Востоке. Документы и материалы. 1899-1925 гг. - Владивосток, 1999. - с.12 (Введение).

⁵ ГАПК. Ф. 149. Оп. 8. Д. 36. Л. 2.

⁶ Там же. Л. 4.

⁷ Там же. - с.16.

⁸ в бухте Самарга.

⁹ ныне г. Днепрпетровск

¹⁰ ГАПК. Ф. 149. Оп.8. Д. 12. Л. 21.

¹¹ Там же. Л. 13. Ныне эти документы хранятся в Российском государственном историческом архиве Дальнего Востока, печатные издания в библиотеке Государственного архива Приморского края.

¹² ГАПК. Ф.149, ОП.8, Д. 12. Л. 11-11 об.

¹³ Там же. Л. 3-4 об.; 12-12 об.

¹⁴ Там же. Л. 8-8 об.; 10 об.

¹⁵ Там же. Л. 15.

¹⁶ Составлена по материалам: ГАПК. Ф. 149. Оп. 1-л. Д. 101. Л. 1-8 об.

¹⁷ ГАПК. Ф. 149. Оп. 1-л. Д. 53. Л. 18 об.

¹⁸ Там же. Оп. 8. Д. 47. Л. 7-8.

¹⁹ Там же. Л.12.

²⁰ Там же. Оп. 1-л. Д. 173. Л. 29.

²¹ Архив Владивостокской таможни (АВТ). Предисловие к описи за 1934, 1937, 1939, 1950, 1955, 1956, 1960-1962, 1964, 1968-85 гг. Л. 4.

²² Составлена по данным: ГАПК. Ф.149. Оп. 1-л Д. 51. Л. 1-121.

²³ Движение названо по имени забойщика шахты Донбасса "Центральная-Ирмино" А.Г. Стаханова, в ночь на 31 августа 1935 г. с помощью двух подсобных рабочих вырубившего 102 тонны угля, что превышало норму в 14 раз.

²⁴ ГАПК. Ф. 149. Оп. 8. Д. 34. Л. 1.

²⁵ Там же.

²⁶ Там же. Л. 2.

²⁷ Там же. Оп. 1-л. Д. 51. Л. 113.

²⁸ Там же. Оп. 8. Д. 14. Л. 17.

²⁹ Там же. Л. 16.

³⁰ Там же. Л. 12 об.

³¹ Там же. Л. 14.

³² Составлено по данным: ГАПК. Ф.149. Оп. 8. Д. 14. Л. 13 сб.; Оп. 1-л. Д. 68, Л. 151-152,156.

³³ ГАПК. Ф. 149. Оп. 8. Д. 14. Л. 15.

³⁴ Там же.

³⁵ Там же. Л. 22.

³⁶ Там же. Д. 3. Л. 17.