

Его судьба – таможня

Профессия, выбранная волею обстоятельств, стала его судьбой. Николай КОЦЮБЕНКО, генерал-лейтенант таможенной службы, в нынешнем году отмечает двойной юбилей. Тридцать пять лет назад пришел на работу в таможенные органы. И двадцать, как возглавляет Татарстанскую (ранее Казанскую) таможню.

После окончания профучилища он устроился в Одесский морской порт на башенный кран. Работа нравилась – с верхотуры такие горизонты открывались: море, кругом красавцы-суда. Но на морских сквозняках застудил уши, и врачи категорически запретили ему работать по профессии. Случайно встреченный однокашник пригласил на работу к себе в таможню, там как раз требовались сотрудники. Через какое-то время друг уволился, а для Николая Макаровича таможня стала биографией. Сегодня для нашего корреспондента он листает ее страницы.

– Во времена Советского Союза таможни были малочисленны. В моей первой таможне – Ильичевской, морской – трудилось всего 42 человека. По тем меркам она считалась средней. Я хорошо помню свой первый день. Это было 26 октября 1971 года. Перезнакомился с ребятами (тогда в таможне трудились, в основном, военные в отставке). За мной закрепили наставника, составили план обучения. Правда, в стажерах я был недолго: руководитель написал заключение, что я способен работать самостоятельно. Самый большой начальник для меня был старший инспектор, он же и старший смены. В его обязанности входило перед каждым выходом на оформление определять каждому (а в смене было семь человек) участок контроля на судне: кому-то доставалось машинное отделение, кому-то – бак, а кому – корма. Рабочий день длился двенадцать часов, за это время успевали три судна оформить.

В те годы на таможне лежали и контрольно-инспекторские функции по



внешнеторговым грузам. Мы контролировали соблюдение технологии выгрузки товара из судов на берег, следили, чтобы не было повреждений. В семидесятые годы хозяином всех грузов являлось государство (в лице внешнеторгового объединения), а потому таможенник «от» и «до» участвовал в процессе разгрузки-загрузки. Если товар в порядке, подписывал все необходимые документы, акты извещения, генеральные акты выгрузки. Если же в результате погрузочно-разгрузочных

работ шло повреждение – составлялся акт и обязательно подписывался таможенником. Без подписи нашего сотрудника бумага считалась недействительной. Можно сказать, таможенник был посредником подтверждения брака.

Через месяц после начала работы меня избрали секретарем комсомольской организации, а через два года – заместителем секретаря партийной организации. Наша партиячка счи-

талась сильной: из 42 сотрудников 26 – коммунисты. Вот так я и проработал рядовым инспектором шесть лет. С теми людьми, с которыми начинал, до сих пор поддерживаю дружеские отношения. Это и Анатолий Староха, известный в ФТС России человек, и мой бывший начальник таможни Леонид Бобров, ему нынче восемьдесят семь исполнилось, и Сергей Ерофеев, мой первый наставник, тоже уже давно пенсионер.

– Николай Макарович, а первую обнаруженную Вами контрабанду помните?

– В семидесятых годах по Черному морю в основном ходили суда с паровыми установками. В техническом отношении – это сложнейшие инженерные сооружения. Специалисты подсчитали, что на таких судах существует до десяти тысяч мест, где можно спрятать контрабанду. На одном из болгарских судов, которое готовилось к отправке к себе на родину, я и обнаружил свою первую контрабанду. Правда, о ней сегодня даже смешно вспоминать. Но в те годы это были товары, запрещенные к вывозу из СССР: фотоаппараты и несколько рулонов ткани панбархат. Помнится, что на этом судне мы завели сразу пять дел. Они были административные, потому что согласно Уголовному Кодексу 1964 года контрабанда, за которую предусматривалась уголовная ответственность, должна была тянуть на тысячу рублей. Вот случай на батумском судне – это уже из разряда уголовных. У боцмана грузинской команды выявили триста нелегально ввезенных косынок с люрексом. Обнаружили их в ходе повторного досмотра. Моряк достал товар из потайного места и уже собирался переправить свое «богатство» на берег. Косынка тогда была особо модным женским аксессуаром и на рынке стоила шесть рублей. Так что общая стоимость контрабанды потянула почти на две тысячи рублей. Огромные по тем меркам деньги.

– Работа нравилась? Не было желания перейти на другую?

– Скажу честно, мне было интересно. Я и мои коллеги работали с энтузиазмом, несмотря на маленькую зарплату – сто рублей. Пока я был холостяком, этой суммы вполне хватало. А вот когда женился, родился ребенок и появилась ответственность перед семьей, у меня появились мысли уйти из таможни на другую, более высокооплачиваемую работу. Подумывал даже снова вернуться на кран. Но в октябре 1975 года зарплату увеличили почти вдвое, вопрос о

перемене места службы отпал и никогда больше не возникал. А вскоре мне предложили повышение. В другом порту, в тридцати километрах от Одессы, открылась новая таможня – Григорьевская, со штатной численностью четыре человека: начальник и три инспектора, один из которых старший. Вот должность старшего мне и предложили. На новом месте пришлось освоить бухгалтерию.

А вскоре, сразу после окончания



Одесского государственного университета, получил предложение о самостоятельной работе в Калининградской области. Меня привлекла новизна работы: таможня являлась железнодорожной, располагалась на польской границе. Семья мое решение о переезде в Прибалтику поддержала, и я возглавил эту маленькую таможню. Составы в основном шли к нам из стран социалистического лагеря: из Польши – уголь, из ГДР – оборудование, сельхозтехника. Пропускная способность – примерно десять составов в сутки. Все досматривали тщательно. Безусловно, оборудование для досмотра было примитивным, но даже несмотря на это выявляли контрабанду – различного рода идеологическую литературу, запрещенную к ввозу в СССР.

В зону обслуживания таможни входил и военный аэродром. База у них располагалась в Польше, а штаб на нашей территории – в Черняховске. Меня во всем поддерживал мой заместитель – легендарный человек: к тому моменту его стаж в таможне исчислялся сорока годами. Бывший фронтовик, человек крепкой закалки, сильной воли – помощник и советник

во всем: и в житейских делах, и в работе. Организация труда на таможне получила признание по линии профсоюза и, более того, нам присвоили звание «Коллектив коммунистического труда». Мне, кроме непосредственной своей работы, приходилось заниматься общественной. Райком партии зорко следил за партийной нагрузкой. К примеру, я окончил университет марксизма-ленинизма и считался пропагандистом. С лекциями «о текущем моменте» приходилось ездить во многие колхозы Калининградской области.

Казалось, что жизнь устоялась, стала стабильной, но вскоре судьба делает новый поворот: в начале 1987 года мне предложили возглавить Казанскую таможню, существовавшую в то время только на бумаге. В конце восьмидесятых уже подул ветер перемен и железный занавес потихоньку стал падать: иностранным туристам разрешили совершать круизы по Волге. Для этого и создали две внутренние таможни: в Казани и Ростове-на-Дону, чтобы разгрузить московские аэропорты.

– Как Вас встретила Казань?

– Я приехал сюда в марте, и кроме хрестоматийного «здесь учился Ленин» не знал о городе ничего. Город мне показался серым, хмурым, каким-то безрадостным. Первый визит, конечно, к первому секретарю обкома КПСС Гумеру Усманову. Тот посмотрел мое назначение, отметил оплошность москвичей (вместо Татарского обкома КПСС написали Казанский) и пожелал удачи в организации нового дела на татарской земле.

Казанская таможня началась с двух тесных комнатук в аэропорту. Ни транспорта, ни связи, ни технических средств контроля, минимум мебели. В помощь Москва откомандировала мне двух опытных таможенников: Ольгу Суслопарову из Львова и Салавата Сулейманова из Краснодара. Сроком на один месяц. Правда, после месячной командировки Ольга Рэмовна решила остаться и переехала в Казань насовсем. А затем коллектив начал пополняться новыми сотрудниками, уже из местных жителей. Расим Гиматов, Александр Карангин, Валерий Игнатьев, Анатолий Валяков – одни из первых сотрудников таможни, которые впоследствии навсегда связали с ней свою судьбу. Авиарейсов вначале было немного – пять-шесть в месяц, потом количество увеличилось до восемнадцати. Дежурили сутками, тогда о сменности из-за маленькой численности (шесть человек), речи не было.



Иногда и сам вставал за инспекторскую стойку.

С каждым последующим годом фронт работы расширялся: оформление несопровождаемого багажа, выезд на постоянное место жительства. Ну, а после того, как монополизировали внешнюю торговлю, у таможен началась совсем другая история. Предприятиям предоставили право самостоятельного выхода на внешний рынок, в стране начался активный процесс разгосударствления, появились новые формы собственности. В новых экономических условиях нужно было учиться и нам самим, и представителей предприятий обучать всем тонкостям.

Изменился сам подход к нашему делу: таможня превратилась в важную государственную структуру, призванную регулировать внешнеэкономические процессы. В течение полутора-двух лет российская таможня ввела процедуру декларирования грузов. У нас вначале не обходилось без казусов: со стороны предприятий было полное неприятие таможенных органов. «Да зачем вы нам нужны? Какие декларации на перемещение груза?» Взаимопонимание давалось нелегко. С высоты сегодняшних лет трудно представить, что все оформление производилось тогда на бумаге,

подсчет ГТД велся вручную, а объемы с каждым днем росли в геометрической прогрессии.

В 1994 году наша таможня вышла на шестое место в России по числу обрабатываемых деклараций. Число участников внешнеэкономической деятельности возрастало, рос и коллектив. С шести человек до шестисот. В крупных городах Татарстана появились вначале пункты таможенного оформления, а потом и таможенные посты. Служба оснащалась и технически, и информационно. Последняя оптимизация структур прошла в 2000 году, сегодня Татарстанская таможня способна контролировать все потоки внешнеторговых грузов на любых видах транспорта.

– С чем приходилось сталкиваться таможенникам в своей работе?

– В начале 90-х мы столкнулись с множеством проблем. Тогда актуальной была проблема «исчезновения» груза: отметка о пересечении границы есть, а в таможню он не прибыл. Терялся на российских просторах. Сегодня эта проблема изжила себя. Или массовый вывоз за рубеж запрещенных к этому предметов старины, валюты, цветного металла, произведений искусства. Мы пресекли немало случаев вывоза исторических и

культурных ценностей, среди которых иконы конца XVIII – начала XIX веков. Говоря же о ценности задерживаемых нами предметов старины, упомяну один случай. Задержали старинное кольцо, экспертиза подтвердила его уникальность: стоимость колечка равнялась зарплате таможенника, помноженной на двенадцать лет. Тогда мы шутили, что инспектор Назаров отработал свою зарплату на несколько лет вперед. Если многие проблемы исчезали по мере совершенствования законодательства, то с начала 90-х и до сегодняшнего дня нашей головной болью остается желание иных коммерсантов уклониться от уплаты таможенных пошлин и налогов. В нашей практике есть выявленные факты, когда сумма неуплаты тянула на миллионы рублей. Но для таких в нашей таможне всегда горит «красный» свет.

– А для кого горит «зеленый»?

– Для законопослушных, добросовестных, «прозрачных» в налоговом и таможенном отношениях. Я всегда ориентирую своих сотрудников на то, что «таможня создана для участников внешнеэкономической деятельности», а не наоборот.

Валентина СКАРЛУХИНА