

Морские стражи

10-летию морских сил таможенной службы Российской Федерации посвящается.

Начало в 1985 году социально-экономических преобразований привело к глобальным изменениям в жизни таможни. 12 февраля 1986 г. Совет министров СССР вывел таможню из подчинения Министерства внешней торговли, создав самостоятельное Главное Управление государственного таможенного контроля при Совете министров.

Таможенный комитет СССР сформировали на основе Положения от 15 июня 1991 г. Но охранять СССР комитету почти не довелось – «на подходе» были августовские события 1991-го и распад СССР.

После СССР

Возрождение самостоятельной морской таможни в России активно началось с создания в 1993 г. Президентом Б.Н. Ельциным Государственного таможенного комитета России (далее ГТК).



Почти сразу началось оснащение таможни новейшими техническими средствами. Так, 25 октября 1993 г. в Санкт-Петербурге продемонстрировали первый таможенный вертолет. С той поры винтокрылые машины здорово помогают в обнаружении и преследовании нарушителей на море.

Но сами морские таможенники появились четыре года спустя. Приказом ГТК РФ от 30 июля 1997 г. № 460 начали формировать морские части таможенной службы.

Возрождение морской службы стало возможным и необходимым вследствие изменения пограничной политики России. Раньше морские пограничники



самостоятельно решали все задачи на границе, включая (с помощью таможенных офицеров) и таможенный контроль на воде. Сейчас же государство разводит решение пограничных задач по разным ведомствам. Охрану важных объектов поручили внутренним войскам МВД, защиту морских промыслов – рыбоохране, а таможенные функции – непосредственно таможенной службе.

На воде и в воздухе

За несколько лет руководство таможенной службы сумело создать корабельный состав своего нового подразделения.

К концу 2000 г. предусматривалось приобрести для таможенных органов 65 морских и речных судов, четыре вертолета и два самолета, но сумели получить только 9 морских и речных судов. В 2000-2001 гг. в таможенные подразделения поставили 107 речных и морских катеров. Активнее стали использовать вертолеты.

Когда 24 октября 2002 г. открыли постоянную экспозицию Центрального музея таможенной службы Российской Федерации, в ней нашлось место для экспонатов, связанных с морской таможней.

В 2002 г. таможенники задержали 70 судов и автотранспортных средств, предотвратив незаконное перемещение товаров и материальных ценностей на сумму 59,789 млн. рублей. В 2003-ем – 79 судов (64,51 млн. рублей), в 2004-ом проконтролировали 1694 водных транспортных средств, задержав из них 31 (26,98 млн. рублей). В 2005-ом – 2428 водных транспортных средств (из них задержаны 51).

По состоянию на 1 января 2005 г. таможенные органы РФ располагали 39 морскими и речными судами (12 вертолетами): Южное таможенное управление – 18 (2), Северо-Западное – 11 (2), Дальневосточное – 9 (4), Сибирское – 1 (1). Еще в трех управлениях (Центральное, Уральское, Приволжское) было по одному вертолету. На 24 марта 2006 г. таможенная морская охрана насчитывала 38 морских и речных судов с 209 специалистами.

Из них 16 судов – морально устаревших проектов (41%). Несмотря на принимаемые экипажами меры по поддержанию таможенных судов в технически исправном состоянии, до 2012 г. все устаревшие «плавсредства» станут непригодными к использованию по прямому назначению.

Таможенные суда и их проекты

Приобретать только новые суда первоначально было невозможно: слишком дорого и сложно сразу обзавестись таким серьезным корабельным составом. Потому таможенники получили от военно-морского флота ряд судов устаревших проектов.

Самым старым таможенным судном был разъездной катер ТС-590 проекта № 1410.1, построенный в 1984 г. Естественно, что именно этот корабль списали одним из первых – в 2006 г.

Одними из самых старых (причем, не только физически, но и морально – низкая скорость, вспомогательный характер) были пять разъездных катеров проекта № 371у «Адмиралец» (разработан в 1956 г.), бортовые номера ТС-583-587 1987-1989 гг. постройки.

Разъездной катер ТС-589 проекта № 1404.4 «Соколенок» был построен в 1989 г. и также достался таможне из прошлого. Чуть более «свежими» стали разъездные катера ТС-580, 581 проекта № РВ-1415, созданные в 1992-1993 гг. Самым массовым (16, или 41% от всего корабельного состава) судном в российской таможне являются патрульные катера ТС-500...515 проекта № 1408.1 «Сайгак» 1993-1998 гг.

Необычной попыткой стала эксплуатация в Петрозаводской таможне десантного судна на воздушной подушке ТС-591 проекта № 1206.1 «Мурена» 1994г. создания. Судя по списанию судна в 2005 г. и отсутствию в перспективе подобных проектов, таможенники не посчитали опыт эксплуатации эффективным.

Один патрульный катер ТС-593 проекта № 1860.2 «Орлан-М» был построен в 1996 г. и также получен таможенниками. Разъездной катер ТС-594

проекта № 1462, построенный в 1996 г. также «достался по наследству». Однако сразу после создания морских частей таможни стали строиться новые суда специальных проектов. Так, в 1998 г. ввели в строй построенный в Рыбинске головной патрульный катер ТС-300 проекта № 1215.0 «Мангуст». В 2000-2001 гг. среди таможенных судов был патрульный катер проекта № 1398 «Аист». В 2002 г. на нижегородском судостроительном заводе «Волга» построили головной патрульный катер «Альбатрос» проекта № 1423.0 «Сокжой» для таможенной и пограничной служб.

Наши «серые волки»

У любой морской службы есть своя «визитная карточка». У российских морских таможенников это – большие таможенные суда проекта № 1423.2 «Меркурий», которые с октября 1996 г. вводят в строй. Молва окрестила эти корабли «серыми волками» за характерную серую окраску корпуса (со стилизованным российским флагом), очень высокую скорость и беспощадность в преследовании противника.

У катеров – алюминиевый корпус, скорость в 50 узлов (благодаря каверне на днище, в которой с набором скорости формируется динамическая воздушная подушка) при относительно невысоком расходе топлива. Кстати, максимальную скорость они развивают всего за две минуты.

Сейчас этих судов у таможни более семи: три построены на стапелях судостроительного завода в Комсомольске-на-Амуре и достроены на «Дальзаводе» (Хабаровской сдаточной базе во Владивостоке) и служат на Дальнем Востоке, три изготовили в Ярославле, остальные служат на Балтике.

На ярославском судостроительном заводе спустили на воду в октябре 1996 г. головной корабль серии ТС-100 (№ 801), который перевели служить в Новороссийск. Второе судно ТС-101 (№ 802) ввели в строй в 1998 г., и лишь

в феврале 2007 г. достроили ТС-102 (№ 803), предназначенный для службы в Махачкале.

На Дальнем Востоке «серые волки» именны: поднявший флаг 20 сентября 1998 г. «Петр Матвеев», «Павел Верещагин» (лето 2000 г.) и «Виталий Кирсанов» (до 2005 г.). Два из них названы в честь реальных таможенников Дальнего Востока, «Павел Верещагин» – по имени легендарного таможенника из кинофильма «Белое солнце пустыни». На Сахалинской таможне Дальневосточного управления им помогают два вертолета (Ка-32С и Ми-8).

«Павел Верещагин» был признан лучшим таможенным судном России в навигацию 2005 г. (уже не первый раз). Что и неудивительно: на этот таможенный корабль приходится половина всех задержаний, осуществляемых в России за год. По дальневосточному региону цифра возрастает до 75 процентов.

Балтийскую таможенную границу охраняет таможенное судно проекта 1423.2, построенное в 2003 г.

Перспективы морской таможни

У современных морских таможенников, по сути, нет вспомогательных судов, обеспечивающих корабельную группировку вне портов – автономность имеющихся судов ограничена. Однако в ближайшем будущем ситуация должна измениться. Логично появление вскоре небольших универсальных транспортов. Возможно, шагом в этом направлении стал спуск на воду ОАО «Алмаз» 11 мая текущего года многоцелевого таможенного судна нового проекта № Р-2030Т для эксплуатации в г. Ростов-на-Дону (Южное таможенное управление). Судно спроектировало ООО «Рикошет Дизайн Группа» для внутренних вод РФ, акваторий Ладожского и Онежского озер, прибрежных зонах морей с удалением от места убежища до 20 миль.



Также очевидной перспективой является создание специализированных судов. Потому в марте 2007 г. на ССЗ фирмы «Алмаз» заложили новое таможенное судно ледового класса проекта № 22120, предназначенное для таможенного контроля на Дальнем Востоке. Оно имеет ледовые усиления, обеспечивающие самостоятельное плавание в разреженном однолетнем льду толщиной до 0,6 метра в зимне-весеннюю навигацию и толщиной до 0,8 метра в летне-осеннюю навигацию. На корабле установят два дизеля 2х4000 кВт ABC Diesel (Бельгия), приводящих в движение два винта регулируемого шага Finnpou (Норвегия). В конце года после ходовых испытаний полностью оборудованное судно передадут Федеральной таможенной службе.

Несмотря на отсутствие в таможне судов на классической воздушной подушке, эффективный опыт их эксплуатации во внутренних войсках и пограничной службе должен спровоцировать их появление в таможне.

И вообще приобретение опыта в ходе практической таможенной деятельности подскажет пути и параметры развития морской таможни Российской Федерации. Очевидно главное – морские силы являются важной частью таможенной службы и их эффективное развитие поможет не только таможне в целом, но и «соседним» службам – морским пограничникам, экологам, рыбоохране, МЧС и т.д. А в итоге выиграет Россия в целом.

В завершение в рамках празднования 10-летия «морской таможни» хочется пожелать ее труженикам семь футов под килем, успешной и безопасной работы, новых удобных кораблей и катеров, достойного места среди подобных служб всего мира.

Глеб АЛЕКСУШИН,
профессор
Академии военных наук

