

Беляева Наталья Анатольевна

Профессор Департамента истории и археологии

Дальневосточного федерального университета,

доктор исторических наук, профессор

ВЛАДИВОСТОКСКАЯ ТАМОЖНЯ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ: СЛОЖНОСТИ И ПРОТИВОРЕЧИЯ ПЕРЕСТРОЙКИ РАБОТЫ НА ВОЕННЫЙ ЛАД

Каждое пятилетие научное сообщество подводит своеобразные итоги изучения истории Великой Отечественной войны: оценивает достижения в рамках традиционных направлений, фиксирует появление новых перспективных исследований, отмечает приращение источниковой базы за счет введения в научный оборот новых исторических источников. Одним из таких направлений в последние годы стало изучение деятельности таможенной системы в годы Войны. Появившиеся публикации свидетельствуют о наметившемся повороте от истории отдельных таможен¹ к «таможенной истории» войны². Накануне 75-летнего юбилея появились историко-биографические исследования, выполненные на основе обобщения новых источников³. Подлинным центром изучения деятельности таможенной системы в годы Войны стал коллектив Центрального музея таможенной службы ФТС России, разместивший на официальном сайте обобщающий материал к 75-летию Победы⁴. Однако следует заметить, что до сих пор остаются неразработанными остаются все проблемы, названные сотрудниками Центрального Музея в информационной справке, подготовленной для фундаментального труда «Великая Отечественная война 1941-1945 годов»: фискальная деятельность, порядок и практика таможенного обложения; взаимодействие таможен с организациями, участвовавших во внешнеторговых операциях, доставке, переработке и обеспечении сохранности грузов и др. вопросы⁵. Следует отметить также практически остановившийся процесс

формирования источниковой базы, в связи с чем большая часть изредка появляющихся публикаций носит вторичный характер.

Оставляя за рамками статьи анализ причин сложившейся ситуации отметим лишь то, что определенное сдерживающее влияние оказывает специфика самого объекта исследования: для активного введения в научный оборот документов таможенных учреждений необходимо как минимум знание специальной терминологии и представление о функционировании таможенной системы. Цель нашей статьи – показать, как комплекс документов активно действовавшей в годы войны таможни позволяет увидеть трудности и противоречия перестройки ее работы в экстремальных условиях. Статья продолжает публикации автора, изданные в год 70-летия Победы⁶.

Исследователь, пытающийся воссоздать сложную и порой драматическую историю Владивостокской таможни имеет возможность сформировать репрезентативную источниковую базу, не выезжая за пределы Владивостока, опираясь на документы из фондов государственных архивов, а также текущего архива самой таможни.

Остановимся на характеристике доступных исследователям документов военного периода, часть которых уже введена в научный оборот при подготовке исследований по истории таможенной службы региона⁷, а также обобщающего исследования по истории Дальнего Востока периода Великой Отечественной войны⁸

Важной группой документов, обладающих высоким информационным потенциалом, можно назвать Приказы таможни по основной деятельности и личному составу, полный комплект которых за 1941-1945 г. сохранился в текущем архиве таможни. Изучение Приказов позволяет выявить основные проблемы в работе учреждения, сохранявшиеся на протяжении всей войны и изменявшиеся от года к году; уточнить детали выполнения директив вышестоящих органов, а также формы взаимодействия с партийными и советскими органами, управлением Владивостокского морского торгового порта, Дальневосточного государственного морского пароходства и др.

организаций. Приказы позволяют представить и весь комплекс повседневных вопросов, без которых невозможно было настроить коллектив на решение сложных задач. Одновременно можно проследить «движение контингента» - прием и увольнение с указанием причин, в том числе установить количество и имена призванных в ряды РККА; увидеть изменения оргштатной структуры и связанные с ней перемещения работников; установить взаимодействие основных звеньев ленд-лиза – Мурманской, Архангельской и Владивостокской таможен; проанализировать дисциплинарную практику и др.

Некоторые направления работы можно увидеть на основании отчетов таможи о финансово-хозяйственной деятельности; а также ежегодно составляющихся сметам и штатного расписания.

Отдельную группу документов, отражающую жизнь трудового коллектива и реакцию сотрудников на отдельные управленческие решения, составляют материалы различных коллективных мероприятий - протоколы производственных совещаний и собраний. К ним близки по содержанию и методам обработки информации документы первичной партийной организации Владивостокской таможи, сформировавшие фонд П-253 в ГАПК. Отметим, что работу с этими документами затрудняет рукописный характер многих протоколов, хотя в ряде случаев мы имеем возможность сравнить черновой (рукописный) и окончательный (машинописный) варианты записи одного и того же события. По состоянию документов, фрагментарности записей, можно сделать вывод о том, что написанию «бумаг» (даже партийных) в годы войны придавалось несравнимо меньшее значение, чем в послевоенный период. Несмотря на это записи позволяют увидеть настоящий «накал страстей» при обсуждении тех или иных вопросов жизни коллектива.

Рассматриваемые в комплексе документы, позволяют увидеть, как сложно перестраивалась работа государственного учреждения на военный лад, с каким трудом принимали люди новые условия жизни и работы.

Выделим некоторые первоочередные проблемы, которые решались в с учетом особого статуса Владивостокской таможни - к началу войны в зоне ее ответственности находилась огромная территория Дальнего Востока.

По штатному расписанию 1 сентября 1941 г. в таможне числилось 125 чел., из которых 48% (60 чел.) работали в подведомственных таможенных учреждениях – Петропавловской таможне на Камчатке, Александровской и Охинской таможнях на Сахалине, а также на временных таможенных постах по Охотско-Камчатскому побережью в пунктах промысловой деятельности японских арендаторов. В реальности же штат таможни был укомплектован лишь на 57% - таможенные операции во Владивостоке осуществляли 37 чел. вместо положенных по штату 65⁹. Сложившаяся ситуация была вызвана призывом в действующую армию сотрудников-мужчин: в течение сентября-декабря 1941 г. в ряды РККА было призвано 8 сотрудников¹⁰, еще 29 чел. были вызваны на двухнедельные военные сборы¹¹. Кроме того, сотрудники таможни постоянно направлялись в распоряжение Фрунзенского райкома ВКП(б) для участия в оборонной работе, привлекались в порядке шефской (обязательной) помощи на сельско-хозяйственные работы и далеко не все воспринимали такие отвлечения положительно – эти факты отражены в материалах собраний разного уровня.

В условиях начавшейся войны важное значение приобретало сохранение работоспособности таможни и обеспечение дальнейшей ее эффективной работы по пропуску импортных и экспортных грузов. Достижение этой цели было непосредственно связано с проблемой кадров. Речь шла не о полном укомплектовании штата (эта идея сразу отвергалась как утопическая), но об улучшении работы существующего «таможенного аппарата», исправлении присущих ему недостатков. Расширение состава частично стало возможным за счет привлечения женщин не только на технические должности, но и на должности оперативного состава – инспекторов, контролеров, а впоследствии и начальников таможенных постов. Несмотря на то, что часть из них поступала на работу исключительно «ради пайка». Все-таки большая часть пришедших в

первые годы осталась и даже продвинулась по служебной лестнице. К концу войны 28% списочного состава таможи и подведомственных ей учреждений составляли женщины¹².

Однако адаптация новых сотрудников в ранее сугубо мужском коллективе проходила сложно. В протоколах многочисленных собраний (партийных, профсоюзных и пр.) находим факты эмоциональной полемики между кадровыми таможенниками и имеющими слабое представление о таможенном деле новыми сотрудницами. Новые члены коллектива выражали недовольство устранением их от обучения военному делу, жаловались на насмешки и недружественное поведение некоторых коллег-мужчин, их нежелание передавать свой профессиональный опыт¹³.

Эта неожиданно возникшая «гендерная проблема» не имела каких-либо специальных методов решения. Можно сказать, что руководством таможи был взят курс на преодоление этих различий через поднятие общего профессионального уровня сотрудников, вовлечение их в разные виды повышения квалификации: курсы по техминимуму, изучению таможенного законодательства, продолжение обучения сотрудников иностранным языкам, и прежде всего, английскому. Все эти направления функционировали в таможе с довоенного времени, но именно в начальный период войны учебой был охвачен каждый сотрудник, независимо от занимаемой должности, пола и стажа работы. Занятия проходили утром перед сменами и вечером после них. Приказом от 9 октября 1941 г. вторник и пятница были объявлены в таможе днями техучебы. Вопрос об эффективности разных форм обучения – самостоятельная и обширная тема, выходящая за рамки нашей статьи. Однако именно по результатам экзаменов в навигацию 1942 г. на отдаленные таможенные посты в качестве начальников были направлены женщины-сотрудницы. К концу 1942 г. их присутствие в штате Владивостокской таможи воспринималось как данность. Успешно прошедшие профессиональное обучение женщины и мужчины работали рядом в бригадах по оформлению прихода и отхода судов, вели круглосуточное дежурство в таможе, выезжали в

командировки в отдаленные таможенные посты, а также на усиление состава Мурманской и Архангельской таможен. Можно предположить, что повышение профессионального уровня сотрудников было одним из факторов создания благоприятного психологического климата и решения проблемы кадров.

Второй путь повышения эффективности работы таможни в начальный период войны – укрепление трудовой дисциплины. Значительная часть нарушений была связана с опозданиями и прогулами, которые с момента принятия 26 июня 1940 г. Указа Президиума Верховного совета СССР «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» становились уголовно наказуемыми деяниями. Необходимость борьбы с опозданиями осознавалась в коллективе как реально существующая и требующая разрешения проблема. И в этот раз руководство таможни в лице ее начальника Н.Д. Петрова применило жесткие меры, прямо вытекающие из упомянутого выше Указа.

Каждый случай дисциплинарного воздействия – будь то выговор, увольнение или отдача под суд – оформлялся приказом по таможне, благодаря чему можно представить масштабы этого «бедствия». Только за два первых месяца 1941 г. в таможне произошло 14 нарушений дисциплины (опозданий), 4 из которых завершились передачей дела в суд¹⁴. Еще 9 чел. (2 инспектора, 2 контролера, 4 начальника таможенного поста и 1 уборщица) уже имели судимости за прогулы, полученные ранее¹⁵. Обычным делом был произвольный выбор начала и окончания рабочего дня, когда сотрудник приходил раньше и, соответственно, раньше покидал рабочее место¹⁶. Для усиления контроля, приказом по таможне от 11 марта 1941 г. был введен «номерной порядок явки на работу» - каждый сотрудник при появлении на рабочем месте должен был повесить на доску табельный жетон и снять его при уходе. Однако эта мера помогла мало – с февраля по июнь 1941 г. еще 7 чел. были отданы под суд за опоздания и прогулы¹⁷.

Осужденные по «Указу 26 июля» отбывали наказание на рабочем месте, в полном объеме выполняя должностные обязанности с удержанием до 25% оклада в доход государства. Кроме того, они лишались социальных благ – на время отбывания наказания прерывался трудовой стаж, соответственно, прекращалась выплата надбавок за выслугу лет в системе ГТУ НКВТ, за службу в отдаленных районах, без учета трудового стажа выплачивалось пособие по временной нетрудоспособности.

Жесткая дисциплинарная практика дала свои результаты. Однако не только она способствовала мобилизации коллектива. На основании содержания Приказов можно проследить постепенное формирование режима рабочего времени, позволяющего решать сложные задачи; а протоколы партийных и комсомольских собраний свидетельствуют о том, что члены коллектива привлекались к выработке практических мероприятий. Приведем пример - октябре 1942 г. в связи с нарастанием грузооборота к работе в порту были привлечены практически все сотрудники, включая работников бухгалтерии и канцелярии¹⁸. Однако людей все-таки не хватало и выход виделся в увеличении рабочего дня. Инициатива начальника таможни о переходе на 12-часовой рабочий день без оплаты сверхурочных вызвала «нездоровые разговоры» в коллективе. Сам начальник оценил это жестко: «в коллективе еще не чувствуют, что живут в военное время». Однако при обсуждении инициативы на партийном собрании коммунисты высказались за необходимость предварительной разъяснительной работы: В конечном итоге вопрос «об удлинении рабочего дня» был вынесен на общее собрание коллектива¹⁹.

Документы, сохранившиеся в архивах, дают нам основание для вывода о том, что к весне 1942 г. таможня смогла перестроить свою работу, максимально используя внутренние ресурсы. В мае списочный состав Владивостокской таможни составлял всего 31 человек вместо 65 положенных по штату²⁰. И этот коллектив смог обеспечить таможенное оформление пребывающих в порт грузов, в том числе и доставляемых по программе ленд-лиза, основной поток которых пришелся на вторую половину 1942 г.

-
- ¹ Головин В.В. Таможенная служба на Мурмане. 1941-1945 гг.: историко-правовой очерк. Мурманск, 2001.
- ² См., например: Кожухов Ю.В., Лукин В.Н., Мусиенко Т.В. Вклад таможенных органов СССР в победу в Великой Отечественной войне // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала РТА. 2015. № 1 (53). С. 200–229.
- ³ Головин В.В. Таможня на Мурмане. Люди и судьбы. Очерки. СПб., 2019.
- ⁴ Воронин С.И., Луговая Г.М. Таможня в годы войны. К юбилею победы [электронный ресурс] - URL: <http://museum.customs.gov.ru/94700/voronin-s.i.,-lugovaya-g.m.,-shishkina-n.v.-tamozhnya-v-gody-vojny.-k-75-letiyu-pobedy> (дата обр. 01.06.2020).
- ⁵ Воронин С.И., Луговая Г.М., Шишкина Н.В. Обзор деятельности таможенных органов в годы Великой Отечественной войны [электронный ресурс] - URL: <http://museum.customs.ru> (дата обр. 15.06.2015);
- ⁶ См.: Беляева Н.А. Таможенная служба Дальнего Востока в годы Второй мировой войны: общие проблемы и региональные особенности // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 3 (72). С. 96-103; Она же. Таможня в условиях войны: история, историография, источники // Уроки и итоги Второй мировой войны и современность. Материалы II межд. науч. конф., посв. 70-летию окончания Второй мировой войны / Отв. сост. М.В. Гридяева. Владивосток, 2016. С. 404-411.
- ⁷ Владивостокская таможня. 1901-2001 гг. Краткий очерк истории / Н.А. Беляева [и др.]. Владивосток, 2001; Печерица В.Ф. Очерк истории дальневосточной таможни. Ч. 1.1901-1945. Владивосток, 2002.
- ⁸ Дальний Восток СССР: 1941–1945 гг. / Под общ. ред. чл.-корр. РАН Н.Н. Крадина, отв. ред. Г.А. Ткачева. Владивосток, 2020. С. 519-530.
- ⁹ Посчитано по: ГАПК. Ф. Р-149. Оп. 8. Д. 4. Л. 5, 23.
- ¹⁰ Подсчитано: Архив Владивостокской таможни (АВТ). Ф. Р-149. Оп. 3-л. Д. 30. Л. 148-233.
- ¹¹ Там же. Л. 168.
- ¹² Дальний Восток СССР: 1941–1945 гг. С. 533.
- ¹³ ГАПК. Ф. П-253. Оп. 1. Д. 17. Л. 55 об. – 56.
- ¹⁴ ГАПК. Ф. П-253. Оп. 1. Д. 16. Л. 9.
- ¹⁵ АВТ. Ф. Р-149. Оп. 1. Д. 30. Л. 38.
- ¹⁶ Там же. Л. 148.
- ¹⁷ Подсчитано по: АВТ. Ф. Р-149. Оп. 1. Д. 30. Л. 40-143.
- ¹⁸ ГАПК. Ф. П-253. Оп. 1. Д. 17. Л. 55.
- ¹⁹ Там же. Л. 55 об.–56. .
- ²⁰ ГАПК. Ф. Р-149. Оп. 8. Д. 5. Л. 13.