

КОГО БЛОКНОТА

ГОГОРСКОЙ ТАМОЖНИ

СофтИнКом

Октябрьская, 10 32-54-91 32-38-83

лю) — таможенные посты, где происходят самые бытия жизни таможенников, легкой прогулкой стать брани не обещала. Никто нам не обещал, что участие те таможенников принесет удачу и мы станем свидетелями рабанды. Забегая вперед, скажу: никого при нас ли. Не повезло. Зато пресс-тур, организованный еще и пресс-службы Магнитогорской таможни Элиной я размышлений: чем и как живут таможенники, каковы изни и что о работе этих органов думают обыкновенные живущие теперь по разные стороны границы.

ебежчика» или колеса границы.

факту Горской таможней дел.

ги «зверя» не возьмешь. Тут эти места с выключе по рации. Не секрет, ходят в оснащении наши ю-крупному, рисковать ему радиочастота слышится «доброжелатели». Однако в рейде э комбайнеров, работассии, никого не было... ный «пазик», разгоняя

ОЕ неуместен

оставалось достаточно. тотранспорта и людей мысли, что одинаковых товек по-разному ведет мобила. Даже если кто-ан, все равно встреча с ие.

сразу вспоминают «вол-утить. Но шутить не реко-тиры и юмора долго вспо-го вся машина напичкана а тем, как детально тамо-ь.

опускной пункт закрыл- повезло и Александру. зятке не совсем вовре-ания перерыва. Как че-элаха, я ввел Александра есятки принял меня за м. Но через несколько минут я признался, что являюсь сторонним на-блюдателем.

Александр — челяби-нец, мелкий коммер-сант. На вопрос «каки-ми судьбами?» он отве-тил, что в Казахстан едет впервые в жизни. Николаевский пост был ближе всего на его пути. Еще он заезжал к родителям в Карталы.

— Вот тебе и граница, — удивленно сказал коммерсант. — Не думал, что именно такую увижу картину. Разве здесь можно справиться такими малыми сила-ми с потоком контрабан-ды?

Тут же я перебил его, намекая на объез-дные пути. Но Алек-сандр не поддавался на провокацию, заметив, что так будет спокой-нее. Он тоже посчитал, что граница — не то ме-сто, где стоит играть в вопорядка и рисковать. ы осмотра, Александр и

сошла с наших уст. За- я лишний раз получил самый дорогой город по андр подогнал свою де-все формальности с до-лением на пребывание в на педаль акселерато-й пыли. Через несколько дин «блок-пост», теперь

Контрабанда под стук колес

В Карталах нас уже заждали. Город железнодорожников и ракетчиков. Вокзал в Карталах является оживленным центром и достопримечательностью. Ничем особым в темноте этот городишко не выделялся. Целью ночного автобусного вояжа явилась проверка пассажирского поезда. Успели в самый раз.

Таможенники и пограничники во всю «шурудили» в вагонах. Заспанные пассажиры нехотя предъявляли паспорта и рассказывали о содержимом в сумках и чемоданах. Времени на осмотр не так много — около часа, но успеть надо многое: проверить паспорта, визы, вещи и по возможности интерьер купе и вагона.

При входе в вагон обратил внимание на солидный интерьер. Даже магнитогорский фирменный поезд по внутреннему убранству заметно уступает казахстанскому экспрессу. К слову, казахстанские железные дороги давно перестроились на новые экономические «рельсы». Возглавлял нашу делегацию исполняющий обязанно-сти Карталинского таможенного поста Петр Шамшур.

КОММЕНТАРИЙ

Петр ШАМШУРА, исполняющий обязанности начальника Карталинского таможенного поста:

— На посту работать мы начали раньше пограничников. Сейчас у нас все четко. Разработана схема взаимодействия по контролю поездов. Все расписано вплоть до полочек, чтобы во время осмотра поезда действия таможенников и пограничников не дублировались. Основная задача пограничников — паспортно-визовый контроль, а мы следим за перемещением товаров. Так что противоречий или несоответствий у нас не возникает. Наш таможенный пост считается пунктом пропуска железнодорожного транспорта. И еще в нашем ведении находятся 40 км границы с Казахстаном, где совместно с пограничниками и органами внутренних дел мы прослеживаем все возможные участки прохождения контрабандного товара. Если говорить о конкретных случаях, то в начале лета мы в одном из вагонов обнаружили пакет с двумя килограммами марихуаны. В ходе оперативных мероприятий «хозяина» наркотических веществ выявить так и не удалось. Сейчас как? Наркотики прячут как можно дальше от самого контрабандиста, перемещающегося в этом же поезде или вагоне. Доказать принадлежность найденных наркотиков практически невозможно.



Нагрузка и ответственность на таможенников и пограничников выпадает колоссальная. В среднем за месяц приходится «брать» на контроль 150 пассажирских поездов и 50 тысяч грузовых вагонов, пересекающих границу. Наиболее пристальное внимание к пассажирским поездам «Астана — Киев», «Астана — Варшава» и двум электропоездам, чьи пути следования несколько раз пересекают российско-казахстанскую границу.

ОТСТУПЛЕНИЕ ТРЕТЬЕ

Лукавый проводник Турсун

В вагоне, где проводился осмотр, за ходом событий внимательным взглядом следил проводник. Его настроенность заинтриговала, и я осмелился побеседовать тет-а-тет. Правда, с условием, что не стану публиковать его фамилию и щелкать своей «мыльницей». Разговор получился откровенным и добродушным.

По словам Турсуна, а именно так он представился, когда мы с таможенниками только вошли в вагон поезда

«Астана-Киев», процедура осмотра не из приятных. Но он постоянно говорит своим пассажирам о ее необходимости. Как-никак граница обязывает.

— Проводником работаю без малого 24 года, — заметил Турсун. — Если честно, в союзные времена пассажирам было легче передвигаться. А теперь мы разделились на суверенные государства, приходится с этим считаться. Сейчас не каждый может позволить себе прокатиться из одной страны в другую.

В голосе появились нотки ностальгии. Он долго поминал добрым словом прежние времена, выражая надежду, что мы разделились не навсегда.

— Хотелось бы, чтобы наши государства интегрировались насколько это возможно, — произнес Турсун. — Нас очень многое связывает. Проезжая по территории России, я с болью в сердце смотрю на природу, людей. Я горжусь, что великолепно знаю и общаюсь на русском языке. Осуждаю своих земляков, ревностно относящихся к другим народам и национальностям. Если Казахстан пойдет по пути национализма, это будет самой большой ошибкой.

Действительно, речь проводника была четкой и правильной. Не всякий русский так общается на своем родном языке. Всего за годы работы мой собеседник выучил шесть иностранных языков. При этом высших учебных заведений не заканчивал. Проверить правдивость его слов было некогда. Да и что я мог проверить с багажом дежурных английских фраз.

На вопрос о контрабанде, Турсун кокетливо заулыбался, сказав, что в его вагонах таких случаев не было. Верить — не верить, так и не решил. С одной стороны: какой смысл меня обманывать? С другой — я был корреспондентом, а не епископом, поэтому случай с «исповедью» отпадает. Напоследок проводник рассказал анекдот, который, видимо, и обрисовывает пограничную ситуацию в вагоне. Как говорится, взято из жизни.

Время неумолимо таяло. Досмотр завершен, пора прощаться. Пришел конец и нашей беседе. Чувствовалось, что проводник что-то интересное так и не договорил: то ли не успел, то ли не захотел. А через несколько минут, сделав контрольный гудок, поезд направился на запад. А мы, чеканя шаг в такт стука колес уходящего состава, направились в «пазик».

Ночевали в военном городке, где живут служащие, контрактники и «срочники» ракетной части. Досталась общага, в которой проживают офицеры, проходящие службу после военных кафедр и училищ. Ныне — гостиница. О «звездах» умолчу, ибо сервис предоставлен «отменный». Веяло закоренелым застойным советским бытом начала восьмидесятых. Увидев город в дневное время, понял, что десять лет российских реформ затронули жизнь не всех россиян, когда в первом попавшемся продовольственном магазине, плотного телосложения тетенька десять минут на деревянных костылях высчитывала сдачу с сотенной купюры. О кассовом чеке можно было не мечтать: это было бы слишком. Лично для меня Карталы надолго останутся памятником совдеповского романтизма.

На утро была запланирована беседа с главным железнодорожником Карталов, «хозяином железнодорожной горы».

На этом программа пресс-тура не закончилась. Карталинские таможенники предложили принять участие в досмотре товарного вагона. Процедура зрелищная. Помимо сверки документации на груз и оформления сопутствующих документов, сотрудникам таможни необходимо провести осмотр груза. Железнодорожный вагон — не грузовик, детально не осмотришь. Хотя если есть наводки в ходе оперативно-розыскной деятельности, в которой участвуют, как правило, все силовые и правоохранительные органы, вагон отгоняют куда-нибудь в тупик и подвергают тщательному досмотру вплоть до разборки обшивки. В обычной же ситуации делается проще: содержимое осматривают выборочно. В вагоне, который вскрыли при нас, перевозили молдавские марочные вина. Несколько бутылок из разных коробок внешнего подозрения у таможенников не вызвали. В противном случае, подозрительная жидкость отправляется на анализ в лабораторию, где эксперты выносят окончательный вердикт.

Посмотрели в деле и на таможенную немецкую овчарку. Дик еще только учился, поэтому в его действиях чувствовались неуверенность и волнение. И все же четвероногий таможенник нашел заначку с белым порошком, чему был сильно рад.

На этом собственно все. После ужина «пазик» взял курс на Магнитку.



ОТСТУПЛЕНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ И ПОСЛЕДНЕЕ

Хозяин железнодорожной горы

Встреча с заместителем начальника челябинского отделения Южно-Уральской железной дороги Евгением Мельниковым прошла чинно и по-деловому.

— Для Карталов железнодорожная узловая станция является единственным и главным источником дохода, — подчеркнул Евгений Валентинович. — Вся социальная сфера на плечах железнодорожников. И налоговый «груз» мы несем во все бюджеты, хотя и не без трудностей.

Карталинский узел расположен в 36 км от границы с Казахстаном и обеспечивает большой объем перевозок на железнодорожном транспорте. По грузообороту станция занимает второе место в стране. Как и в других случаях, таможня в Карталах обособилась раньше Федеральной пограничной службы.

По согласованию с казахстанской стороной весь межгосударственный поток грузов и пассажиров перемещается через станцию Карталы. В первое время железнодорожники и таможенники не понимали друг друга.

— С трудом представлялось, что где-то в глубине России вдруг проходит граница, — вспоминает Евгений Мельников. — Честно говоря, мы думали, что эти эксперименты и игры в государственную границу будут недолгими. Но постепенно стали понимать необходимость существования таможенного поста и пограничного переезда на нашей станции. Проблемы все те же: недостаточное внимание государства к своим службам. У пограничников и вовсе отсутствует собственное помещение. На помощь пограничникам пришли железнодорожники.

Пассажирские поезда осматривают и таможенники, и пограничники. Поэтому задержка поездов продолжительная и не всем пассажирам нравится. Много контрабандных товаров перевозят в электропоездах. Контрабандный товар прячут даже в локомотивах. Но органы внутренних дел и федеральной пограничной службы нашли способы борьбы с «дельцами», проводят рейды не только на станциях, но и в пути следования. Недавно было задержано восемь вагонов с китайскими товарами. В них выявлено 79 тонн «левого» груза.

Поппадают на контрабанде и работники Карталинского отделения железной дороги.

В завершение разговора вспомнили про сотрудничество с ММК. Комбинат — основной партнер. Очень много грузов перерабатывается и пропускается через Карталы в адрес ММК с Казахстана: ежемесячно около 400 тысяч тонн угля, 150 тысяч тонн рудного концентрата и 350 тысяч тонн окатышей. Маштабы сортировочной горки, на которой сортируют вагоны с грузами по направлениям, впечатляют.



Алексей ДУЗЕНКО. Фото автора.