

**Маковский Артем Владимирович**

аспирант Дальневосточного государственного гуманитарного университета

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОВЕТСКИХ ОРГАНОВ  
ПОГРАНИЧНОГО КОНТРОЛЯ  
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ  
(ВТОРАЯ ПОЛОВИНА 1930-Х –  
НАЧАЛО 1940-Х ГГ.)**

**Аннотация:**

*В статье освещается деятельность пограничных войск СССР на Дальнем Востоке в рамках организации контроля над исполнением установленных правил въезда на территорию Советского Союза и выезда за его пределы, ввоза и вывоза грузов, а также борьбы с контрабандой в условиях тяжелой военно-политической обстановки в регионе. Анализируются проблемные вопросы, возникавшие в ходе реализации своих полномочий пограничными подразделениями, а также меры, принимаемые руководством страны и ведомства по качественному улучшению уровня надежности пограничного контроля на дальневосточном участке границы СССР.*

**Ключевые слова:**

*государственная граница, пограничные войска, пограничная охрана, пункт пропуска, пограничный контроль, пограничный округ, пограничный отряд, контрольно-пропускной пункт, пограничный пост.*

**Makovskii Artyom Vladimirovich**

PhD student,  
Far Eastern State University for the Humanities

**ACTIVITIES OF  
THE SOVIET BORDER CONTROL  
IN THE FAR EAST OF RUSSIA  
(LATE 1930-S – EARLY 1940-S)**

**Summary:**

*The article deals with the activities of the border troops in the Far East of the USSR, which were concerned with the control over the established rules of entrance to the territory of the Soviet Union and departure from it, import and export of freights, as well as fight with contraband goods under the pressure of severe military and political situation in the region. The author discusses the issues arising during execution of the powers by the border divisions, and the measures taken by the country leaders and departments on quality improvement of the reliability of the border control in the Far East borders of the USSR.*

**Keywords:**

*national frontier, border troops, boundary protection, frontier guard, checkpoint, border control, frontier district, border detachment, border outpost.*

Вторая половина 1930-х гг. характеризовалась обострением обстановки на дальневосточном участке государственной границы СССР. Провокации японской армии и флота из года в год принимали все более интенсивный характер. Наиболее активно японо-маньчжурские войска действовали на суше, но и на морском участке границы обстановка была не менее напряженной. Япония упорно отказывалась признавать права Советского Союза на двенадцатимильную полосу, установленную законодательством СССР еще в 1927 г. Японские рыболовные суда, пользуясь прикрытием военного флота, систематически и зачастую безнаказанно вторгались в советские территориальные воды, вели незаконный промысел морских биоресурсов, занимались разведывательной и провокационной деятельностью.

Сложная обстановка на границе требовала принятия руководством СССР соответствующих мер. В этих целях в ноябре 1937 г. в соответствии с приказом НКВД СССР была увеличена численность личного состава пограничных войск Дальнего Востока. Важным показателем обострения военно-политической ситуации на границе было ежегодное увеличение количества нарушителей границы. Условия, в которых приходилось нести службу дальневосточным пограничникам в предвоенный период, оказывали существенное влияние на функционирование подразделений пограничного контроля. На путях международного сообщения обстановка требовала максимальной концентрации усилий, выдержки, профессионализма командиров и выучки бойцов. Нередкими были случаи откровенных провокаций в отношении представителей пограничных подразделений и таковы со стороны членов экипажей японских судов в дальневосточных портах СССР.

Перед контрольно-пропускными пунктами (далее – КПП) стояли важные задачи по охране государственной границы. К числу основных относились: наблюдение за исполнением установленных правил въезда на территорию Советского Союза и выезда за его пределы, а также борьба с контрабандой в пределах вверенного участка государственной границы. Как правило, КПП входили в состав соответствующих пограничных отрядов, на участке которых дислоцировались.

К середине 1930-х гг. в структуре органов пограничного контроля произошли серьезные организационно-штатные изменения. Многие морские КПП были переформированы в морские пограничные комендатуры, например, такие как МКПП Советская Гавань, Терней, Ольга, а входившие в них контролерские посты – в морские пограничные посты. Ряд контрольно-пропускных

пунктов и вовсе прекратил свою работу. Если еще в 1937 г. в перечне действовавших на Дальнем Востоке КПП значились такие подразделения, как Благовещенск и Гродеково, то уже в 1939 г. указанные пункты в подобных перечнях не числились. Фактически продолжали действовать только морские КПП округа [1]. В соответствии с приказом НКВД на основании решения правительства в феврале 1939 г. на базе Управления Дальневосточного пограничного округа было создано два самостоятельных управления округов: Приморского и Хабаровского [2, с. 110]. В Приморском пограничном округе в 1939 г. действовал только один контрольно-пропускной пункт – КПП Владивосток. Функции КПП на участках, где пропуск через границу продолжал осуществляться, исполняли пограничные комендатуры. Например, контрольно-досмотровой и пропускной работой в порту Петропавловска-на-Камчатке вплоть до 1940 г. занималась Петропавловская морская пограничная комендатура [3].

Объемы пропуска транспортных средств, пассажиров и членов экипажей судов, грузов и товаров к 1939 г. заметно снизились по сравнению с показателями прошлых лет. За зимний период 1939 г. морским КПП Владивосток через границу в обоих направлениях было пропущено 24 пассажирских и 39 грузовых иностранных судов, 3720 членов экипажей этих транспортных средств и 37 пассажиров-иностранцев, а также несколько советских транспортных средств заграничного плавания [4]. В Петропавловске в зимний период 1939 г. пропуск иностранных лиц и транспортных средств не осуществлялся вовсе. За всю зиму было пропущено 3 советских судна заграничного следования и 104 советских моряка. Во втором полугодии 1939 г. (с 1 мая по 1 ноября) контрольно-пропускным пунктом Владивосток через границу было пропущено 72 иностранных судна (грузовых и пассажирских), 4722 члена экипажей этих транспортных средств, 185 советских и иностранных пассажиров и более 65 тыс. тонн различных грузов. Выявлено 2 случая контрабанды (простой потребительской) у советских моряков на общую сумму 1600 руб. В результате проверки документов и виз у иностранных пассажиров выявлен случай несоответствия визы [5].

Стоит отметить, что в летний период навигации КПП Владивосток было проверено и оформлено около тысячи судов каботажного плавания, что почти в 4 раза больше, чем в зимний период. Это связано в первую очередь с сезонной возможностью доставки грузов и товаров во многие северные районы дальневосточного региона. Кроме этого, через морской КПП следовали команды советских промысловых судов, попавших в результате шторма в Японию, а также команды японских и корейских судов, задержанных в советских территориальных водах. В общей сложности из такой категории лиц через границу проследовал 61 человек. Основными видами грузов, следующих в Советский Союз через Владивосток, были нефтепродукты, промышленное сырье, заводское оборудование и зерно из Америки [6]. Транзитом шли грузы из Германии в Японию – машины и электрооборудование, а из Японии в Германию – одежда и продукты питания [7].

У берегов Камчатки японские военные суда своими демонстрационными действиями пытались заставить советскую пограничную охрану не препятствовать хищничеству в территориальных водах СССР. В ряде случаев японские концессионеры вели себя вызывающе, отказывались выполнять договорные обязательства и законные требования должностных лиц [8]. Контрольно-досмотровую работу на Камчатском побережье осуществляли входившие в состав Камчатского пограничного отряда пограничные посты, которых в 1939 г. было 47 (из них: 23 постоянных и 24 летних). Личным составом они укомплектовывались из расчета 6 пограничников на летний пост и 10 – на постоянный, то есть всего 374 человека. Фактически на укомплектование подразделений выделялся личный состав в несколько меньшем объеме, нежели планировалось [9].

В донесениях 60-го Камчатского пограничного отряда отмечалось, что качество досмотра японских судов, прибывавших на промыслы, находилось на низком уровне. Это было обусловлено тем, что начальники постов производили досмотр, а также оформление прихода и отхода непосредственно на берегу. Такой способ осуществления контроля был и малоэффективен и перед иностранцами выглядел просто несолидно. Отсутствие своего катера на посту не давало возможности начальнику подразделения производить досмотр пароходов на борту [10]. На деле это выглядело следующим образом: при подходе иностранного судна к японскому заводу или базе начальник поста первым делом выставлял наблюдение за промыслом и пароходом, целью было установить наличие или отсутствие сообщения неоформленного судна с берегом. Затем сам пешком следовал на концессионный участок, в адрес которого прибыл пароход. В тех местах, где японские предприятия находились на значительном удалении от постов, которое составляло 30, а иногда и 50 километров [11], пароходы часто простаивали, так как приход представителя пограничной охраны на базу длился 6–8 часов [12]. Длительная стоянка на рейде неоформленных судов также не исключала возможности разгрузки незаконно ввезенного груза. Прибыв на промысел, начальник поста давал разрешение одному из представителей администрации японского предприятия на катере выехать к пароходу и доставить на берег необходимые документы. Только после завершения документального оформления судна разрешалось производство разгрузочных работ [13].

При такой системе контрольно-досмотровой работы становилась вполне возможной доставка на рыболовные участки оружия, контрреволюционной литературы и засылка в советский тыл шпионов и диверсантов. Серьезные затруднения в осуществлении контрольно-досмотровой работы вызывало также отсутствие переводчиков [14]. Важным фактором, существенно снижавшим эффективность контрольно-досмотровой работы Петропавловской комендатуры и постов на побережье, было отсутствие необходимых навыков и практического опыта у должностных лиц и бойцов пограничных подразделений по порядку проведения досмотровых операций в отношении транспортных средств заграничного плавания, а также правильного использования технических средств досмотра [15].

Нельзя не отметить, что важным критерием качественного функционирования системы контроля за пересечением государственной границы лицами и транспортными средствами, а также ввозом и вывозом грузов и товаров было и продолжает оставаться отлаженное взаимодействие между ведомствами, осуществляющими указанный контроль, а также их структурными подразделениями на местах. Однако организация качественного таможенного контроля на Охотско-Камчатском побережье в рассматриваемый период была крайне затруднительна. Прежде всего это объясняется фактически бедственным положением с подбором кадрового состава для таможенных учреждений, функционировавших на Камчатке.

Так, например, в 1936 г. на побережье Камчатки должно было открыться 20 сезонных таможенных постов и 3 постоянных (всего 30 человек) (в 1935 году – 12 сезонных и 3 постоянных, всего 16 человек). Однако из-за позднего решения вопроса открылось только 12 таможенных постов и 3 таможни, остальные не открылись из-за отсутствия работников [16]. На 1937 г. Главное таможенное управление (ГТУ) для обеспечения таможенным контролем Охотско-Камчатского побережья утвердило 17 сезонных постов и 3 таможни со штатом 26 человек, но и это количество подразделений Дальневосточное отделение ГТУ было не в состоянии укомплектовать по причине отсутствия кадров. Главными причинами неспособности ДВОГТУ своевременно комплектовать свои сезонные структурные подразделения на Камчатке работниками являлись отсутствие жилплощади для сотрудников и их семей, проживавших во Владивостоке, и низкая заработная плата. К началу промыслового сезона таможенное ведомство имело неукомплектованными 17 постов, 1 таможню (Усть-Большерецкую) и 4 должности в Петропавловской таможне. То есть комплект таможенных учреждений на Камчатке к началу сезона 1937 г. составлял 85 %. Пытаясь повлиять на складывавшуюся ситуацию, ДВОГТУ для организации работы постов выделило из состава Владивостокской таможни 7 инспекторов, которыми укомплектовало Усть-Большерецкую таможню и 6 постов.

Вследствие незначительного количества открытых на побережье постов, таможенное ведомство могло обеспечить контроль лишь части японских промыслов и предприятий. Остальные объекты контроля обслуживались в таможенном отношении, как и в прошлые годы, промнадзором Дальрыбы, с которым на этот счет было заключено соглашение, а работа инспекторов Дальрыбы по осуществлению таможенного контроля оплачивалась Дальневосточным отделением ГТУ дополнительно [17]. Нередки были и случаи, когда представители погранохраны осуществляли оформление прибывающих или убывающих судов в одиночку, без представителей таможни или Дальрыбы. В таком порядке, например, в 1937 г. пограничниками было оформлено 1093 пассажира и 34 транспортных средства [18]. В ведомственных документах, как правило, всегда отмечалось отсутствие проблемных вопросов в части, касающейся взаимодействия подчиненных подразделений. Однако в действительности достаточно трудно было налаживать взаимодействие на местах в таких условиях, когда на том или ином участке представители ведомств попросту отсутствовали.

В 1940 г. в структуре 61 морского пограничного отряда был организован МКПП Нагаево, функции которого до этого выполняла, по аналогии с Петропавловской, пограничная комендатура [19]. Кстати, п. Нагаево в зимний период 1939–1940 гг. (с ноября по апрель) помимо охраны участка осуществил приемку 10 транспортных средств [20].

Укомплектованность подразделений пограничного контроля Приморского округа ПВ НКВД СССР к 1 января 1941 г. была в целом осуществлена на достаточно высоком уровне. МКПП Нагаево был укомплектован на 100 %, МКПП Владивосток – более чем на 80 % (некомплект составлял 4 человека). Несколько хуже дела обстояли в морском КПП Петропавловск-на-Камчатке, где укомплектованность подразделения составляла чуть менее 70 % [21].

В 1940 г. в морском КПП Владивосток было зафиксировано 6 случаев задержания контрабанды, из них 2 случая товарной контрабанды на общую сумму 2096 руб. и 2 факта выявления иностранной валюты (20 американских долл. и 30 японских йен). В том же году в МКПП Владивосток было закончено оборудование специальной лаборатории по проверке документов, за счет чего качество обработки документов у лиц, следующих через государственную границу, существенно улучшилось. На момент ввода в эксплуатацию указанной выше лаборатории в наличии

имелось 17 бланков описания паспортов граждан иностранных государств, чего было явно недостаточно, но все же давало определенный положительный эффект в работе контролерского состава по выявлению поддельных или неисправных (дефектных) документов [22]. Если раньше случаи выявления поддельных документов были единичными, то уже в 1941 г. таких фактов в КПП Владивосток было выявлено 19. При попытке выезда из СССР по поддельным документам были задержаны польские и словацкие подданные [23].

Уже наболевшей и так и нерешенной проблемой, существенно влиявшей на оперативно-служебную деятельность подразделения пограничного контроля во Владивостокском морском порту, оставалось отсутствие служебного автотранспорта. Ведомственная инструкция предписывала начальнику КПП в обязательном порядке встречать и лично сопровождать официальных лиц, однако прибывающие и выезжающие дипломаты следовали к месту стоянки парохода и обратно на автомобиле (около 3 км), а начальник подразделения шел пешком. Пассажиры и их багаж от досмотрового зала к судну заграничного следования доставлялись на автотранспорте (не менее 2 км) без наблюдения контролерского состава КПП [24].

В итоговых донесениях периодических проверок, проводимых в морском КПП Владивосток, отмечались: слабое знание и некачественное исполнение своих обязанностей старшими пограничных нарядов по досмотру транспортных средств, отсутствие у контролерского состава необходимых представлений о методах разведки иностранных государств. Серьезной проблемой оставалась организация профессиональной подготовки сотрудников подразделения, так как из-за большой нагрузки времени на занятия с личным составом не хватало.

Руководство пограничных войск признавало, что основные задачи, поставленные перед органами пограничного контроля СССР по предупреждению и пресечению нелегального проникновения кого-либо без установленных или с поддельными документами на советскую территорию и обратно, до 1938 г. фактически выполнялись формально. Причиной этому был ряд конкретных и весьма объективных факторов. Контролерский состав КПП имел слабое представление о методах квалифицированной проверки документов у лиц, следовавших через государственную границу, в связи с чем до указанного года в страну проникало большое количество нежелательного элемента. Так, в ходе проведения частичной проверки иностранных паспортов, взятых в 1938 г. в Главном управлении рабоче-крестьянской милиции НКВД, было выявлено 113 поддельных документов, и это несмотря на то, что большинство подделок было выполнено самими элементарными способами (замена фотографии, исправление дат и примет, замена страниц и т. д.) [25]. Начсостав подразделений в силу незнания видов подделок был не в состоянии разоблачить владельцев этих документов непосредственно в ходе осуществления паспортного контроля. Это обстоятельство требовало организации качественной подготовки средних командиров. В этих целях в период с 1938 по 1941 гг. при ГУПВ трижды организовывались специальные курсы по подготовке контролеров КПП. Всего за этот период было подготовлено 60 специалистов.

Однако одних теоретических знаний было недостаточно: подразделения пограничного контроля остро нуждались в специальной технике для выявления поддельных паспортов. В первую очередь в КПП, находящихся на наиболее ответственных направлениях, было начато создание специальных лабораторий, оборудованных наиболее передовыми разработками в области проверки документов. К ним относились кварцевые лампы, необходимый набор аппаратуры, инструментария и реактивов для химического исследования документа, разработан и введен в действие штамп КПП, предназначенный для погашения виз, а также специальная химически защищенная краска, которой прежде всего снабжались наиболее крупные и важные КПП. В подразделении стала централизованно поступать профильная литература и учебные пособия по квалифицированной проверке документов [26].

Таким образом, к началу 1940-х гг. на Дальнем Востоке СССР существовала определенная система контроля за пересечением государственной границы лицами и транспортными средствами. Принимаемые советским правительством и руководством пограничных войск меры по повышению качества пограничного контроля в целом позволили подготовить почву для его вывода на качественно новый уровень. В принятии организационных решений важную роль сыграл опыт, накопленный за межвоенный период, а также анализ недостатков в подготовке кадров и пробелов в техническом обеспечении подразделений. С началом Великой Отечественной войны функционирование практически половины контрольно-пропускных пунктов на границах СССР было свернуто, однако на Дальнем Востоке подразделения КПП, эффективно действовавшие в складывавшихся условиях роста объемов пропуска, продолжали играть важную роль в деле охраны рубежей Отечества.

#### **Ссылки:**

1. ЦПА ФСБ России (Центр. погран. арх. ФСБ России). Ф. 231. Оп. 1. Д. 116. Л. 142.
2. Петров И.И., Катунцев В.И. На Тихоокеанских рубежах (краткий исторический очерк). Владивосток, 1990.

3. ЦПА ФСБ России. Ф. 231. Оп. 1. Д. 116. Л. 142–143.
4. Там же. Л. 143.
5. Там же. Л. 225–226.
6. Там же. Л. 225.
7. ЦПА ФСБ России. Ф. 231. Оп. 1. Д. 119. Л. 340.
8. Там же. Л. 1–2.
9. Там же. Л. 5.
10. Там же. Л. 109.
11. Там же. Л. 25.
12. Там же. Л. 109.
13. Там же. Л. 25.
14. ЦПА ФСБ России. Ф. 220. Оп. 1. Д. 175. Л. 44–45.
15. ЦПА ФСБ России. Ф. 231. Оп. 1. Д. 119. Л. 25.
16. ГАПК (Гос. арх. Примор. края). Ф. 149. Оп. 8. Д. 13. Л. 2.
17. ГАПК. Ф. 149. Оп. 8. Д. 14. Л. 1 об.
18. Там же. Л. 17 об.
19. ЦПА ФСБ России. Ф. 220. Оп. 1. Д. 119. Л. 338.
20. ЦПА ФСБ России. Ф. 231. Оп. 1. Д. 119. Л. 39.
21. Там же. Л. 338.
22. ЦПА ФСБ России. Ф. 220. Оп. 1. Д. 175. Л. 342.
23. Там же. Л. 448.
24. Там же. Л. 342.
25. Там же. Л. 103–104.
26. Там же. Л. 106–107.

### References:

1. *CBA of Russian FSB (Central Border Archive of Russian FSB)*, f. 231, op. 1, d. 116, l. 142.
2. Petrov, Il & Katuntsev, VI 1990, *On the Pacific Rim (brief historical sketch)*, Vladivostok.
3. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 116, l. 142-143.
4. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 116, l. 143.
5. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 116, l. 225-226.
6. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 116, l. 225.
7. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 340.
8. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 1-2.
9. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 5.
10. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 109.
11. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 25.
12. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 109.
13. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 25.
14. *CBA of Russian FSB*, f. 220, op. 1, d. 175, l. 44-45.
15. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 25.
16. *SAPK (State Archive of Primorsky Krai)*, f. 149, op. 8, d. 13, l. 2.
17. *SAPK*, f. 149, op. 8, d. 14, l. 1 ob.
18. *SAPK*, f. 149, op. 8, d. 14, l. 17 ob.
19. *CBA of Russian FSB*, f. 220, op. 1, d. 119, l. 338.
20. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 39.
21. *CBA of Russian FSB*, f. 231, op. 1, d. 119, l. 338.
22. *CBA of Russian FSB*, f. 220, op. 1, d. 175, l. 342.
23. *CBA of Russian FSB*, f. 220, op. 1, d. 175, l. 448.
24. *CBA of Russian FSB*, f. 220, op. 1, d. 175, l. 342.
25. *CBA of Russian FSB*, f. 220, op. 1, d. 175, l. 103-104.
26. *CBA of Russian FSB*, f. 220, op. 1, d. 175, l. 106-107.