

УДК 339.54

ЗЕЛЕНЫЙ КОРИДОР: СУЩНОСТЬ И ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТА

Сазонова М. А.¹

Студентка 5 курса,

Владимирский государственный университет им. А.Г. и Н.Г. Столетовых,

Владимир, Россия

Аннотация: В статье анализируются вопросы необходимости модернизации имеющегося порядка осуществления процедур таможенного контроля сообразно потребностям развития торгово-экономических отношений в условиях глобальной экономики. Как путь такой модернизации рассматривается проект «зеленый коридор», уделяется внимание его понятию и принципам функционирования. Исследуются вопросы допуска участников внешнеэкономической деятельности к участию в данном проекте, а также порядка осуществления основных операций таможенного контроля в рамках указанного проекта. Уделяется внимание имеющемуся опыту реализации проекта «зеленый коридор» на отдельных таможах Российской Федерации при взаимодействии с иностранными государствами и их хозяйствующими субъектами. Исходя из основных особенностей его реализации, оценивается его роль как пути по упрощению таможенного взаимодействия таможенных органов государств при осуществлении таможенного контроля.

Ключевые слова: Проект «зеленый коридор», таможенный контроль, внешнеэкономическая деятельность, риск – ориентированный подход, таможенное декларирование

¹ *Научный руководитель – Погодина Ирина Владимировна, к.ю.н., доцент кафедры «Финансовое право и таможенная деятельность» Юридического института ВлГУ, Владимирский государственный университет имени А. Г. и Н.Г. Столетовых, Владимир, Россия*

GREEN CORRIDOR: ESSENCE AND FEATURES OF THE PROJECT***Sazonova M. A.****5 year student**Vladimir state University named after A. G. and N. G. Stoletov**Vladimir, Russia.*

Annotation: The article analyzes the issues of the need to modernize the existing procedure for the implementation of customs control procedures in accordance with the needs of the development of trade and economic relations in the global economy. The "green corridor" project is considered as a way of such modernization, attention is paid to its concept and principles of functioning. The issues of admission of participants in foreign economic activity to participation in this project, as well as the procedure for carrying out the main operations of customs control within the framework of this project are investigated. Attention is paid to the existing experience in the implementation of the "green corridor" project at individual customs of the Russian Federation in interaction with foreign states and their economic entities. Based on the main features of its implementation, its role is assessed as a way to simplify the customs interaction of customs.

Keywords: «Green corridor» project, customs control, foreign economic activity, risk-oriented approach, customs declaration.

Успешность формирования и реализации национальной внешнеэкономической политики тесно коррелирует со степенью экономической интеграции в структуру международной торговли. Одним из обеспечительных механизмов функционирования внешнеэкономической структуры на публично-правовом уровне являются национальные таможенные органы. Целевая инновационная трансформация российской экономики, концептуально отраженная в подпункте «е» пункта 40 Концепции внешней политики Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации» № 640 от 30.11.2016г.[1],

очевидно, должна предусматривать ряд и публично-правовых организационно-интегративных мер, способствующих интенсификации экономического международного взаимодействия, повышения его эффективности и объема [10,10]. Важно понимать, что ключевым внутригосударственным барьером к международному товарообороту, равно как и средством повышения его безопасности и упорядочивания, являются таможенные органы, как следствие, наращивание показателей экономической интеграции и «качественной инновационности экономики» и её обеспечительной инфраструктуры, требует и смены подхода к таможенному администрированию.

Нужно помнить, что вышеуказанная теоретическая привязка эффективности таможенного контроля и иных показателей работы таможенных органов к внешнеэкономической деятельности и международной торговли является не в полной мере теоретической, поскольку Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации», например, относит к функциональной компетенции национальных таможенных органов создание различного рода условий для экономической интенсификации отношений с иностранными партнерами, в том числе, по ускорению процесса товарооборота, а также его расширению [12,38].

Необходимость нивелирования бюрократических и организационно-правовых издержек при реализации таможенного контроля, трансформации подхода к эффективному таможенному администрированию, обусловили, в частности, формирование и введение упрощенного процессуального порядка таможенного контроля для добросовестных импортеров или таможенных агентов, отвечающих репутационным и деловым критериям, надлежащим образом выполняющих обязанности по таможенному декларированию. Указанная концепция получила наименование «Зеленый коридор» и направлена, в первую очередь, на создание сбалансированной системы контроля, сопряженного, с одной стороны, с повышением пропускной способности национальной таможни, с другой, обуславливающей одновременное сокращение

сомнительных таможенных операций, рисков импорта контрабанды, ускорение транзитных процедур. То есть, повышение количественной эффективности контроля, при таком целеполагании, должно также коррелировать с повышением качественных его показателей, свидетельствующих об общем уровне таможенной безопасности.

Думается, что основной концептуальной стратегией такой модели является создание условий для наиболее открытого инфообмена между странами-участницами проекта о взаимном импорте и экспорте, что сократит бюрократические издержки контроля, но одновременно увеличит его эффективность[13,63].

Что касается субъектного распространения такого подхода, то очевидно, что его существование должно быть сопряжено с рядом некоторых качественных и количественных критериев, в соответствии с которыми будет производится сегрегация лиц, подлежащих участию в проекте. На наш взгляд, среди них следует выделить следующие критерии: во-первых, добросовестность субъекта таможенных правоотношений, проявляющаяся в отсутствии участника процедуры таможенных задолженностей, во-вторых, отсутствие фактов привлечения участника к ответственности, в-третьих, наличие у участника достаточного объема материальных активов для возможного срочного внесения таможенных платежей.

При этом, устойчивое существование проекта и его эффективное функционирование, очевидно, зависят не только от добросовестности участников, но и от складывающейся регуляторной парадигмы, информационного обмена между сторонами и стандартов проведения таможенных процедур, от совместимости которых зависит степень взаимного доверия участников и признания ими необходимости реализации дополнительных таможенных процедур или отсутствия такой необходимости при импорте (экспорте) товаров и перемещении их через границу. Объясняется это тем, что упраздняемые документарные и организационные издержки,

существенно нивелирующие хронологические затраты контрагентов на прохождение таможенного контроля, включают в себя, в том числе, упрощение процедур по так называемой «таможенной очистке», упразднение риск-ориентированного подхода к администрированию, сокращения числа досмотров, за исключением случаев, к примеру, взаимного согласования участниками необходимости проведения указанной процедуры или чрезвычайной ситуации, а также форс-мажорных обстоятельств. Думается, что вышесказанное частично характеризует отношения между участниками в качестве фидуциарных, но имеющих четкое нормативное разграничение.

Говоря об уже функционирующих проектах, следует заметить, что одними из первых государств-партнеров России по их реализации стали Китай и Италия, организационно-техническое согласование также проходят потенциальные «зеленые коридоры» с Индией, Ираном, Тунисом, Израилем, Египтом, Марокко, Сирией, затягивание которых обусловлено указанными нами ранее информационными и стандартизационными издержками[8,396].

Несмотря на, казалось бы, несущественный характер информационных издержек, устранение или минимизация которых необходима для запуска проекта между странами или группой стран, они вносят существенный вклад в замедление процесса согласования, поскольку глобальное таможенное взаимодействие обуславливает формирование всемирной сети обмена информацией, доступной различным таможенным органам с высокой степенью взаимной интегративности и формальной типизации протоколов обмена такой информацией и её документального оформления. В связи с этим, существуют типовые решения, созданные Всемирной таможенной организацией, направленные на нивелирование комплекса вышеуказанных проблем, имеющие наименование «Глобальная таможенная сеть» и «Модель данных» соответственно.

Примечательно, что формальное наличие таких типовых решений ещё не означает общий международный переход к соблюдению и выполнению

процедур ими предусмотренных, как и не означает, что страны в кратчайшие сроки будут вносить коррективы в процедуры таможенного взаимодействия, исходя из эволюционирующих стандартов, как следствие, возникает проблема информационной совместимости сведений, применяемых различными контрагентами. Так, действующая типовая «Модель данных» разработанная Всемирной таможенной организацией, имеет версию 3.6, однако, таможенные органы России пользуются решениями, предусмотренными версией 3.0, что создает проблемы несовместимости сведений и принципов обмена ими. Функциональное назначение самой модели кроется в унификации процесса осведомления об отправлении или прибытии товаров, необходимости, а также времени и месте пересечения границы транспортом государства-участника, задействованным в импортных, транзитных или экспортных операциях[9,14].

Наряду с этим, предпринимаются и попытки нивелирования информационных комиссий с различными странами или международными объединениями, например, проводятся регулярные консультации с Еврокомиссией по вопросу выработки единого универсального типового решения, содержащего отвечающие требованиям таможенных органов стран Евросоюза положения и характеристики, позволяющие приступить к формированию проекта со всеми странами Европы.

Заметим, что подобные консультации также проводятся регулярно с таможенными органами Вьетнама, Туниса, Ирана, Монголии, Сенегала, Никарагуа, Израиля, их содержание, во многом, определяется вопросами потенциальной интеграции в рамках проекта зеленого коридора, а также разрешения возникающих таможенных противоречий, признания взаимных процедур контроля и их результатов, систематизации обмена сведениями, снижения тарифных издержек и т.д.[10,8].

Возвращаясь к вопросу о порядке функционирования проекта, следует заметить, что номинальная структура его работы, рассматриваемая на примере Российско-Китайского взаимодействия, выглядит следующим образом:

участник внешнеэкономической деятельности должен направить сведения об экспортируемых товарах в соответствующее таможенное управление, после этого Главное таможенное управление передает полученную информацию в электронном виде в центральную базу данных Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов РФ. Если представляемая информация корректна и был успешно пройден форматно – логический контроль, то ей автоматически присваивается идентификационный номер предварительной информации. Далее этот номер обратно отправляется в Главное таможенное управление и доводится до сведения участника внешнеэкономической деятельности. В заключение таможенного декларирования экспортер направляет полученный номер совместно с комплектом таможенных, товаросопроводительных и коммерческих документов перевозчику. Все таможенные операции в отношении товаров и перевозящих их транспортных средств осуществляются в приоритетном порядке в месте прибытия груза. Таможенный транзит при этом осуществляется в установленном порядке. В случае, если по результатам проведения таможенного контроля установлено, что заявленные в декларации на товары сведения соответствуют информации, полученной в рамках представления данных из тридцати полей декларации, не обнаружены основания для проведения дополнительных проверок, то принимается решение о выпуске товара. После прибытия транспортного средства с товаром в пограничную таможенную службу остается с помощью электронного устройства считать нанесенный в стране отправления штрих код на документе перевозчика. Средние затраты времени на проведение таможенных процедур перевозчика, следующего через границу по «зеленому коридору», в пункте пропуска составляет не более 10–15 минут.

Указанный процесс, на наш взгляд, характеризуется взаимосвязанной направленностью активных действий обеих сторон. Однако, охарактеризованный нами ранее как фидуциарный порядок отношений между участниками проекта содержит и хедж-оговорки, направленные на снижение

таможенных рисков и коллизий при осуществлении товарообмена. То есть, субъекты международной торговли, потенциально подпадающие под действие программы, очевидно, должны отвечать некоторым критериям, ранее указанным нами.

Кроме того, что касается внутрисударственного отбора субъектов хозяйственной деятельности, задействованных в международной торговле, подлежащих участию в проекте, то их сегрегация производится на основании упомянутого нами риск-ориентированного подхода к таможенному администрированию, например, путем формирования соответствующих программ таможенными органами. С 2017 года российскими таможенными органами была запущена программа по структуризации и оценке экономически активных субъектов в соответствии с уровнем риска потенциального нарушения ими таможенного законодательства. Исходя из уровней, категоризация производилась на организации, чья деятельность сопряжена с высокими, средними или низкими показателями риска, что влияет на количество мер дополнительной проверки. Разумно предположить, что получение различных таможенных преференций, в данном случае, как и участие в проекте доступно только организациям с низким уровнем риска.

Исходя из сведений ФТС число организаций, находящихся в «зеленом» таможенном секторе исчисляется величиной порядка 10 тысяч хозяйствующих субъектов, генерирующих большую часть таможенных деклараций (порядка 61%)[11,17].

Важно понимать, что кроме формально-фидуциарных требований, таких как отсутствие задолженностей, правонарушений и отвечающего масштабам деятельности капитала и активов, к лицам, находящимся в «зеленой зоне», применяются и иные обеспечительные характеристики, определяющие риск-ориентированный подход к ним. Так, до июня 2020 года участник международной экономической деятельности, располагающий низким риск-уровнем, должен был обладать рядом ключевых характеристик, в соответствии

с приказами ФТС № 731[2], 732[3], 733[4] от 11.04.2016г., приказом № 706[5] от 08.04.2016г., а также приказом № 1740[6] от 27.08.2015г. К числу подобных следует отнести: наличие у хозяйствующего субъекта уставного капитала величиной более 10 млн. рублей; отсутствие задолженностей по налогам и сборам; истечение годовалого срока с момента первой подачи товара для проведения таможенных процедур и до внесения в «зеленый» список; подача не менее 12 деклараций за год; отсутствие фактов нарушений и порочных операций с валютой, в том числе, установленных судом в рамках уголовного судопроизводства по делам о легализации доходов или уклонении от уплаты таможенных платежей. Несмотря на то, что эти требования не являются исчерпывающими, однако, обладают общим характером по отношению ко всем субъектам внешнеэкономической деятельности.

В связи с реструктуризацией системы категорирования рисков, основанной на Приказе Минфина России от 21.02.2020 № 29н «Об утверждении порядка проведения категорирования лиц, совершающих таможенные операции периодичности и формы его проведения, перечня критериев, характеризующих деятельность лиц, совершающих таможенные операции, условий отнесения лиц, совершающих таможенные операции, к категории низкого, среднего или высокого уровня риска, условий дифференцированного применения к ним мер по минимизации рисков, а также порядка проведения контроля за соблюдением критериев лицами, совершающими таможенные операции, отнесенными к категории низкого уровня риска», часть из вышеуказанных критериев была устранена в летом 2020 года, например общее количество деклараций на товары с принятым решением о выпуске в соответствии с таможенными процедурами выпуска для внутреннего потребления и (или) экспорта в отчетном периоде должно составлять не менее 100 единиц[7].

Внедрение данной системы основывалось на существовавшем уровне развития системы управления рисками. Рассматриваемый режим «зеленого коридора» предполагает отнесение, при соблюдении ряда условий, лиц,

осуществляющих производственную деятельность, к категории низкого уровня риска и на этом основании минимизацию применения форм таможенного контроля.

Кроме прочего, обозначенный выше подход к понятию «зеленого коридора» позволяет нам категориально разделить аспекты его собственно-юридического понимания на внутренний и внешний. То есть, под зеленым коридором можно понимать, во-первых, особый порядок прохождения таможенных процедур при экспорте или импорте в соответствующих странах-участницах реализации проекта, характеризующийся как их существенным упрощением для иностранных контрагентов, импортирующих товары на территорию России, так и встречным упрощением для российских компаний при экспорте на территорию иностранного государства-участника, во-вторых, в качестве зеленого коридора можно также расценивать комплекс внутренних мер российских таможенных органов по упрощению прохождения процедур российскими компаниями, исходя из их репутации и добросовестности деятельности.

Причем, в практическом смысле указанный термин употребляется достаточно часто. Основанием для применения указанного режима является обращение участника внешнеэкономической деятельности в ФТС России. На основании обращения должностными лицами таможенных органов осуществляется сбор и анализ информации о заявителе на предмет соответствия определенным критериям. При положительном решении, к обратившемуся применяются формы таможенного контроля, связанные обязательными к применению профилями рисков. При наличии информации о нарушениях Заявителем критериев для включения в «Зеленый коридор», ФТС отзывает ранее вынесенное решение.

Самостоятельное формирование перечня «добросовестных» участников ВЭД производится таможенными органами без обращений заинтересованных лиц, с использованием автоматизированных программных средств и в рамках

системы управления рисками. Полученный список ежеквартально пересматривается автоматизированными программными средствами.

Это же позволяет нам рассматривать зеленый коридор как: соответствующее соглашение между странами; сам упрощенный порядок таможенного администрирования.

Таким образом, концепция «зеленый коридор» для юридических лиц представляет собой определенную на национальном уровне совокупность упрощений при совершении таможенных формальностей при совершении таможенных операций: при ввозе товаров, заявлении таможенной процедуры, а также при таможенном контроле до выпуска товаров, способствующих интенсификации товарооборота между участниками внешнеэкономической деятельности, повышению эффективности осуществляемого таможенного администрирования, равно как и развитию международных отношений, повышению уровня взаимного доверия между партнерами.

Библиографический список:

1. Указ Президента РФ от 30 ноября 2016 г. № 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации, № 49, 05.12.2016, ст.6886.

2. Приказ ФТС России от 11.04.2016 № 731 «Об утверждении Порядка действий должностных лиц таможенных органов при сборе и анализе информации для определения категории уровня риска лиц, осуществляющих экспорт товаров, полностью ими произведенных или подвергнутых достаточной обработке (переработке), к которым не применяются вывозные таможенные пошлины» // СПС «КонсультантПлюс». – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 24.11.2020).

3. Приказ ФТС России от 11.04.2016 № 732 «Об утверждении Порядка действий должностных лиц таможенных органов при сборе и анализе информации для определения категории уровня риска лиц, осуществляющих

производственную деятельность» // СПС «КонсультантПлюс». – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 24.11.2020).

4. Приказ ФТС России от 11.04.2016 № 733 «Об утверждении Порядка действий должностных лиц таможенных органов при сборе и анализе информации для определения категории уровня риска лиц, осуществляющих ввоз товаров, классифицируемых в товарной группе 02 ТН ВЭД ЕАЭС» // СПС «КонсультантПлюс». – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 24.11.2020).

5. Приказ ФТС России от 8 апреля 2016 г. № 706 «Об утверждении Порядка действий должностных лиц таможенных органов при сборе и анализе информации для определения категории уровня риска лиц, осуществляющих ввоз автокомпонентов и их частей, узлов и агрегатов, используемых при промышленной сборке на территории Российской Федерации моторных транспортных средств, и другой сопутствующей продукции» // СПС «КонсультантПлюс». – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 24.11.2020).

6. Приказ ФТС России от 27.08.2015 № 1740 «Об утверждении Порядка действий должностных лиц таможенных органов при сборе и анализе информации для определения категории уровня риска лиц, осуществляющих ввоз товаров, классифицируемых в товарной группе 03, товарных позициях 1604, 1605, товарной субпозиции 1603 00 ТН ВЭД ЕАЭС» // СПС «КонсультантПлюс». – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 24.11.2020).

7. Приказ Министерства финансов Российской Федерации от 21 февраля 2020 № 29н «Об утверждении порядка проведения категорирования лиц, совершающих таможенные операции, периодичности и формы его проведения, перечня критериев, характеризующих деятельность лиц, совершающих таможенные операции, условий отнесения лиц, совершающих таможенные операции, к категории низкого, среднего или высокого уровня риска, условий дифференцированного применения к ним мер по минимизации рисков, а также

порядка проведения контроля за соблюдением критериев лицами, совершающими таможенные операции, отнесенными к категории низкого уровня риска» // СПС «КосультантПлюс». – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 24.11.2020).

8. Баженова Т. Л., Ильсаев З. А., Будникова Н. И. Формирование «Зеленого коридора» для транзитных перевозок на территории Российской Федерации и Евразийского экономического союза //Сотрудничество Республики Беларусь и Оренбургской области в инновационной деятельности. – 2018. – С. 392-399.

9. Бондова Е. А., Петрушина О. М. Приоритетные направления международного сотрудничества ФТС России //Экономика, управление, финансы: теория и практика. – 2019. – С. 12-17.

10. Мантусов В. Б., Коноваленко С. А. Приоритетные направления международного сотрудничества федеральной таможенной службы на современном этапе //Вестник Российской таможенной академии. – 2016. – №. 4. – С. 7-13.

11. Мешечкина Р. П., Матвеева О. П. Цифровизация таможенных процессов как фактор развития государственных таможенных услуг //Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2020. – №. 2 (81). – С. 9-19.

12. Самолаев Ю. Н. Логистическая парадигма таможни XXI века //Зеленый коридор. – 2019. – №. 1. – С. 33-39.

13. Яковлев А. С. Правовой анализ реализации проекта «Зеленый коридор» между Россией и Китаем //Ответственный редактор. – 2017. – С. 63.

Оригинальность 84%

