

JEL Classification: F15, F63, H21

## **СОБЛЮДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ И ОПЫТ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ В БРАЗИЛИИ НА ПРИМЕРЕ ПРОГРАММЫ “СИНЯЯ ЛИНИЯ”: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

**Криштиану МОРИНИ**

*Государственный университет Кампинас, Бразилия*  
E-mail: cristiano.morini@fca.unicamp.br

**Луис Энрике Тревэссос МАЧАДО**

*Налоговая служба Бразилии, Бразилия*  
E-mail: luizhtravassosm@yahoo.com.br

**Пауло Костакурта де СА ПОРТО**

*Федеральный университет Сан-Паулу, Бразилия*  
E-mail: saporto27@gmail.com

**Родриго Минейро ФЕРНАНДЕС**

*Налоговая служба Бразилии, Бразилия*  
E-mail: Rodrigo.mineiro@terra.com.br

**Росалдо ТРЕВИСАН**

*Налоговая служба Бразилии, Бразилия*  
E-mail: rosaldotrevisan@hotmail.com

### *Аннотация*

Основные положения данной статьи были презентованы на 1-ой Глобальной конференции Международной сети таможенных университетов 21-23 мая 2014 г., Баку, Республика Азербайджан.

В данном исследовании авторы анализируют бразильскую таможенную процедуру в соответствии со стратегией по упрощению процедур торговли и строгого соблюдения стандартов безопасности контроля. Таможенное экспресс - оформление является программой по соблюдению требований таможенного оформления. Данная программа, известная как программа “Синяя Линия”, была впервые представлена в аэропорту Виракопос (Кампинас / Сан-Паулу, Бразилия) в 1998 году как результат партнерства между таможенной структурой, Инфреро (администрацией аэропорта), импортерами, авиакомпаниями и транспортными агентствами, которые пытались найти способы упрощения перемещения товаров. Поскольку с бразильским импортом и экспортом в основном имеют дело компании, аккредитованные по программе “Синяя Линия”, то работа каждой из этих компаний существенно уменьшает вероятность выбора красного и желтого коридоров. Это, в свою очередь, позволяет таможенным служащим уделять больше времени на проверку товаров с более высоким уровнем риска.

Методология данной работы основана на качественном и количественном методе

сбора данных в рамках экспериментального исследования (проведение опроса). Методом сбора данных было анкетирование с открытыми и закрытыми вопросами о функционировании программы “Синяя Линия”. В Бразилии по программе “Синяя Линия” было аккредитовано 46 компаний, 25 из них – дочерние компании АЕР (Ассоциация компаний-пользователей специального таможенного режима RECOF и программы “Синяя Линия” в Бразилии). В течение двух месяцев (март и апрель 2013 г.) проводился опрос тринадцати компаний (их доходность составляет 52%). Результаты исследования показали, что частыми пользователями программы “Синяя Линия” являются компании по производству машин и оборудования, расположенные в основном в Сан-Паулу. Использование программы “Синяя Линия” существенно ускорило процесс таможенного оформления и сократило расходы по всей логистической цепочке. В ходе исследования также были выявлены недостатки в нормативной базе и таможенных процедурах, а именно в вопросах ведения внешней торговли и упрощения процедур торговли. Исправление этих недостатков позволит усовершенствовать механизмы таможенного контроля и увеличит количество компаний, сертифицированных по программе “Синяя Линия”.

*Ключевые слова:* упрощение процедур торговли, программа “Синяя Линия”, таможенная служба, международная торговля.

## **Введение**

В данном исследовании анализируются таможенные процедуры Бразилии в соответствии со стратегией упрощения процедур торговли и соблюдения стандартов безопасности таможенного контроля, известные как “Синяя Линия” (экспресс таможенное оформление).

Процедура такого таможенного оформления нуждается в собственной нормативно-правовой базе, задачи которой будут проанализированы во втором разделе. В этом разделе также рассматривается осуществление таможенным правом современных таможенных функций, в особенности в Бразилии. В третьем разделе анализируется мнение представителей международных организаций и рассматривается дополнительная информация в отношении содействия развитию торговли в таможенной сфере, до того как Дохийский раунд был включен в работу таможенной службы Бразилии. В разделе 4 программа “Синяя Линия” представлена важным этапом на пути к упрощению процедур торговли в Бразилии. В этом разделе авторы говорят о частом неправильном толковании понятия “упрощенные процедуры” и пытаются решить эту проблему. В пятом разделе авторы предлагают свою концепцию программы “Синяя Линия” с учетом проведенного анализа мнений представителей сертифицированных компаний в отношении работы данной программы. Таким образом, в статье подтверждаются основные преимущества принятия решений и вопросы, касающиеся усовершенствования таможенных процедур.

Методология исследования основана на качественном и количественном анализе (с использованием библиографического и документального материала). Исследование – опрос носит описательный характер со всеми основными данными и отзывами целевой аудитории (Фрейтас и др. 2000, с. 105-112). Проведенное исследование также считается исследованием прикладного характера. Согласно Сильве и Менезес (2005), его целью является как приобретение практических знаний, так и решение определенных проблем.

## **1. Цель таможенного права и Конституции Бразилии**

Таможенное право можно определить как дидактически автономную отрасль права, сформированную группой правовых норм, которые регулируют отношения между таможенными органами и третьими сторонами во внешнеэкономических операциях, при этом

определяя права и обязанности каждой из сторон в отношении таможенных и нетаможенных ограничений на импорт и экспорт. Басалдуа (2007) определяет таможенное право как “группу правовых норм в рамках общественного права, целью которого является регулирование международного товарообмена”<sup>1</sup>.

В Бразилии решение подобных вопросов рассматривается в соответствии с положением ст. 237<sup>2</sup> Федеральной Конституции 1988 года, в которой предусматривается проверка и контроль внешнеэкономической деятельности. И с этого утверждения мы начинаем наше исследование, посвященное важной процедуре таможенного оформления в Бразилии – программе “Синяя Линия”.

Имея юридическую силу и непосредственную применимость, статья 237 является органическим элементом Конституции. Также следует отметить совместимость с конституционными принципами, направленными на установление экономического порядка (статья 170), а именно: свободной конкуренции, защиту потребителя и отсутствие безработицы.

Согласно вышеупомянутой статье 237, стандарты компетентности характеризуются следующими пятью составляющими:

*а) Важные составляющие:* важные составляющие, закрепленные в статье 237, представлены терминами, которые определяют функции таможенных органов, согласно положениям “проверка” и “контроль”.

Следует отметить, что в таможенном законодательстве дифференцированы понятия “проверка” и “контроль”. Например, основным таможенным стандартом Бразилии, Декрет 6.759/2009 (Бразильский Таможенный кодекс), регулируется управление таможенной деятельностью, а также “проверка, контроль и налогообложение внешнеэкономических операций”. В большинстве случаев использование в Кодексе термина “проверка” определяется как эффективное выполнение работы таможенными органами. С другой стороны, понятие “контроль” не связано с “выполнением работы”, а рассматривается как “вероятность выполнения работы”.

Таким образом, представленные разногласия относительно широкого толкования понятий “проверка” и “контроль” частично разрешены таможенным законодательством при условии, что материальный элемент компетентности подпадает под действие статьи 237 Федеральной Конституции:

*б) Составляющая предельно допустимого содержания прямого назначения:* что касается статьи 237, то в законе четко прописаны важные составляющие компетентности – “проверка” и “контроль” должны иметь определенное назначение: “Внешняя торговля”.

*в) Составляющая неограничительной классификации:* данная составляющая определяет критерии как для верного толкования терминов, так и для законодательной деятельности, поскольку воплощает мысли органа, толкующего норму права, а также законодательного органа. Подобный смысл присутствует в выражении “необходим для защиты финансовых интересов государства”, то есть государственная служба определяется как крайне важная составляющая существования государственной внутренней структуры наряду с другими службами<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> “*Por Derecho Aduanero entendemos el conjunto de normas jurídicas, ubicadas en la esfera del Derecho Público, que tiene por objeto regular el tráfico internacional de mercaderías.*” (с. 3). Такая точка зрения уже была высказана в новаторской работе одного из авторов статьи “*Introduccion al Derecho Aduanero: concepto y contenido*”, 1988 года, переизданной в 2008 году, где утверждалось о необходимом элементе таможенных законов “*el tráfico internacional de mercaderías*” (Basaldúa 2008, с. 214).

<sup>2</sup> “Статья. 237. Осмотр и контроль внешнеэкономической деятельности, осуществляемые Министерством финансов, являются необходимыми процедурами защиты национальных экономических интересов”.

<sup>3</sup> Ср.: ст. 37, XXII; 127 и 134 Федеральной Конституции от 1988 г.

То, что текст выделяется запятыми в силу синтаксического построения предложения, указывает на важность каждой проверки и контроля внешнеэкономической деятельности для финансовых интересов государства. Отсутствие запятых в тексте конституции (а это невозможно представить без работы органа, истолковывающего норму права, что, скорее всего, искажает смысл предполагаемый законодательным органом) вполне обоснованно дает право полагать, что распоряжение имеет ограничительный характер.

д) *Составляющая территориальной квалификации*: когда первоначально законодательный орган применил термин “граждане” в законе, то этим он показал максимальный интерес общественности к осуществлению проверки и контроля внешнеэкономической деятельности. Действия, которым компетентный федеральный орган должен способствовать, рассматриваются как представление интересов всех субъектов Бразильской Федерации.

е) *Субъективная составляющая*: однако, то, что контроль и проверка внешнеэкономической деятельности регулируются Министерством финансов Бразилии, не сдерживает субъективную составляющую.

## 2. Упрощение процедур торговли

Международная торговля значительно изменилась вследствие потоков товаров и услуг. В период с 1990 г. по 2001 г., осуществляемый объем операций во внешней торговле увеличился в пять раз, а бразильский импорт был увеличен в 10 раз. В среднем участие Бразилии в мировом импорте увеличилось с 0,63 % в 1990 г. до 1,29 % в 2011 г.

С развитием внешней торговли таможенные органы столкнулись с новой реальностью, которая требует инновационных решений. Согласно новому международному коммерческому сценарию предусматривается упрощение процедур торговли, и эта современная концепция влечет за собой также решение таможенными органами сложных задач.

Целью упрощения торговли является постоянный поиск усовершенствования таможенного контроля (что довольно существенно для таможенного дела), поскольку процедура контроля, осуществляемого таможенными органами, является составляющей, которая влечет за собой логистические издержки внешнеэкономических операций. Во избежание увеличения расходов был протестирован новый этап таможенного управления, относящийся к упрощению и гармонизации таможенной деятельности (стратегия упрощения процедур торговли).

Понятие упрощение процедур торговли включает в себя определенные шаги, которые бы сделали торговлю между странами более доступной. Под “содействием торговле” также подразумеваются действия, направленные на сокращение расходов на международную торговлю.

Существует много разных способов достижения этой цели с помощью комплексных программ, направленных на упрощение процедур торговли. Такие программы включают стратегии и инвестиции (Шеперд & Уилсон 2009, С. 367-383; Соуза и Бернквист 2011, С. 91-118; ОЭСР, 2013). Большое количество исследований подтверждает наличие экономических преимуществ у тех стран, которые используют программы, направленные на упрощение и ускорение процедур по внешнеэкономической деятельности (Валкенхорст и Ясуи 2009; Уилсон 2009; Ингман 2009; Мойзе 2009; Морини и Леосе 2011; Мацуда 2012, С. 79-92.).

Вопрос об упрощении процедур торговли рассматривался и в соглашении ГАТТ-1994, в рамках Заключительного акта Уругвайского раунда (что привело к созданию ВТО), в статьях V (о свободе таможенного транзита), VIII (об упрощении и сокращении формальностей) и X (о прозрачных действиях правительства). Данный вопрос впервые был поднят представителями

международных организаций на Министерской конференции ВТО в Сингапуре (1996) и впоследствии обсуждался неоднократно вплоть до конференции на о. Бали в 2013 г.

Говоря об экспорте, Португал-Перез и Уилсон (2010) подтверждают то, что действия, направленные на упрощение процедур торговли существенно улучшают показатели экспорта развивающихся стран. Кроме того, интернационализация как компаний, так и экономики, например, международная производственно-сбытовая цепочка, требует от таможенной администрации более быстрых процедур, которые не будут препятствовать осуществлению внешнеэкономических операций, при этом соблюдая необходимые средства контроля (Морини 2013, с. 11).

В отношении международных производственно-сбытовых цепочек (МПСЦ) Лоуренс, Хануз и Доэрти (2012, с. 13) уверяют: “Программа по упрощению процедур торговли более эффективна, когда она разработана для поддержания международных производственно-сбытовых цепочек. Страны, как и компании, все более и более специализируются на задачах, нежели на продукции, добавляя стоимость промежуточной продукции, которая пересекает множество границ. Следовательно, когда страны обеспечивают условия для развития торговли, выгода присутствует не просто на местном или обоюдном уровне, но и на мировом. Однако разбивка производственно-сбытовых цепочек посредством торговли на международном уровне принесла как сложности при решении поставленных задач, так и возможные пути их решения”.

Модернизация таможенных процедур была предметом исследования Хотон и Десмелес (2001, С. 66-67), основой которого стала концептуальная модель, разработанная Апелъс и Струе де Свиланде (1998, С. 111-118), позже представленная Коэльо в исследовании по упрощению процедур торговли (2008). В модели описываются различные этапы таможенного управления каждой страны, начиная с контроля. Особое значение придается физической проверке товаров, затем этапу, на котором проверяется информация до прибытия товара, далее третьему этапу, на котором достигается упрощение процедур торговли наряду с внутренним контролем импортеров и последующим запланированным аудитом. Переход от одного этапа к другому осуществляется вместе с постепенной имплементацией таможенных реформ<sup>4</sup>.

Международная конвенция о гармонизации и упрощении таможенных процедур – Киотская Конвенция, пересмотренная в 1999 году, – является одним из основных нормативных инструментов в сфере содействия международной торговле. Другим инструментом, разработанным Всемирной таможенной организацией (ВТамО) и подписанным в 2005 году, является Система рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли (SAFE)<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> “Проверка товаров. На первом этапе таможенные органы должны быть сфокусированы на проверке физического перемещения товаров. государственные структуры на данном этапе, как правило, пытаются физически контролировать каждую импортированную и экспортированную продукцию. [...] Проверка информации. На втором этапе усилия направляются на проверку достоверности информации о товарах во внешнеторговом обороте. Правильная оценка и характеристика товаров позволяет таможенным органам увеличить получение дохода от продаваемых товаров и противостоять мошенничеству. На данном этапе обычно проверяется информация обо всех поступающих товарах. Обмен информацией происходит в электронном виде, как правило, до прибытия товаров на место. [...] Проверка процесса. На третьем этапе государственные службы сосредотачиваются на управлении процессами оформления. Регулятивные средства контроля больше сфокусированы на том, что внутренние процессы компании не подвержены разглашению, а информация относительно товаров во внешнеторговом обороте является точной и в любое время дается полная картина об объемах торговли. Необходимость физических проверок обуславливается в электронном виде, в то время как потребность в информационных проверках сведена к минимуму. Избирательная проверка проводится с целью оценки точности, качества и безопасности передаваемой информации, а также, чтобы оценить работу внутренних органов управления, работу управления материально-техническими ресурсами и работу информационной службы” (Апелъс и Струе де Свиланде, 1998, с. 113).

<sup>5</sup> Viewed 11 July 2013, <http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/OMA/default.htm>.

В течение последнего десятилетия в Бразилии была разработана программа “Синяя Линия”, которая характеризуется наилучшим процедурным отображением концепции упрощения процедур торговли на национальном уровне.

### **3. Программа “Синяя Линия” – шаг к упрощению процедур торговли в Бразилии**

Программа “Синяя Линия” является процедурным упрощением торговли в Бразилии, так называемое “экспресс таможенное оформление”. В 1998 году в международном аэропорту Виракопос (Кампинас) в качестве эксперимента на местном уровне была представлена программа “Синяя Линия”, которая стала результатом партнерства между Секретариатом федеральных доходов, бразильским аэропортом Инфреро, импортерами, авиакомпаниями и транспортными агентствами. С помощью этого процедурного упрощения местные власти предприняли попытку осуществить таможенное оформление груза по прибытию рейса в пределах 6 часов. Кампинас – это промышленно развитый и динамичный город в штате Сан-Паулу, Бразилия, с квалифицированными услугами, превосходной инфраструктурой, высокотехнологичными отраслями промышленности и научно-исследовательскими учреждениями.

На национальном уровне данная концепция была легализована 27 декабря 1999 г. с момента опубликования Нормативной инструкции Секретариата федеральных доходов № 153/1999.

На веб-сайте Секретариата федеральных доходов освещены важные моменты программы<sup>6</sup>: “Концепция, лежащая в основе программы “Синяя Линия”, направлена на максимальное использование ограниченных ресурсов Государственной службы в противовес увеличивающемуся объему внешнеторговых операций. Для осуществления этой цели таможенная администрация нуждается в создании системы, которая бы поощряла соблюдение таможенного законодательства и подбирала бы наилучший вариант сотрудничества с Государственной службой так, чтобы таможенные органы могли бы выделять средства для их размещения в сферах наибольшего риска”. Таким образом, таможенные органы извлекают пользу из лучшего распределения человеческих ресурсов, а участники внешнеэкономической деятельности получают выгоду от сокращения затрат на материально-технические средства. Как результат: бразильские компании становятся более конкурентоспособными на мировом рынке. Приведем следующий пример: 43 компании, сертифицированные для осуществления операций по программе “Синяя Линия” в 2011 году, были ответственны за 15% импортных и 7% экспортных деклараций, зарегистрированных в том же году. В связи с тем, что только 3,93% этих операций прошли проверку, количество оперативных мер в отношении операторов с низким риском сократилось на 40 тысяч<sup>7</sup>.

Взаимоотношения между сертифицированными компаниями и таможенными органами напоминают отношения по договору. Компания добровольно показывает, что путем соблюдения необходимых условий, она является той компанией, которая заслуживает доверия, а таможенные органы, с другой стороны, предлагают процедурные упрощения, ускоряющие процесс таможенного оформления.

Нормативная инструкция 153/1999 была заменена на инструкцию 47/2001, которая, в свою очередь, была заменена нормативной инструкцией 476/2004, действующей до сегодняшнего дня (с поправками, вступившими в силу в 2005 г., 2006 г. и 2007 г.).

---

<sup>6</sup> Viewed 30 September 2013, <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/linhaazul/orientgerais.htm>.

<sup>7</sup> RFB. Study document. Future Vision for Brazilian Customs. June 2012. Viewed 30 September 2013, <http://www.dsbh.org.br/docs/documentoaduana.pdf>.

### **3.1. Необходимые условия для квалификации программы “Синяя Линия”**

С принятием нормативной инструкции 153/1999 Секретариатом федеральных доходов была предоставлена юридическим лицам возможность получать процедурные выгоды при условии, что они работают на пунктах пропуска и их материально-техническая база также полностью заслуживает доверия (аккредитованная Секретариатом федеральных доходов после выполнения специальных необходимых условий).

Необходимые условия для аккредитации таможенных пунктов пропуска/материально-технической базы (среди них наличие сканера/рентгена) стали первым большим препятствием для функционирования программы “Синяя Линия”: согласно инструкции 153/1999, в которую внесли поправки в 2000 г. (по нормативной инструкции 64 08/06/2000), сканеры разрешалось арендовать вместо обязательного приобретения. Тем не менее, согласно нормативной инструкции 476/2004, которая действует и в настоящее время, таможенные пункты пропуска/материально-техническая база не проходили аккредитацию, позволяя при этом импорту, экспорту, и транспортным операциям поддерживать программу “Синяя Линия”.

Нормативная инструкция 476/2004 представляет существенное преобразование программы “Синяя Линия” как результат исследования, проводимого рабочей группой (Общим координационным комитетом таможенной администрации в Секретариате федеральных доходов), сформированной в соответствии с законом СОАНА. Согласно требуемым условиям, крайний регистрационный срок в Национальном реестре юридических лиц был сокращен до двух лет, требуя в общей сложности чистого имущества на сумму  $\geq$  US \$ 10 миллионов. Сумма конвертирована в доллары на случай особых режимов, таких как слияние компаний или передача части активов образуемой дочерней компании, чтобы квалифицировать компании с малоценным имуществом согласно залогу. Необходимым условием стало также частое осуществление внешнеэкономических операций. При этом компания, которая запрашивает разрешение, должна представить доказательства того, что она осуществила в прошедшем бюджетном году или в течение 12 месяцев до запроса, по крайней мере, 100 внешнеэкономических операций (эффективные операции по импорту и экспорту) с общими суммами текущей внешнеэкономической деятельности (экспорт + импорт)  $\geq$  US \$ 10 миллионов. Таким образом, существенно было сокращено ограничение суммы, что способствовало компаниям при сертификации для участия в программе “Синяя Линия”. Следующее нововведение касалось наличия отчета о результатах аудита, подтверждающего, что средства внутреннего контроля компании обеспечивают регулярное соблюдение ее регистрационных, документальных, налоговых и таможенных обязательств. Такой отчет должен проводиться каждые два года.

С учетом вышеизложенного, у Секретариата федеральных доходов есть серьезная заинтересованность по поводу увеличения количества компаний, прошедших сертификацию по программе “Синяя Линия”. Поскольку необходимые условия были гибкими относительно сумм в течение нескольких лет, критерий по поводу частоты внешнеэкономических операций перестал гарантировать применение данной процедуры к обычным импортерам/экспортерам промышленного сектора.

Считается однако, что результат был достигнут, так как количество сертифицированных компаний увеличилось с 2004 года в геометрической прогрессии. На данный момент среди участников программы “Синяя Линия” насчитывается 48 компаний, что фактически в пять раз больше, чем в 2004 году.

### 3.2. Преимущества программы “Синяя Линия”

В программе “Синяя Линия” отсутствует процедура прекращения уплаты налогов/пошлин<sup>8</sup>, освобождения от налогов/пошлин, возврат или предполагаемый экспорт товара. Программа “Синяя Линия” является процедурным упрощением, а не таможенным режимом. Также программа “Синяя Линия” не налоговый режим, поскольку нет никаких преимуществ в рамках налогового сектора. Преимущества непосредственно связаны с упрощением торговли и логистикой в потоке таможенного оформления (то ли импорт/экспорт, то ли таможенный транзит). Кроме того, нормативная инструкция программы “Синяя Линия” изначально закрепила положения в отношении того, что это процедурное упрощение применимо только к таможенному оформлению импорта, экспорта или транзита.

В первой нормативной инструкции 153/1999 предусматривались следующие преимущества: (а) приоритет при хранении на выделенной территории; (б) приоритет при таможенном оформлении транзита; (в) приоритет при таможенном оформлении определенного импорта через зеленый коридор; (г) приоритет при льготном оформлении экспорта (не обязательно в специально отведенном месте); и (д) приоритет при установлении максимально крайних сроков оформления, определенных в соответствии с законом COANA<sup>9</sup>. Преимущества были в основном предусмотрены в нормативной инструкции 47/2001. С вступлением в силу нормативной инструкции 476/2004 предпочтение в пользу использования зеленого коридора было расширено на все виды таможенного оформления (импорт, экспорт и транзит).

Начиная с 25 сентября 2007 года, со дня опубликования нормативной инструкции 757/2007, сертификация по программе “Синяя Линия” стала необходимым условием для получения разрешения пользоваться специальным таможенным режимом таможенного приписного склада под компьютеризированным контролем (на португальском языке – RECOF), у которого, бесспорно, больше всего преимуществ среди других существующих в Бразилии режимов. Таким образом, данный режим помогает снизить расходы благодаря контролю с помощью компьютерных систем, которые уже применяют как в процедурном упрощении, так и в специальном таможенном режиме (оба применяются исключительно к промышленному сектору компаний).

Еще один позитивный момент появился в 2010 году, привнесенный Временной мерой 497 (впоследствии преобразованной в Закон 12.350/2010): возможность вносить исправления в декларацию, не требуя оплаты 1%-го штрафа за превышения количества товара, что характеризуется как добровольное раскрытие нарушений.

Поскольку компании, сертифицированные по программе “Синяя Линия”, контролируют существенный процент бразильского импорта и экспорта, каждая сертифицированная компания начала существенно сокращать количество излишних проверок, давая при этом возможность таможенным служащим заниматься проверками товаров с высоким уровнем риска.

---

<sup>8</sup> В этом исследовании приводится классификация, предусмотренная статьями 19 и 23 Национального Налогового кодекса, согласно которым в категорию таможенных налогов/пошлин на внешнеэкономическую деятельность входят импортные и экспортные сборы. В Бразилии существуют и другие налоги на импорт, которые выполняют регулируемую функцию, устанавливая одинаковые права между национальными и импортными товарами (RTrevisan, Rosaldo. ‘Direito Aduaneiro e Direito Tributário - Distinções Básicas’. In Trevisan, Rosaldo (org.) 2008. *Temas atuais de Direito Aduaneiro*, Lex Editora, Sao Paulo, pp. 48-49.)

<sup>9</sup> В законе COANA, обозначенном 01/01/200 как составляющая декларативного Закона 15/2000, указываются максимально сжатые сроки: 4-часовое оформления в порту и 2-часовое в других случаях с момента предъявления документального подтверждения наличия декларации (импортной, экспортной или транзитной) или соблюдение требований таможенных органов. Такие сроки были увеличены до 8 и до 4 часов соответственно после вступления в силу Декларативного Закона COANA 6/2005, который действует и в настоящее время (COANA Declaratory Act 34/2009).



#### **4. Программа “Синяя Линия” с точки зрения аккредитованных операторов**

С целью получить данные о дальнейших перспективах сертифицированных операторов или компаний по программе “Синяя Линия” было проведено экспериментальное исследование. Методом сбора данных была анкета с открытыми и закрытыми вопросами о программе “Синяя Линия” и RECOF. Первая версия анкеты была утверждена дочерней компанией AER (Ассоциация компаний-пользователей специального таможенного режима RECOF и программы “Синяя Линия” в Бразилии) непродуманно. Пересмотренный вариант анкеты был распространен позже на встрече с компанией AER – национальная частная некоммерческая организация, образованная дочерними компаниями, применяющими таможенный режим RECOF или программу “Синяя Линия”<sup>10</sup>. Анкету раздали сотрудникам во время встречи с компанией AER в городе Кампинас в марте и апреле 2013 года. Обработка анкет, составление таблиц данных и их анализ происходило в июне и июле 2013 года<sup>11</sup>.

Изучая полученные данные, важно отметить, что в общей сложности существует 33 компании, официально признанных специальным таможенным режимом RECOF, и 25 компаний, связанных с AER. Что касается программы “Синяя Линия”, то согласно исследованию, в 2012 году было 46 сертифицированных компаний. Тринадцать компаний, принимавших участие в исследовании (их доходность составляет 52%), – дочерние компании AER (25 компаний). Восемь компаний из этого числа по программе “Синяя Линия” также являются пользователями таможенного режима RECOF. Среди опрошенных респондентов – координаторы, руководители и менеджеры (логистики, соответствия и/или внешнеэкономической деятельности)<sup>12</sup>.

Если говорить о причинах использования программы “Синяя Линия”, то они следующие: ускорение таможенного оформления, лучшее управление материально-техническими ресурсами (объемом материально-технических ресурсов); сокращение расходов на систему снабжения; прогнозирование; приоритет при выборе таможенного режима и возможность применения специального таможенного режима RECOF (рис. 1).

Программа “Синяя Линия” позволяет увеличить финансовую прибыль компаний, поскольку сокращает затраты и время на экспортно-импортные операции, а также способствует повышению конкурентоспособности компаний на международном рынке. Государственные службы поощряли присоединение к программе “Синяя Линия”, что подтверждалось финансовой прибылью. Перед началом анкетирования пользователи воспринимали программу как такую, которая не приносит выгоды. Данное исследование может помочь продемонстрировать преимущества, а именно прибыль, которую получили компании после аккредитации по программе “Синяя Линия” (рис. 2).

На вопрос, получают ли компании выгоду от наличия маркировочного знака программы “Синяя Линия”, ответ в основном был положительным (рис. 3).

Также следует принимать во внимание проблемы, с которыми чаще всего сталкивались компании, сертифицированные по программе “Синяя Линия” (рис. 4). Среди них: расходы на аудит, которые также связаны с соблюдением законов и поправок, недостаточное соответствие стандартам в запросах, сделанных аудиторскими компаниями (даже учитывая наличие стандартного плана), не говоря уже о внутренних особенностях корпорации.

<sup>10</sup> Необходимо отметить, что в соответствии с нормативным договором все компании, применяющие специальный таможенный режим RECOF, также подлежат сертификации по программе “Синяя Линия” (статья 5, VI последних двух нормативных инструкций, которые касаются соблюдения режима: нормативная инструкция 757/2007 и нормативная инструкция 1.291/2012).

<sup>11</sup> Исследование проведено на основе поддержки CNPq, FAPESP, и ESAF.

<sup>12</sup> В связи с ограничением количества слов, часть результатов исследования не представлены в данной статье. С более подробной информацией можно ознакомиться после запроса у авторов.



Источник: Собственная разработка

Рис.1. Причины использования программы “Синяя Линия”.



Источник: Собственная разработка

Рис. 2. Финансовая прибыль по общему инвойсу.



Источник: Собственная разработка

Рис. 3. Преимущества наличия маркировочного знака программы “Синяя Линия”



Источник: Собственная разработка

Рис. 4. Проблемы, которые могут возникнуть при использовании программы “Синяя Линия”

Несмотря на все преимущества, компании все же испытывали трудности при получении аккредитации. В соответствии с требованиями Секретариата федеральных доходов необходим полный порядок в фискальных вопросах и строгий контроль компьютерных систем (контроль и отчет внутри организации) с представлением аудиторского отчета каждые два года. Законодательная деятельность для этого вида экспресс-оформления довольно сложна, так как компаниям необходимо соответствовать требованиям.

При проведении анкетирования представителями компаний были также предложены изменения для программы “Синяя Линия”. Комментарии о том, как сделать процесс аккредитации более доступным, а работу программы более приемлемой, приведены в таблице 1.

Таблица 1

**Предложения по улучшению работы программы “Синяя Линия”**

| <b>Предложения по улучшению работы программы “Синяя Линия”</b>  |
|---|
| Увеличение срока переаттестации:<br>каждые 5 лет, а не 2 года   |
| Упрощение требований для сертификации по программе “Синяя Линия” в законодательной базе.  |
| Усовершенствование законодательной базы с целью получения выгоды из экспорта. На данный момент акцент в основном делается на импорте. |
| Стандартизация аудиторских проверок и упрощение контроля.   |
| Упрощение всех требований для прохождения переаттестации.   |
| Гибкость в отношении обязательной минимальной суммы чистого имущества и других сумм, предусмотренных законодательством.               |
| Пересмотр необходимого количества веб-отчетов.  |

**Источник:** Собственная разработка с учетом результатов анкетирования

Данное исследование отображает актуальные данные в отношении государственной политики в сфере упрощения процедур таможенного оформления (программа “Синяя Линия”). Более детальные результаты не были получены в связи с конфиденциальностью относительно определенной информации (такой, как определение количества финансовой прибыли в упрощенной процедуре). Для общего анализа мы бы рекомендовали, чтобы таможенные органы также провели внутреннее исследование непосредственно с данными, полученными от компьютеризированных систем, и оценили бы, как лучше использовать освободившуюся рабочую силу после имплементации программы “Синяя Линия”. Подобное исследование помогло бы определить процент соблюдения требований пользователями процедуры, а также основные проблемы при осуществлении последующих проверок сертифицированных компаний.

## **Выводы**

Программа “Синяя Линия” демонстрирует соответствие бразильского таможенного законодательства международной практике в вопросах упрощения процедур торговли, соблюдая при этом необходимые условия таможенного контроля. Программа “Синяя Линия” – это бразильская модель соблюдения таможенных правил (бразильский пример таможенного соответствия), созданная пятнадцать лет назад, – способствовала появлению

конкуренетоспособной таможенной структуры за счет увеличения импорта и внешнеэкономических операций, известных как “международная производственно-сбытовая цепочка”.

В настоящее время промышленное производство распространено во всем мире с помощью таких методов управления, как аутсорсинг и оффшоринг. Увеличение производства полуфабрикатов для изготовления конечной продукции является практикой, приносящей пользу для международных цепочек поставок. В этом контексте экспортная и импортная деятельность крайне необходимы для повышения конкурентоспособности экономики.

Бразильская таможня старалась усовершенствовать торговые процедуры на протяжении более чем десяти лет. Данный процесс происходил с помощью постепенного улучшения процедур, а именно: с запуска программы “Синяя Линия”, что позволило стране выйти на уровень мировой экономики. Учитывая достижения Балийского раунда, сложной задачей на данный момент является расширение сферы деятельности сертифицированных компаний при сохранении уровня качества таможенного контроля. Такие улучшения должны проводиться таможенными органами и получающими прибыль корпорациями.

Результаты говорят о том, что таможенной администрации необходимо дополнительно провести другое<sup>13</sup> исследование внутри самой службы на предмет эффективности механизмов контроля, которые применяются в программе “Синяя Линия”.

Следует отметить, что усовершенствование программы “Синяя Линия”, бесспорно, связано с увеличением количества сертифицированных компаний и с теми критериями, по которым сохраняются преимущества, полученные таможенными органами (использование освободившейся рабочей силы лучшим образом) и частным сектором (увеличение скорости таможенного оформления и сокращение расходов). Поэтому, проводя другие исследования, необходимо принимать во внимание прогнозируемые последствия при распределении человеческих ресурсов в таможенной сфере, а также реальную скорость таможенного оформления и совокупный состав затрат (с учетом предоставления необходимых отчетов каждые два года, которые могут осуществляться путем периодических проверок, проводимых таможенными органами).

## Литература

- 1.Appels, T & Struye de Swilande, H 1998, “The International Journal of Logistics Management”, *Rolling Back the Frontiers: The Customs Clearance Revolution*, vol. 9, No.1, pp.111 – 118
- 2.Bandeira de Mello, Celso Antônio 2009, *Curso de Direito Administrativo*, Malheiros, 26. ed, São Paulo
- 3.Basaldua, Ricardo Xavier 1988 (reed. 2008), *Introducción al Derecho Aduanero*, Abeledo-Perrot, Buenos Aires
- 4.Juan Patricio, “El derecho aduanero y la Organización Mundial del Comercio”, in Cotter, Juan Patricio (coord.) 2007, *Estudios de Derecho Aduanero: homenaje al Dr. Juan Patricio Cotter Moine*, LexisLexis, Buenos Aires, pp. 3 – 26
- 5.“La Aduana: Concepto y Funciones Esenciales y Contingentes” 2007, *Revista de Estudios Aduaneros*, vol.18, Instituto Argentino de Estudios Aduaneros, Buenos Aires
- 6.Batista Junior, Onofre Alves 2001, *O pode de política fiscal*, Mandamentos, Belor Horizonte
- 7.Coelho, Flavio José Passos 2008, *Facilitação comercial: desafio para uma Aduana moderna*, Aduaneiras, Sao Paulo.
- 8.Engman, M, “The Economic Impact of Trade Facilitation”, in The Organisation for Economic

<sup>13</sup> В данном исследовании не анализируются некоторые аспекты, касающиеся таможенного контроля в программе “Синяя Линия”, с точки зрения таможенных органов, которые ответственны за прямую проверку программы “Синяя Линия”.

Co-operation and Development 2009, *Overcoming border bottlenecks: the costs and benefits of trade facilitation*, OECD

9.Freitas, H, Oliveira, M, Saccol, A. Z & Moscarola, J 2000, “O método de pesquisa survey”, *Revista de Administração*, vol. 35, No. 3, Sao Paulo, pp. 105 – 112

10.Haughton, M. A & Desmeules, R 2001, “Recent reform in customs administrations”, *The international Journal of Logistics Management*, vol.12, No.1, pp. 65 – 82

11.Lawrence, R, Hanouz, M & Doherty, S (eds) 2012, “The Global Enabling Trade Report: reducing supply chain barriers”, *World Economic Forum*, Committee to Improving the State of the World

12.Matsuda, S 2012, “The Time Release Study as a performance measurement tool for a supply chain and an international corridor”, *World Customs Journal*, vol. 6, No.1, pp. 79 – 92

13.Moise, E, “Trade Facilitation Reform in the Service of Development” in The Organisation for Economic Co-operation and Development 2009, *Overcoming border bottlenecks: the costs and benefits of trade facilitation*, OECD

14.Morini, C, “A facilitação comercial como ferramenta de inserção da indústria nacional nas redes de produção internacionais” in Sá Porto, P. C (org) 2013, *Organização Mundial do Comércio – temas contemporâneos*, Leopoldianum, Santos

15.Morini, C & Leoce, G 2011, *Logística Internacional Segura: Operador Econômico Autorizado (OEA) e a Gestão de Fronteiras no Século XXI*. Atlas, São Paulo

16.Organization for Economic Cooperation and Development 2013, “Aid-for-trade case stories: trade facilitation”, OECD, France, <http://www.oecd.org/aidfortrade/48323804.pdf>.

17.Organization for Economic Cooperation and Development 2005, “The economic impact of trade facilitation”, *Trade Policy Working Paper*, OECD, No. 21

18.Organization for Economic Cooperation and Development 2009, *Overcoming Border Bottlenecks: the costs and benefits of trade facilitation*, OECD Trade Policy Studies, OECD.

19.Portugal Perez, A & Wilson, J.S. 2010, “Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure”, *World Bank Policy Research Working Paper 5261*

20.Receita Federal Brasileira 2012, Study Document, “Visão de Futuro para a Aduana Brasileira”, RFB, <http://www.dsbh.org.br/docs/documentoaduana.pdf>

21.Shepherd, B & Wilson, J.S. 2009, “Trade facilitation in ASEAN member countries: Measuring progress and assessing priorities”, *Journal of Asian Economics*, vol. 20, No. 4, pp. 367 – 383

22.Silva, E. L. & Menezes, E. M. 2005, *Metodologia de Pesquisa e Elaboração de Dissertação*, UFSC, 4th ed, Florianópolis

23.Souza, M.J.P. & Burnquist, H.L. 2011, “Facilitação do comércio e impactos sobre o comércio bilateral”, *Est. Econ.*, vol. 41, No. 1, jan./mar, São Paulo, pp. 91 – 118

24.Trevisan, Rosaldo, “Direito Aduaneiro e Direito Tributário – Distinções Básicas”, in Trevisan, Rosaldo (org.) 2008, *Temas atuais de Direito Aduaneiro*, Lex Editora, São Paulo, pp. 11 – 55

25.Van Den Bossche, Peter 2005, *The Law and Policy of the World Trade Organization: text, cases and materials*, Cambridge University Press, Cambridge

26.Walkenhorst, P & Yasui, T, “Quantitative Assesment of the Benefits of Trade Facilitation”, Organization for Economic Cooperation and Development 2009, *Overcoming border bottlenecks: the costs and benefits of trade facilitation*, OECD

27.Wilson, N, “Examining the Effect of Certain Customs and Administrative Procedures on Trade” in Organization for Economic Cooperation and Development 2009, *Overcoming border bottlenecks: the costs and benefits of trade facilitation*, OECD

28.World Customs Organization, “Glossary of international customs terms”, viewed 12 October -2011, <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools>