

НАУЧНЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ
«ТЕОРИЯ ПРАВА И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ»

*Выпуски журнала индексируются в РИНЦ на основании договора Elibrary № 02-01/2016

СЕРТИФИКАТ

О публикации в электронном научном журнале

«ТЕОРИЯ ПРАВА И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ»

*Автор(ы): Сысоенко Мария Вячеславовна,
Беленкова Анастасия Игоревна*

**ПРОБЛЕМЫ И ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОЦЕССА ТАМОЖЕННОГО
ОФОРМЛЕНИЯ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ**

Главный редактор:
Иглин А.В.



Дата выдачи:
12.05.2022

НАУЧНЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ
«ТЕОРИЯ ПРАВА И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ»

*Выпуски журнала индексируются в РИНЦ на основании договора Elibrary № 02-01/2016

СЕРТИФИКАТ

О публикации в электронном научном журнале

«ТЕОРИЯ ПРАВА И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ»

*Автор(ы): Сысоенко Мария Вячеславовна,
Беленкова Анастасия Игоревна*

**СПЕЦИФИКА РАБОТЫ ПОД КОНТРАКТ БРОКЕРА
И ПОД КОНТРАКТ КЛИЕНТА**

Главный редактор:
Иглин А.В.



Дата выдачи:
12.05.2022

НАУЧНЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ
«ТЕОРИЯ ПРАВА И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ»

*Выпуски журнала индексируются в РИНЦ на основании договора Elibrary № 02-01/2016

СЕРТИФИКАТ

О публикации в электронном научном журнале

«ТЕОРИЯ ПРАВА И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ»

*Автор(ы): Сысоенко Мария Вячеславовна,
Беленкова Анастасия Игоревна*

**ПРЕИМУЩЕСТВА РАБОТЫ С ТАМОЖЕННЫМ
ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ И НЮАНСЫ РАСЧЁТА
ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ**

Главный редактор:
Иглин А.В.



Дата выдачи:
12.05.2022

ТЕОРИЯ ПРАВА И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ

2022 ГОД.

Выпуск №13(25), 1 том, Май, 2022.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Бойко Наталия Семеновна
Ульяновский институт гражданской авиации им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева
(Ульяновск)

Лукьяненко Владимир Евгеньевич
Ульяновский государственный университет (Ульяновск)

Люттов Лев Николаевич
Ульяновский институт гражданской авиации им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева
(Ульяновск)

Мороз Людмила Васильевна
Ульяновский государственный университет (Ульяновск)

Филатова Виктория Викторовна
Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте
РФ (Москва)

Кашуро Ольга Александровна
Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова (Москва)

Ермолаева Елена Вячеславовна
Ульяновский государственный университет (Ульяновск)

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

Иглин Алексей Владимирович
Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте
РФ (Москва)

В каждом номере журнала ученые, студенты и аспиранты будут давать комментарий актуальным проблемам юриспруденции, возникающим в России, зарубежных странах и на международной арене, а также рассматривать сложившиеся проблемы, связанные с направлением Общественных Наук.

Сайт: <https://science-pravo.ru/>

©Электронное периодическое издание
«Теория права и межгосударственных отношений», 2022

Содержание	
LEGAL SCIENCES "ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ"	3
НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ «ВИНЫ» В РИМСКОМ И РОССИЙСКОМ ГРАЖДАНСКОМ ПРАВЕ Алимова Ольга Викторовна, Вислобоков Олег Игоревич	3
СЛУЧАИ И ПОРЯДОК ПРИНУДИТЕЛЬНОГО ИЗЪЯТИЯ ИМУЩЕСТВА У СОБСТВЕННИКА Ахтемирова Инна Сергеевна, Гатилова Дарья Валерьевна	8
РАЗВИТИЕ КОНСТИТУЦИОННОГО ПРАВОСОЗНАНИЯ В РОССИИ Бикяшева Виктория Шамильевна	13
ОСОБЕННОСТИ ФОРМУЛИРОВКИ ПРАВ И ОБЯЗАННОСТЕЙ СОБСТВЕННИКА НА ЖИЛОЕ ПОМЕЩЕНИЕ В РОССИЙСКОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ Бондаренко Инна Валерьевна	19
ПСИХОЛОГ В УГОЛОВНОМ ПРОЦЕССЕ: НЕОБХОДИМО РЕФОРМИРОВАТЬ? Бородина Влада Юрьевна	25
К ВОПРОСУ О ПРОЦЕССУАЛЬНОМ СТАТУСЕ ЛИЦА, В ОТНОШЕНИИ КОТОРОГО ВЕДЕТСЯ ПРОИЗВОДСТВО О ПРИМЕНЕНИИ ПРИНУДИТЕЛЬНЫХ МЕР МЕДИЦИНСКОГО ХАРАКТЕРА Гурова Ксения Витальевна	30
УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЕ, СОВЕРШЕННОЕ В СОСТОЯНИИ АФФЕКТА Джавадова Алиса Сираджединовна	36
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОННОГО ПРАВОСУДИЯ В РОССИИ Егорова Диана Владимировна, Резяпкина Дарья Юрьевна, Кучерова Марина Николаевна	42
НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СЕРВИСЫ ЭЛЕКТРОННОГО ПРАВОСУДИЯ Егорова Диана Владимировна, Швецов Максим Денисович, Наумкина Анна Владимировна	47
К ВОПРОСУ О СХОЖЕСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ БЮДЖЕТА В РОССИИ И РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН Егорова Марина Владимировна, Осолодков Владислав Андреевич	54
ЮРИДИЧЕСКИ ЗНАЧИМЫЕ ПРИЗНАКИ СЕМЕЙНЫХ ОТНОШЕНИЙ В СУДЕБНОЙ ПРАКТИКЕ Катаева Екатерина Витальевна	58

ПРОБЛЕМЫ ВОЗМЕЩЕНИЯ УБЫТКОВ ПРИ ОГРАНИЧЕНИИ ПРАВ СОБСТВЕННОСТИ НА ЗЕМЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ ЧЕРЕЗ УСТАНОВЛЕНИЕ РЕЖИМА ЗОУИТ Колесник Ирина Валентиновна, Штумак Роман Анатольевич	63
СПОСОБ СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ СЛУЖЕБНЫХ ПОЛНОМОЧИЙ СУДЕБНОГО ПРИСТАВА-ИСПОЛНИТЕЛЯ КАК ЭЛЕМЕНТ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ (НА ПРИМЕРЕ Ч.1 СТ. 157 УК РФ) Мангутова Екатерина Викторовна	68
ОБСТАНОВКА СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ СЛУЖЕБНЫХ ПОЛНОМОЧИЙ СУДЕБНОГО ПРИСТАВА-ИСПОЛНИТЕЛЯ Мангутова Екатерина Викторовна	73
ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВИТЕЛЬНОГО ЭТАПА РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПОЛНОМОЧИЙ СУДЕБНОГО ПРИСТАВА-ИСПОЛНИТЕЛЯ Мангутова Екатерина Викторовна	77
ЗАЩИТА ЖИЛИЩНЫХ ПРАВ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ Манько Ольга Владимировна, Бабаева Милана Николаевна	83
К ВОПРОСУ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ПРОИЗВОДСТВА ПОЖАРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ Нестеров Михаил Иванович	89
ОСОБЕННОСТИ ПОСТАНОВКИ НА ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КАДАСТРОВЫЙ УЧЁТ ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ Остапенко Анастасия Геннадьевна, Миташова Анастасия Анатольевна	93
ПОНЯТИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ДОГОВОРА ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ Павлов Константин Александрович	97
ПРАВОВОЙ АСПЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЩЕСТВЕННЫХ РАБОТ В РФ Паньшин Владимир Евгеньевич, Муратова Алсу Ильфатовна	106
ПОКАЗАНИЯ ПОДОЗРЕВАЕМОГО, ОБВИНЯЕМОГО, ДАННЫЕ ИМ В ОТСУТСТВИИ ЗАЩИТНИКА Петрова Наталья Дмитриевна	112
ИЗВЛЕЧЕНИЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВЕННЫХ СВЕДЕНИЙ ИЗ ЭЛЕКТРОННОЙ ПЕРЕПИСКИ Печникова Розалия Багдуевна	116
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СУДЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА РУБЕЖОМ Потеряхин Никита Сергеевич	120
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СУДЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Потеряхин Никита Сергеевич	125

ЭЛЕКТРОННОЕ ПРАВОСУДИЕ В ГРАЖДАНСКОМ ПРОЦЕССЕ Потеряхин Никита Сергеевич	129
ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ: КЛАССИФИКАЦИЯ И УЧЕТ ВОЗРАСТА В КОНСТРУКЦИИ СОСТАВОВ Редькина Екатерина Анатольевна	135
ПРОБЛЕМАТИКА УЧАСТИЯ ПРОКУРОРА В РАМКАХ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ ОСПАРИВАНИИ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ И АКТОВ, СОДЕРЖАЩИХ РАЗЪЯСНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА Рустамов Эльдар Арсенович	140
НЕЗАКОННАЯ РУБКА ЛЕСНЫХ НАСАЖДЕНИЙ: АКТУАЛЬНОСТЬ ТЕМЫ Савченко Елена Александровна	149
ПРОБЛЕМАТИКА УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ЗАЩИТЫ СВОБОДЫ СОВЕСТИ: РОССИЙСКИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ Салмин Виталий Андреевич	154
ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВЫХ СИСТЕМ И ИСТОЧНИКОВ ПРАВА СТРАН ДРЕВНЕГО ВОСТОКА Сарксян Сос Васильевич, Темишев Биалал Рамзанович, Тумгоев Саламу Юсупович	162
ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Сафонова Софья Андреевна	167
К ВОПРОСУ ОБ УЧАСТИИ ЗАЩИТНИКА В УГОЛОВНО- ПРОЦЕССУАЛЬНОМ ДОКАЗЫВАНИИ Соляной Роман Анатольевич	173
ЦИФРОВЫЕ ПРАВА Сониц Алексей Александрович	178
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ Сониц Алексей Александрович	185
ПРОБЛЕМЫ И ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОЦЕССА ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ Сысоенко Мария Вячеславовна, Беленкова Анастасия Игоревна	189
СПЕЦИФИКА РАБОТЫ ПОД КОНТРАКТ БРОКЕРА И ПОД КОНТРАКТ КЛИЕНТА Сысоенко Мария Вячеславовна, Беленкова Анастасия Игоревна	196
ПРЕИМУЩЕСТВА РАБОТЫ С ТАМОЖЕННЫМ ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ И НЮАНСЫ РАСЧЁТА ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ Сысоенко Мария Вячеславовна, Беленкова Анастасия Игоревна	203

ОРГАНИЗАЦИОННО-ТАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ВЫЯВЛЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ГОЗ Теряев Никита Федорович	209
ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ И ОСОБЕННОСТИ ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В ГОЗ Теряев Никита Федорович	216
СОВРЕМЕННЫЕ ДИСКУССИИ ОБ ОТМЕНЕ МОРАТОРИЯ НА СМЕРТНУЮ КАЗНЬ В РОССИИ Федорова Дарья Александровна	225
ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ БАНКОВСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Халниязова Дания Серекбаевна	233
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ФИНАНСОВЫХ АКТИВОВ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И РОССИЙСКАЯ ПРАКТИКА Хаснутдинова Рузанна Рустамовна	240
ПОЛИТИКА-ПРАВОВАЯ ПРОБЛЕМАТИКА АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ МЕР ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ ОДКБ Храмцова Арина Александровна	246
АВТОРСКОЕ ПРАВО НА АУДИОВИЗУАЛЬНОЕ ПРОИЗВЕДЕНИЕ Чараева Ирина Игоревна, Кожевников Максим Сергеевич	255
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СУДЕБНОЙ ЗАЩИТЫ ПРАВ ЗАСТРОЙКИ КАК ПРАВА НА ЗЕМЕЛЬНЫЙ УЧАСТОК Чебоньян Татьяна Гайковна, Штумак Роман Анатольевич	261
ИНСТИТУТ СУДЕБНЫХ ПРИСТАВОВ: ОТ ИСТОКОВ ДО СОВРЕМЕННОСТИ Чумакова Ангелина Михайловна	267
НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИМЕНЕНИЯ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ РЕПРОДУКТИВНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В РОССИИ Шолохов Иван Александрович	275
SOCIAL SCIENCES "ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАУКИ"	188
ПРОБЛЕМЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ НА ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ РОССИИ Антонова Надежда Леонидовна, Кареева Альмира Амирхановна	281
ЕВГЕНИЙ БАЗАРОВ: PRO ET CONTRA Болотова Яна Евгеньевна	285
ФИЗИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ ПРИ СКОЛИОЗЕ ПЕРВОЙ СТЕПЕНИ У ДЕТЕЙ МЛАДШЕГО ШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА Вороненкова Наталия Александровна, Мазурина Анастасия Александровна, Войтов Роман Борисович	291

ФОРМИРОВАНИЕ СТЕРЕОТИПОВ В ИНФОРМАЦИОННОМ ОБЩЕСТВЕ Даутова Сания Булатовна	298
РОЛЬ СТРЕОТИПОВ В ФОРМИРОВАНИИ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ Даутова Сания Булатовна	305
ВЗАИМОСВЯЗЬ ЦЕННОСТНЫХ ОРИЕНТАЦИЙ И ТРУДОВОЙ МОТИВАЦИИ С ЭМОЦИОНАЛЬНЫМ ВЫГОРАНИЕМ У СОТРУДНИКОВ ЛЕЧЕБНО-ИСПРАВИТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ Дворцова Елена Валерьевна, Каримова Елена Андреевна	312
ПРИМЕНЕНИЕ МОБИЛЬНЫХ ПРИЛОЖЕНИЙ ДЛЯ ЗАНЯТИЙ ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРОЙ Демеш Владимир Павлович, Крылова Виктория Викторовна	319
ЦЕННОСТНЫЕ ОРИЕНТАЦИИ ЛИЧНОСТИ В КОНТЕКСТЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Зубцов Дмитрий Сергеевич	324
ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТОРГОВЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ Казанцева Ольга Андреевна	334
КЛАССОВОЕ НЕРАВЕНСТВО КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНОЙ НАПРЯЖЕННОСТИ В США Калинина Александра Олеговна	346
КОРРУПЦИЯ В ПРОЦЕССЕ ВЕДЕНИЯ БИЗНЕСА, КАК ОТРАЖЕНИЕ КУЛЬТУРНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ Керейтова Изабелла Руслановна, Байрамуков Нюр-Ахмат Мухтарович	353
ЭЛЕКТРОННАЯ ТОРГОВЛЯ В РАМКАХ ВТО: ВЫЗОВЫ И ПОСЛЕДНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ Керейтова Изабелла Руслановна, Байрамуков Нюр-Ахмат Мухтарович	358
SWOT-АНАЛИЗ В СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПЛАНИРОВАНИИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ СРЕДНЕГО ОБЩЕГО ОБРАЗОВАНИЯ Курбанова Зимфира Хинабиевна, Антонова Надежда Леонидовна	367
РАЗРАБОТКА ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ ПРОЕКТНОГО ОБУЧЕНИЯ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И ЗАРУБЕЖОЙ ПЕДАГОГИКЕ В 20-е ГОДЫ XX ВЕКА Лобанова Елена Валентиновна	372
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ФРАЗЕОЛОГИЧЕСКИХ ЕДИНИЦ В АНГЛИЙСКОМ И УЗБЕКСКОМ ЯЗЫКАХ (СМИ) Мейлиева Сабина Ойбековна	379
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИНСТРУМЕНТ РЕАЛИЗАЦИИ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ Некрасова Яна Андреевна	389

РОЛЬ ТАМОЖЕННОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ В ТАМОЖЕННОМ ОФОРМЛЕНИИ ЭКСПРЕСС-ГРУЗОВ Низамова Валерия Валерьевна	400
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ СОЦИАЛЬНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ Петрук Никита Максимович, Клепиковский Руслан Владимирович	408
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ СОТРУДНИКОВ БЮДЖЕТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ: СУЩНОСТЬ И ИНСТРУМЕНТЫ РАЗВИТИЯ Полькина Анастасия Николаевна	413
ОСОБЕННОСТИ ВНЕУРОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДЕТСКОГО ВОКАЛЬНОГО ЭСТРАДНОГО АНСАМБЛЯ Романюк Елена Альбертовна	419
СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ФРАНЦИИ В УСЛОВИЯХ ЕВРОПЕЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ПОСЛЕ БРЕКЗИТА Садретдинов Данил Илдарович	429
ПРИМЕНЕНИЕ EDUCATIONAL МАРКЕТИНГА НА РЫНКЕ ЗАГОРОДНОЙ НЕДВИЖИМОСТИ Семенова Мария Алексеевна	437
БЕЗОПАСНОСТЬ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ СРЕДЫ: ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ Смирнова Анастасия Алексеевна	444
МЕТОДЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ Суфьянова Алина Ильшатовна	450
ИСТОРИЧЕСКИЙ НАРРАТИВ «ТАРИХ МИЧИГЫШ» (ТЕКСТ, ПЕРЕВОД) Тесаев Зелимхан Адамович	457
ЧЕЧЕНСКАЯ ГОДИЧНАЯ ЛЕТОПИСЬ В ТРЕХ РУКОПИСЯХ XIX–XX ВВ. (ПЕРЕВОД, КОММЕНТАРИИ) Тесаев Зелимхан Адамович	464
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НАСТОЛЬНОГО ТЕАТРА В ФОРМИРОВАНИИ ДИАЛОГИЧЕСКОЙ РЕЧИ У ДЕТЕЙ СТАРШЕГО ДОШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА Токмашова Дарья Дмитриевна	476
СТРАТЕГИЯ ЦИФРОВОГО МАРКЕТИНГА Филонова Ксения Алексеевна	485
УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЦЕНООБРАЗУЮЩИХ ФАКТОРОВ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАСЧЕТНОЙ СТОИМОСТИ АВАРИЙНОГО ЖИЛЬЯ Шакирова Екатерина Николаевна	489
ОБЩЕЕ И СПЕЦИФИЧНОЕ В СЕМАНТИКЕ «PULSE» И «SIGNAL» И КОНТЕКСТУАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИХ ЗНАЧЕНИЙ В РУССКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ Юмаев Данил Альбертович, Чубакова Екатерина Евгеньевна	494

АНАЛИЗ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ ПО ВОПРОСУ ПРИМЕНЕНИЯ ШТРАФА КАК ВИДА НАКАЗАНИЯ ПО КОРРУПЦИОННЫМ СОСТАВАМ ПРЕСТУПЛЕНИЙ Васильева Евгения Александровна	503
ПРИНЦИПЫ РОССИЙСКОЙ ПРАВОВОЙ СИСТЕМЫ ДЛЯ ПРОДВИЖЕНИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В РОССИИ Сунь Юйпэн	509
РОЛЬ ЖАНДАРМЕРИИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЙСК И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ Кокорев Игорь Сергеевич	521
ОСОБЕННОСТИ ВЫЯВЛЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ КОРРУПЦИОННОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ Васильева Евгения Александровна	527
СУЩНОСТЬ И ОСОБЕННОСТИ ГРАЖДАНСКОГО ПРОЦЕССУАЛЬНОГО ДОКАЗЫВАНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ Егорова Диана Владимировна, Белоусова Екатерина Владимировна, Даричкина Дарья Сергеевна	533
ПОТЕНЦИАЛ ПРИМЕНЕНИЯ УДАЛЕННОЙ РАБОТЫ В РАЗРЕЗЕ РАЗЛИЧНЫХ СФЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Хромова Дарья Дмитриевна	541
ФОРМИРОВАНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ОПЫТА УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ Морозова Виктория Викторовна	547
РАЗВИТИЕ ВЫНОСЛИВОСТИ КАК КЛЮЧЕВОГО ФИЗИЧЕСКОГО ПАРАМЕТРА ВОЕННОСЛУЖАЩЕГО Лямзин Евгений Николаевич, Степанов Иван Алексеевич	551
БРЕНД-ПРОДЮСИРОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ Гербзомер Алиса Андреевна	557
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ МАЛОГО И СРЕДНЕГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ПЕРИОД КРИЗИСА ПОДДЕРЖКА ГОСУДАРСТВА Рафиков Руслан Илдарович, Хамидуллин Айдар Калфатуллович	561
ИДЕНТИЧНОСТЬ КАК ФЕНОМЕН КУЛЬТУРЫ Ибрагимова Айгуль Ринатовна	571
МАРКЕТИНГОВАЯ СТРАТЕГИЯ И ЕЁ РОЛЬ В РАЗВИТИИ ОРГАНИЗАЦИИ Андреев Михаил Владимирович	581
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МАРКЕТИНГЕ Андреев Михаил Владимирович	587
К ВОПРОСУ О ПРИРОДЕ СУДЕБНОГО НОРМОТВОРЧЕСТВА Корсакова Светлана Владимировна, Хоянтян Григорий Григорьевич	593

СПЕЦИФИКА УПРАВЛЕНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИМ ОПЫТОМ НА РЫНКЕ ЗАГОРОДНОЙ НЕДВИЖИМОСТИ Семенова Мария Алексеевна	597
ПРАВОСОЗНАНИЕ И ПРАВОВАЯ КУЛЬТУРА Натёкин Максим Владимирович	601
МЕЖДУНАРОДНАЯ СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ Месилов Максим Александрович, Сулейманов Шамиль Сулейманович	607
НАКАЗАНИЕ КАК СРЕДСТВО МОТИВАЦИИ ПЕРСОНАЛА Никулина Камилла Кямилевна	613

**ПРОБЛЕМЫ И ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОЦЕССА ТАМОЖЕННОГО
ОФОРМЛЕНИЯ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ**
PROBLEMS AND OPTIMIZATION OF THE PROCESS OF CUSTOMS
CLEARANCE OF GOODS IN SEAPORTS

УДК 342

Сысоенко Мария Вячеславовна,

*студент 4 курс, институт маркетинга и коммерческой деятельности
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия, г. Владивосток*

Беленкова Анастасия Игоревна,

*Студент 4 курс, кафедра международных отношений и права
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия, г. Владивосток*

Аннотация: *Статья посвящена предложению способов оптимизации процесса таможенного оформления грузов в морских портах. Основное внимание уделено изучению имеющихся проблем на предварительном, основном и заключительном этапах таможенного оформления. В статье рассмотрены уже внедрённые в таможенный процесс государственные программы и дана оценка их эффективности. В статье изложены рекомендации по оптимизации заявленного процесса от уровня правительства до участника внешнеэкономической деятельности. В работе изучается мнение грузовладельцев и ряда экспедиторов, на основании которых выявляется перечень основных причин задержек, выявляемым участниками рынка.*

Summary: *The article is devoted to the proposal of ways to optimize the process of customs clearance of goods in seaports. The main attention is paid to the study of existing problems at the preliminary, main and final stages of customs clearance. The article considers the state programs already implemented in the customs process and evaluates their effectiveness. The article sets out recommendations for optimizing the declared process from the government level to the participant in foreign economic activity. The paper examines the opinions of cargo owners and a number of forwarders, on the basis of which a list of the main causes of delays identified by market participants is revealed.*

Ключевые слова: *таможенное оформление, оптимизация, таможенный процесс, таможенная структура, декларация на товар, проблемы таможенного оформления.*

Keywords: *customs clearance, optimization, customs process, customs structure, customs clearance problems.*

Вопрос оптимизации процесса таможенного оформления грузов в морских портах поставлен на обзор экспертов логистического мира уже долгое время. Он является не только объектом пристального внимания как участников внешнеэкономического рынка, но и у представителей государственных органов. ФГУП «Росморпорт», в свою очередь, провёл анализ различных идей участников рынка в вопросе оптимизации рассматриваемого процесса. Анализ выразался в создании отдельных писем, просьб и предложений, которые направлялись в различные инстанции и госструктуры. По его итогам был сформирован документ «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», который сегодня может помочь сформировать конкурентоспособную инфраструктуру морских портов, отвечающую потребностям российской экономики [7]. Обратим внимание, что применительно к структурам морских портов во взаимосвязи с таможенными органами в пунктах 3 и 4 в документе стратегии развития есть возможность сформулировать проблемы, обсудить их и понять возможные пути их решения со стороны ответственных лиц.

Основные задачи в упомянутом документе определены в четырёх пунктах. Первым является увеличение портовых мощностей и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры. Второй раскрывает обеспечение безопасного функционирования морской портовой инфраструктуры и морского транспорта. Следующие два направлены на создание условий, повышающих конкурентоспособность отечественных морских портов, и на совершенствование государственного управления в сфере морского портового хозяйства.

Анализируя ситуацию сегодняшнего дня, обратим внимание, что намечен ряд прогрессивных в позитивном ключе шагов, направленные на решение некоторых задач. Так, например, сегодня, в рамках документа, известного как «Дорожная карта», в тех портах, которые, согласно перечню Минтранса Российской Федерации, должны работать круглосуточно в связи с высоким грузооборотом, внедрена практика непрерывной деятельности [4]. Это позволило показать, что структуры терминалов и коммерческих организаций способны осуществлять прием, выгрузку и обработку грузов в порту в режиме двадцати четырёх часов в сутки. Тем не менее, если смотреть на дальнейшие задачи «Дорожной карты» в части сокращения сроков оформления товаров, выстраивания работы по принципу «единого окна» с минимизацией документов к предоставлению, по мнению экспертов, успехов достигнуто немного.

При анализе основных причин задержек грузов в порту при оформлении и организации вывоза грузов через порт применительно к работе портовых

служб сложилась практика опираться на опыт работы порта Санкт-Петербург, как наиболее загруженного и развитого пункта. Согласно мнению грузовладельцев и ряда экспедиторов, к основным причинам задержек, выявляемым участниками рынка, относятся следующие пункты [6, с. 68].

1. Устаревшая нормативная база. Данный пункт, что Федеральный Закон, регулирующий эту сферу деятельности, содержит регламент и правила, не учитывающие ряд технологических нововведений, которые могут ускорять процесс документооборота путем исключения бумажных носителей. Многие действия, прописанные в Приказе как обязательные к исполнению, не регламентированы по времени и требуют подключения разных инстанций, что не может соответствовать принципу «одного окна».

2. Позиция морских линий по выдаче коносаментов. Выдача документа производится в строго определенные линиями часы, не всегда удобные лицам, отвечающим за проведение операций с грузом. В связи с тем, что регламентация работы линий не установлена, часто случаются временные потери. Каждая и агент, и линия, по своему усмотрению и по разным правилам, решают, как выдавать документы в рамках одного порта, с кем заключать договора на работу и какие устанавливать временные и финансовые требования. Как отмечают экспедиторы, практически всегда требуется серьезная предварительная подготовка к получению документов линии, к которым можно отнести оплату сборов, сбор пакета доверенностей, наличие договорных отношений и системы допуска. Именно из-за данных нюансов, решить вопрос с получением коносаментов в течение 1 суток без предварительной подготовки практически невозможно.

3. Прибытие большого числа судовых партий в конце недели. Учитывая пятидневный график работы большинства экспедиторов, грузовладельцев, прибытие в пятницу зачастую заранее означает 2 суток пониженной интенсивности работы или даже просто потерянного времени.

4. Отсутствие единых правил работы терминалов порта. Каждый терминал наряду с линией имеет свои договорные правила и нормативы работы, что не только требует дополнительных ресурсов экспедитора, но и замедляет отработку грузопотока. Наличие дублирующих сведений в документах на электронных и бумажных носителях замедляет процесс, требуя физического присутствия экспедитора, грузовладельца или его агентов на терминале, для проставления подписей и передачи бумажных форм документов.

5. Несовершенство инфраструктуры терминалов и порта. Несмотря на значительные достижения в части улучшения возможностей отдельных терминалов, существующие мощности не позволяют организовать работу

таким образом, чтобы исключить риски простоя судов на рейде в ожидании выгрузки. Некоторым терминалам зачастую просто недостаточно оборудования: весов, паллет, средств механизации, достаточного количества грузчиков. Такие сложности не касаются в основном первой большой тройки портов России, а больше относятся к небольшим терминалам, находящимся в районе Большого порта Санкт-Петербурга.

Обращая внимание на участие таможенных структур в общем процессе обработки грузов в порту, необходимо упомянуть следующие проблемные аспекты на нескольких этапах таможенного оформления.

На предварительном этапе, который начинается с момента выгрузки с судна и получения документов в линии до подачи декларации на товар возникает необходимость проведения отдельных видов государственного контроля. Этот процесс предполагает физическое присутствие агентов грузовладельца в порту, предоставление пакета документов на бумажных носителях в контролирующие организации, имеющие свой график работы. По усмотрению контролирующих органов, пакет документов может быть расширен. Однако, несмотря на это, до момента полного выполнения всех требований выпуск груза невозможен. На примере порта Санкт-Петербург Роспортребнадзор внедрил проект «Граница», который на текущий момент не отличается эффективностью, так как его возможности малоизвестны участникам рынка и также предполагают необходимость предоставления бумажных носителей в адрес контролирующего органа, по сути ничем не помогая процессу [5]. Второй проблемой предварительного этапа является недостаточность инфраструктуры стивидорных компаний для ускорения досмотровых операций. Сам старт таких операций изначально требует не менее 2-3 часов на оформление заявки и ее распределение, а досмотр производится в порядке очереди и занимает на практике не менее 1 дня с момента начала до выдачи документов. Следующим «узким местом» является отсутствие чётко сформулированных временных нормативов по досмотровым операциям и распределению ответственности за их нарушение. Это всё приводит к отсутствию реальной возможности независимого электронного контроля времени и, соответственно, применения штрафных санкций за его нарушение в отношении ответственных лиц исполнителей органов, производящих и организующих досмотровые операции.

На этапе таможенного оформления раскрывается несовершенство системы управления рисками [8, с. 39]. Подобные недоработки системы выражаются в обработке бумажного документооборота и не выстроенного взаимодействия с таможенными органами. Отметим, что в рамках документа «Дорожная карта» отдельно указана необходимость сокращения объёма

требуемых к предоставлению бумажных документов, однако, на сегодняшний день, эта проблема сохраняется без изменения. Вторая проблема находится в досмотровых операциях, где, если декларация подаётся в районе, то поручение на досмотр формирует выпускающий инспектор, а если она подаётся на другом посту, то выпускающий отправляет только служебную записку, а поручение на досмотр должен сформировать досмотровый инспектор, что требует определенного времени и места.

Третий блок проблем включает риски на несходство пломб в связи с техническими ошибками и технические трудности работы инспекционно-досмотрового комплекса (или ИДК). Если раньше несоответствие пломб можно было согласовать письмом от линии, то сейчас требуется прохождение ИДК, процесс оформления заявки на который не автоматизирован и не стандартизирован [1, с. 42]. Наряду с этим, ИДК работает с большими техническими трудностями и по расписанию перемещается между районами порта. То есть, при возникновении необходимости использования ИДК его приходится ждать. Так как ИДК выявляет исключительно неоднородность груза или несоответствие количества паллет и коробов, возможность контроля артикулов, стран происхождения, весовых характеристик и много другого отсутствует.

На этапе завершения процесса выпуска товара проявляются проблемы отставания в развитости инфраструктуры Российский портов в сравнении с портами Европы и отсутствие возможности полномасштабного использования технологии «сухих портов» для разгрузки самих причальных стенок [2, с. 105]. Так как перемещение груза в «сухой порт» несет ряд дополнительных издержек грузовладельца, что ведет к удорожанию товара и делает схему невыгодной, клиентам приходится ждать в отгрузки товара порту. Помимо этого, система слотов терминалов порта не позволяет оперативно организовать вывоз груза и сдачу порожнего контейнера. Существует проблема возникновения дополнительных проверке водителей, машин на въезде и выезде с территории порта, когда даже аккредитация машин не гарантирует их беспроблемный въезд. Совместно с этим, различаются правила въезда и выезда транспорта и выполнения грузовых операций для разных терминалов в связи с отсутствием единого унифицированного набора.

На основании изученных проблем, возникающих на этапах обработки таможенными товарами, можно предложить следующие рекомендации по оптимизации происходящих в ней процессов. По нашему мнению, перспективы оптимизации процесса таможенного оформления и выпуска грузов могут быть связаны с совершенствованием технологий и

необходимостью исполнять четкие указания на государственном уровне всеми участниками [3, с. 10].

На уровне решений Правительства Российской Федерации предлагается редактировать Постановление Правительства "Об утверждении Правил осуществления санитарно-карантинного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» (от 29 июня 2011 г. N 500), редактировать Постановление Правительства "Об утверждении Правил осуществления государственного карантинного фитосанитарного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации" (от 29 июня 2011 г. N 502), "Об утверждении Правил осуществления государственного ветеринарного надзора в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации" (от 29 июня 2011 г. N 501). Также, рекомендуется дать поручение Росгранице и Минтрансу на изучение причины недостаточности обеспеченностью инфраструктуры морских пунктов пропуска, а также дать поручение Федеральной Антимонопольной Службы продолжить изучение наличия злоупотреблений морскими линиями в части организации процесса работы с документами.

На уровне Федеральной Таможенной службы существует возможность пересмотреть Приказ ГТК РФ №939 от 27.08.2003 и редактировать Приказ ФТС №1996 от 30.11.2011.

На уровне Евразийской Экономической Комиссии предложением по оптимизации таможенных процессом является изменение решения Комиссии Таможенного союза "Об обеспечении карантина растений в Таможенном союзе" (от 18 июня 2010 г. N 318 в редакции Решений Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2010 г. N 454, от 28 января 2011 г. N 528), "О применении ветеринарно-санитарных мер в Таможенном союзе» (от 18 июня 2010 г. N 317). С помощью данных изменений произойдет внедрение системы управления рисками и выборочность досмотра в работу Россельхознадзора.

На уровне участников рынка рекомендацией по оптимизации рассматриваемого процесса является формирование совместно с исполнителями единых унифицированных правил и нормативов, применимых для всех терминалов. Также, мы видим улучшение таможенной работы через решение вопроса с автоматизацией операций и документооборота, к которым относится исключение бумажного носителя информации как рискованного фактора, а его использование и применение регламентировать исключительными случаями. Совместно с этим, участникам рынка рекомендуется выработать решение совместно с исполнителями процесса по минимизации физического присутствия уполномоченного сотрудника экспедитора при проводке или выпуске груза из порта для исключения

временных потерь и человеческого фактора. И в заключение предлагается повсеместно внедрить предварительное информирование морских перевозок совместив с принципом «единого окна».

Таким образом, на основании рассмотренных стратегий Российской Федерации по улучшению работы таможенных служб, изученных проблем проведения таможенного процесса на трёх его этапах с момента выгрузки товара с судна и до выпуска декларации на товар и предложенных способов оптимизации всех отмеченных процессов, можно сделать вывод, что грузопоток в России в ближайшие годы будет только увеличиваться, вследствие чего возрастает необходимость в оптимизации процесса таможенного оформления грузов. Работа в данном направлении может и должна вестись в тесном сотрудничестве со всеми участниками процесс, к которым относятся таможенные органы, соответствующие комитеты и комиссии, региональные и государственные правительственные органы, логистические операторы и транспортные компании. Деловые круги и таможенные органы должны на новом уровне объединить усилия на привлечение и обслуживание в портах России новых грузопотоков.

Литература

1. Афонин П.Н. Актуальные вопросы применения ИДК / П.Н. Афонин, А.О. Пулин, А.А. Иванникова // Бюллетень инновационных технологий. – №1. – Санкт-Петербург: 2020. – С. 41-43
2. Кайгородцев А.А. Развитие «Сухих портов» в современной транспортно-логистической системе / А.А. Кайгородцев, И.А. Русинов // Транспортное дело России. – №5. – Москва: 2017. – С. 105-106
3. Мантусов В.Б. Инновации таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности Российской Федерации / В.Б. Мантусов // Вестник Российской таможенной академии. – №1. – Москва: 2017. – С. 9-16
4. Министерство Транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/9848?type=> (дата обращения 04.05.2022)
5. Морские вести России [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1686/89920/> (дата обращения 04.05.2022)
6. Павлов А.П. Таможенное регулирование и надзорные мероприятия, реализуемые таможенными органами РФ / А.П. Павлов, Д.В. Чермянинов // Российское право: образование, практика, наука. – №6. – Екатеринбург: 2018. – С. 64-71
7. Росморпорт [Электронный ресурс]. – URL: https://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf (дата обращения 04.05.2022)
8. Якименко Е.С. Система управления рисками в деятельности Челябинской таможни: специфика внедрения и потенциал эффективности / Е.С. Якименко, М.С. Нагорная // Управление в современных системах. – №3. – Челябинск: 2019. – С. 36-42

**СПЕЦИФИКА РАБОТЫ ПОД КОНТРАКТ БРОКЕРА И ПОД
КОНТРАКТ КЛИЕНТА**
SPECIFICITY OF WORK UNDER THE BROKER'S CONTRACT AND
UNDER THE CLIENT'S CONTRACT

УДК 342.9

Сысоенко Мария Вячеславовна,

*студент 4 курс, институт маркетинга и коммерческой деятельности
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия, г. Владивосток*

Беленкова Анастасия Игоревна,

*студент 4 курс, кафедра международных отношений и права
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия, г. Владивосток*

***Аннотация:** Статья посвящена изучению специфики работы под контракт брокера и под контракт клиента. Основное внимание уделено рассмотрению особенностей заключения каждого из контрактов, в каких случаях они используются и что подразумевают. В статье описаны преимущества и недостатки контракта брокера и клиента со сторон экспедиторской компании и её клиента. В статье обосновывается, что и для клиента, и для экспедитора удобнее осуществлять работу под контракт брокера. В работе выявляется, что ошибки при самостоятельном оформлении товара могут принести клиенту серьёзные проблемы от доплат и штрафов до таможенного ареста. В статье отмечается, что, не ощущая себя полностью уверенным в компетентности логистической и таможенной сфере, контракт брокера для грузополучателя является наиболее оптимальным решением.*

***Summary:** The article is devoted to the study of the specifics of working under a broker's contract and under a client's contract. The main attention is paid to the consideration of the features of the conclusion of each of the contracts, in what cases they are used and what they imply. The article describes the advantages and disadvantages of the broker-client contract on the part of the forwarding company and its client. The article substantiates that it is more convenient for both the client and the forwarder to carry out work under the broker's contract. The paper reveals that errors in self-registration of goods can bring serious problems to the client from surcharges and fines to customs arrest. The article notes that, not feeling completely confident in the competence of the logistics and customs sphere, a broker contract for the consignee is the most optimal solution.*

Ключевые слова: контракт брокера, контракт клиента, экспедитор, импортёр, таможенное оформление, импортёр, грузополучатель.

Keywords: broker contract, client contract, freight forwarder, importer, customs clearance, importer, consignee.

В настоящее время с развитием рынка грузоперевозок у каждого импортёра, только вошедшего в мир транспортной логистики, при обращении в экспедиторскую компанию возникает вопрос различия работы под свой контракт и под контракт брокера. В связи с этим, появляется необходимость изучения нюансов каждого из контракта, что он даёт импортёру и какую ответственность возлагает на экспедитора.

Рассмотрим условия работы по организации перевозки под контракт брокера, то есть под ответственность экспедитора. Отметим, что контракт брокера подразумевает заключение договора поставки товара [1, с. 9]. Данный вариант наиболее удобен для клиентов, которые не разбираются в транспортных перевозках и не готовы тратить своё время на проработку маршрута, связь с агентами, контроль процесса, работу с таможней и счетами. Контракт брокера подразумевает перевод практически всей работы на экспедитора. В этом случае именно он оплачивает товар иностранному поставщику и документально является импортёром товара. Экспедитор, как участник внешнеэкономической деятельности берёт на себя расчёт и оплату таможенных платежей. В дальнейшем, на территории Российской Федерации брокер продаёт товар реальному клиенту, тем самым передавая ему право владения им. Уточним, что закрывающими документами по поставке становится договор поставки товар, счета-фактуры и накладные в зависимости от системы налогообложения.

При этом, ответственность клиента заключается в действиях, требующих минимального времени и участия, к которым относятся передача контактных данных отправителя или поставщика товара, предоставление упаковочного листа и инвойса для оплаты валюты, а также оплата экспедитору общей суммы реализации товара, включая логистические и таможенные расходы.

Наряду с возрастающими обязательствами экспедитора и увеличением работы над поставкой, можно выделить как преимущества, так и недостатки работы под контракт брокера для транспортной компании. Очевидными минусами выявляется задействование максимального количества ресурсов организации, к которым относят время, энергия сотрудников для поиска способов оптимизации расчётов, предоставляющийся клиенту в коммерческом предложении, для привлечения партнёров к работе над

букировкой и использование административного ресурса таможни. Всё это значительно повышает стоимость перевозки, так как компания старается заработать больше, покрывая свои старания. Несомненным риском контракта брокера эксперты выделяют несоответствие или недовложение пришедшего клиенту товара, которое в дальнейшем может перейти в судебные иски, разбирательства и штрафы в целях компенсации вреда [6, с. 43]. Также, существует риск доначисления таможенных платежей в результате вторичного прохождения таможенного контроля. Следует отметить, что, если с клиентом изначально не была согласована вероятность появления дополнительных расходов, их берёт на себя экспедитор для оплаты из своей прибыли.

Тем не менее, несмотря на рассмотренные минусы контракта брокера, экспедитор при этом получает преимущества, которые стимулируют его в дальнейшем стараться продавать перевозки именно под его контракт. Первым и основным плюсом является более высокая доходность с букинга. Как уже сообщалось ранее, с повышением трудозатрат на перевозку, повышается и её стоимость, что позволяет экспедитору увеличить свою прибыль. Вторым преимуществом работы под контракт брокера является возможность использования разрешительной документации, которая уже по всем стандартам и требованиям оформлена на компанию экспедитора, что значительно упрощает процесс прохождения таможенных процедур. Также, плюсом является и формирование истории поставок по заниженным рискам, что позволяет показать клиенту полноту профессионализма работников и привлечь от него новые заявки.

Помимо преимуществ и недостатков, которые получает экспедитор, следует рассмотреть, что получает клиент, соглашаясь на проведение перевозки под контракт брокера. Единственным очевидным минусом, который следует из вышерассмотренных пунктов, является более высокая комиссия за услуги, по сравнению с контрактом клиента.

При изучении плюсов работы под контракт брокера, было обращено внимание на 4 основных пункта.

1. Удобство. Во-первых, так как экспедитор совершает за клиента все необходимые процедуры по организации процесса перевозки, клиенту нет необходимости держать в своей компании целый штат специалистов, к которым можно отнести декларанта, логистов и бухгалтеров внешнеэкономической деятельности. Во-вторых, сотрудники экспедиторской компании самостоятельно занимаются коммуникацией с государственными органами власти, валютным контролем, постконтролем, к которым относятся камеральные таможенные проверки, а также оформляют и проверяются

разрешительные документы. Клиент, в свою очередь, имеет личного менеджера, который передаёт ему всю полученную от коллег информацию, что значительно упрощает процесс передачи данных, когда нет необходимости вспоминать, к кому обратиться с вопросом, какой сотрудник и за что отвечает. Также, если клиенту принципиально не нужно либо у него нет возможности выступать участником внешнеэкономической деятельности, то экспедитор может сделать это за него.

2. Надёжность. В большинстве случаев у экспедиторов, предлагающих контракт брокера, есть договор по работе с органами государственной власти, проверенный годами, который учитывает основные нюансы взаимодействия с ними. Иными словами, клиенту нет смысла вникать в данный процесс и самостоятельно создавать всю документацию. Помимо этого, на грузополучателе не отразятся таможенные риски и риски, связанные с комиссией по трудовым спорам или с переклассификацией товара, так как их на себя берёт экспедитор.

3. Деньги. При работе под контракт брокера клиент включается в книгу продаж, что позволяет ему поставить себе на вычет бухгалтерский налог на добавленную стоимость. Также, клиенту предоставляется фиксированная ставка по таможенне и доставке груза. Наряду с этим, в бизнесе сложилась практика предоставления отсрочки по таможенным платежам и транспорту для постоянных клиентов.

4. Скорость. В данном случае под скоростью подразумевается быстрое и безопасное осуществление таможенных переводов в связи с наличием у экспедитора зарегистрированных фирм в России и Китае, который стоят у банка на хорошем счету.

Изучив работу под контракт брокера, обратимся к специфике контракта клиента. Контракт клиента используется, когда международный контракт заключён между фактическим импортёром и его иностранным поставщиком. Отметим, что здесь клиент является получателем груза по коносаменту, держателем контракта и декларантом в таможенных документах. В этом случае между клиентом и таможенным представителем компании экспедитора заключается договор на оказание брокерских услуг [2, с. 12]. При этом, транспортная компания помогает клиенту осуществить таможенное оформление его товара за фиксированную стоимость. Под контракт клиента закрывающими документами является договор перевозки, если транспортно-экспедиционная деятельность не осуществляется клиентом самостоятельно, брокерский договор, а также счета, акты и дополнительные соглашения по предоставленному перечню услуг.

При работе под контракт клиента, максимальное количество усилий прилагает именно он. К ним относится самостоятельная оплата товара, участие во внешнеэкономической деятельности, перечисление денежных средств для оплаты таможенных платежей через единый лицевой счёт, а также предоставление гарантии от поставщика о наличии соответствующей маркировки товара в случае её необходимости [5, с. 51]. Для таможенного оформления клиент самостоятельно заполняет и собирает пакет документов из восемнадцати документов, к которым принято относить контракт и все приложения, дополнения и спецификации к нему, уникальный номер контракта, инвойс и упаковочный лист с переводом на русский язык, договор на транспортно-экспедиционное обслуживание и платёжное поручение об оплате фрахта и таможенных платежей, техническую документацию по товару, необходимую разрешительную документацию, экспортную декларацию с переводом на русский язык, свифт об оплате за товар поставщику, прайс-лист товара, фотография товара в упаковке и без неё, пояснения по условиям продаж на каждую отдельную сделку по контракту, учредительные документы импортёра, оригинал доверенности на экспедитора, а также любые другие документы по запросу таможни [3, с. 48].

Экспедитор, в свою очередь, занимается в основном таможенными вопросами. А именно проверяет предоставленный клиентом пакет документов для таможенного оформления на полноту и правильность заполнения и, в случае необходимости, даёт рекомендации о том, что нужно исправить и добавить. Экспедитор также занимается определением кода ТН ВЭД, помогает клиенту с переводом документов на русский язык, формированием верной маркировки товара и оформлением разрешительной документации при её необходимости. Таможенный представитель рассчитывает таможенные платежи и в случае, если уровень цены у клиента ниже статистики, предупреждает его об этом и рассчитывает предположительный размер обеспечения уплаты таможенных платежей [4, с. 111]. Если обеспечение случилось, то экспедитор предоставляем таможне документы по доказательству стоимости, полученные от клиента, и далее отслеживает решение таможни по поводу стоимости товара. Брокер берёт на себя осуществление подачи декларации на товар и выставление счёта за услуги после её выпуска. При назначении таможенного осмотра или досмотра экспедитор обеспечивает наличие своего представителя и формирует акт произошедшей таможенной процедуры.

Можно выделить следующие плюсы работы под брокерский договор для транспортной компании. Во-первых, это наличие солидарной ответственности между таможенным представителем и клиентом, которая проявляется и в

случае возникновения обеспечения, и при обнаружении в поставке незаявленного в таможенную декларацию товара, и при несоответствии характеристик товара с декларацией на него. Также, плюсом является и то, что большую часть всей работы по организации перевозки выполняет клиент.

Наряду с рассмотренными преимуществами, минусами для экспедитора работать под контракт клиента является совокупная ответственность с клиентом при низкой информированности обеих сторон о товарах в поставке и низкая комиссия за таможенное оформление в связи с отсутствием возможности оптимизации платежей для получения дополнительного заработка компании.

Для клиента можно также выделить некоторые плюсы и минусы работы под свой контракт. К недостаткам относится предоставление всех документов и сведений для таможенного оформления и связанные с этим ресурсные и нервные затраты. При этом, в случае доначисления таможенных платежей в результате вторичного контроля таможня сначала обратится к клиенту, и он должен будет их заплатить. Преимуществами выделяются самостоятельно ведение клиентом процесса внешнеэкономической деятельности, а также низкий размер затрат на комиссию брокера за таможенное оформление груза.

Таким образом, на основании рассмотренной специфики работы под контракты брокера и клиента можно сделать вывод, что и для клиента, и для экспедитора удобнее осуществлять работу по первому варианту. В таком случае клиент полностью отдаёт свою перевозку в руки профессионалов, бережёт свои время, ресурсы и нервы, направляя их в развитие бизнеса. Экспедитор, в свою очередь, имеет возможность получения большей прибыли и задействования своих возможностей для осуществления качественной и безопасной транспортировки груза до его получателя. Ошибки при самостоятельном оформлении товара могут принести клиенту серьёзные проблемы от доплат и штрафов до таможенного ареста. Поэтому, не ощущая себя полностью уверенным в компетентности логистической и таможенной сфере, контракт брокера является наиболее оптимальным решением.

Литература

1. Беликова К.М. Понятие, правовая природа, виды и содержание договоров, на основе которых возможна деятельность брокеров в странах ЕАЭС / К.М. Беликова, Р.К. Канатов // Юридические исследования. – №8. – Москва: 2019 – С. 1-14

2. Канатов Р.К. Права и обязанности брокера и клиента по договору об оказании брокерских услуг на рынке ценных бумаг (брокерскому договору) в странах Евразийского экономического союза: доктрины, правовое

регулирование, законодательство и практика применения / Р.К. Канатов // Международное право. – №2. – Москва: 2020. – С. 1-23

3. Красаулина Н.И. Организация международных перевозок сельскохозяйственной техники / Н.И. Красаулина, С.Н. Ромашов, Ю.Н. Баранов // Современные материалы, техника и технологии. – №1. – Курск: 2018. – С. 47-51

4. Красова Е.В. Роль и проблемы института таможенных представителей в развитии внешнеэкономической деятельности / Е.В. Красова, В.М. Останина // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – №2. – Астрахань: 2021. – С. 108-118

5. Матвеев В.В. Роль логистических сервисов в организации торговли / В.В. Матвеев, А.В. Овчинникова // Вестник Удмуртского университета. Серия «Экономика и право». – №1. – Ижевск: 2019. – С. 48-54

6. Халипов С.В. Таможенный контроль в праве Евразийского экономического Союза и законодательстве Российской Федерации о таможенном регулировании / С.В. Халипов // Российский внешнеэкономический вестник. – №8. – Москва: 2019. – С. 37-49

**ПРЕИМУЩЕСТВА РАБОТЫ С ТАМОЖЕННЫМ
ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ И НЮАНСЫ РАСЧЁТА ТАМОЖЕННЫХ
ПЛАТЕЖЕЙ**

**ADVANTAGES OF WORKING WITH A CUSTOMS REPRESENTATIVE
AND THE NUANCES OF CALCULATING CUSTOMS PAYMENTS**

УДК 34.01

Сысоенко Мария Вячеславовна,

*студент 4 курс, институт маркетинга и коммерческой деятельности
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия, г. Владивосток*

Беленкова Анастасия Игоревна,

*студент 4 курс, кафедра международных отношений и права
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия, г. Владивосток*

***Аннотация:** Статья посвящена изучению преимуществ работы российского импортёра с таможенным представителем при осуществлении таможенных операций с товаром. Основное внимание уделено особенностям деятельности таможенного брокера. В статье рассмотрены нюансы расчёта таможенных платежей, необходимые для этого документы и процесс подачи декларации на товар в таможеню. В статье обосновывается, что сотрудничество импортёра с профессиональным брокером позволит ему не пропустить какой-нибудь пункт при таможенном оформлении груза, получить корректный расчёт платежей, не попасть на штрафы и таможенный арест, а также сэкономить время, которое можно потратить на увеличение объёма импорта.*

***Summary:** The article is devoted to the study of the advantages of the work of a Russian importer with a customs representative in the implementation of customs operations with goods. The main attention is paid to the peculiarities of the activities of a customs broker. The article discusses the nuances of calculating customs payments, the documents necessary for this and the process of submitting a declaration for goods to customs. The article substantiates that the cooperation of an importer with a professional broker will allow him not to miss any item during customs clearance of cargo, to get the correct calculation of payments, not to get fined and customs arrested, and also save time that can be spent on increasing the volume of imports.*

***Ключевые слова:** таможенный представитель, брокер, декларация на товар, таможенное оформление, таможенные платежи, импортёр.*

Keywords: *customs representative, broker, goods declaration, customs clearance, customs payments, importer.*

У каждого импортёра рано или поздно появляется вопрос о способе осуществления таможенных процедур для конкретного груза. В данном случае, если сам грузовладелец не имеет достаточных для этого знаний, лицензий, опыта и возможности, ему необходима помощь компетентного специалиста в области таможни, которым может стать как отдельный человек, так и отдельная компания.

В таком случае, для проведения таможенных операций существуют таможенные представители, иными словами брокеры, которые внесены в таможенный реестр, тем самым лицензируя свою деятельность [4, с. 112]. Рассмотрим преимущества сотрудничества с ним при организации международной перевозки.

Во-первых, значительным плюсом при работе с таможенным представителем является наличие у него денежного залога на счету Федеральной Таможенной Службы в размере 500000 евро. То есть, данная сумма гарантирует то, что брокер не исчезнет в одно мгновение и будет обязан выполнить свои обязательства. Во-вторых, таможенный представитель имеет право на основании договора представлять интересы своего клиента в таможенных органах, а также обращаться за консультациями в таможенные органы. Иными словами, это как раз и есть та причина, по которой грузовладельцы обращаются к услугам третьего лица. Третьим преимуществом является то, что таможенный представитель несет солидарную ответственность при нарушении таможенных правил [5, с. 45]. Раскрывая данный пункт, можно отметить, что ответственность за оформление декларации на товар при оформлении под электронную цифровую подпись (или печать) таможенного представителя делится солидарно между таможенным представителем и импортёром товара, тогда как при подаче декларации под собственную печать импортёр несёт полную ответственность самостоятельно. Уточним, что в данном случае грузовладельцу нет необходимости искать и содержать в своем штате специалистов по таможенному оформлению, собирать документы для оформления электронной цифровой подписи, а также, в дополнение, оплачивать нужное количество деклараций на товар для подачи в таможню и контролировать их остаток. Все эти обязательства берёт на себя таможенный представитель, который имеет возможность может подавать под свою печать в таможню любого клиента с любым грузом.

Следующим не менее важным преимуществом работы со специалистом в области таможи является то, что клиенту не нужно покупать и ежегодно обновлять программное обеспечение, необходимое для заполнения и подачи декларации в электронном виде в таможенный орган. Это значительно экономит и затрачиваемое на организацию перевозки груза время и средства, так как используемые в таможенной работе программы зачастую обходятся в немалую сумму. Помимо этого, таможенный представитель берёт на себя стопроцентное бухгалтерское сопровождение всех операций, что позволяет предоставлять строгую отчетность клиенту по всем связанным с подачей и выпуском деклараций операциям. То есть, экономия личного времени клиента за счёт делегирования всех обязанностей по таможенному оформлению на таможенного представителя позволит грузовладельцу увеличить свои объёмы экспортно-импортных операций.

Наряду с вышеизложенным, важно отметить, что таможенный представитель предварительно проверяет все предоставленные клиентом документы и, в случае чего, даёт рекомендации по корректности их заполнения, чтобы они полностью соответствовали требованиям таможенных органов [6, с. 98]. Это помогает избежать простоев в ходе оформления грузов и экономит время клиента. Также, наличие многолетнего опыта таможенного представителя позволяет лицензированному брокеру быстро решать возникающие в ходе оформления груза вопросы.

То есть, на основании всех рассмотренных преимуществ работы с таможенным представителем, можно заключить, что он постоянно держит «руку на пульсе» последних изменений в таможенном законодательстве и информирует своих клиентов обо всех изменениях в таможенном законодательстве. У клиента нет необходимости самостоятельно вникать в нюансы

Следующим не менее важным пунктом в осуществлении таможенного оформления товара является расчёт таможенных платежей [7, с. 91]. Рассмотрим основные данные, которые для этого требуются.

Во-первых, таможенному представителю необходимо знать откуда и куда осуществляется транспортировка товара, а также, на каких условиях по Инкотермс 2020 это происходит. Далее, для таможенных платежей требуется наименование и характеристики товара, к которым относятся его назначение, функциональные возможности, материал изготовления, производственные мощности и прочие характеристики в зависимости от товара, раскрывающие его особенности в полной мере. Во избежание наложения таможенного ареста и последующих проблем с «растаможиванием» груза на территории Российской Федерации таможенному представителю необходимо знать

торговую марку товаров для уточнения потребности в маркировке. Наряду с упомянутым, для расчёта таможенных платежей нужны также вес нетто и брутто товаров, габариты и количество мест, итоговый объём груза.

Важно отметить, что характеристика товара запрашивается исходя из того, что это за груз. Для примера можно привести расчёт таможенных платежей для мебели, где брокеру необходимо знать, из чего изготовлен каркас, является ли сидение обитым или нет, а также доставляется ли мебель в наборе, так как в этом случае будет нужна документальная разбивка веса по каждой из позиции. Наряду с этим, для яблок необходимо знать сорт и период урожая; для труб нужны диаметр, толщина стенок, выдерживающие давление и среда для использования; для станков необходимы технические характеристики. То есть, все вопросы, касающиеся характеристики товара, исходят из того, что требуется таможенному представителю для определения кода ТН ВЭД [1, с. 33].

Расчёт таможенных платежей занимает определённое количество времени и зачастую у клиентов возникает вопрос, почему нельзя его выполнить в режиме онлайн, подставив все полученные данные в формулу. Это объясняется тем, что для формирования коммерческого предложения таможенному представителю необходимо получить транспортную ставку, подобрать код ТН ВЭД, определить необходимость разрешительных документов и в случае их надобности выявить их стоимость у сертифицированных органов. Помимо этого, время занимает и сам расчёт таможенных платежей с дальнейшим формированием коммерческого предложения по форме, удобной для клиента с учётом уже известных издержек и с указанием возможных дополнительных затрат, к которым может быть отнесён таможенный досмотр. В случае, когда клиент хочет оптимизировать таможенные платежи, ему необходимо знать, что это также займёт определённое количество времени для учёта всех нюансов и предоставления точного расчёта.

Рассмотрим, какие документы входят в основной пакет для подачи декларации на товар на примере поставки на условиях FOB [3, с. 124]. Во-первых, необходимо предоставить контракт, приложения дополнения и спецификации к нему в форматах отсканированного оригинала и WORD. Если сумма контракта предусматривает наличие уникального номера (или УНК), то он также необходим. Во-вторых, нужны инвойс и упаковочный лист как отсканированные, так и формате EXCEL, а также их перевод на русский язык с описанием товара. Следующими документами для подачи декларации являются договор на транспортно-экспедиторское обслуживание и платёжные поручения об оплате фрахта и таможенных платежей. Также, необходимы

подробная техническая документация по товару, фотография его и упаковки. В-третьих, необходима вся разрешительная документация согласно коду ТН ВЭД, к которой могут быть отнесены сертификат соответствия, декларации о соответствии, свидетельство о государственной регистрации и другие по потребности. При первой подаче декларации товар прилагаются уставные документы, так как в дальнейшем декларант ссылается на декларацию на товар, к которым был прикреплен пакет тех самых уставных документов. Отметим, что в случае подачи декларации под контракт клиента необходим также брокерский договор и доверенность на декларанта.

Наряду с рассмотренными документами, в случаях, когда цена ниже заявленной в статистике, прилагаются экспортная декларация с переводом на русский язык, свифты об оплате за товар, прайс-лист товарных позиций и пояснения по условиям продаж, которые заполняются на каждую отдельную сделку по контракту с описанием условий работы с поставщиком [2, с. 63]. Уточним, что со стороны таможенных органов возможны запросы на предоставление дополнительной информации, например, калькуляции себестоимости товара, документов по планируемой реализации товара, выпуск по счетам номер 41 и 62, подтверждение оплаты от покупателя товара и ведомости от банковского контроля.

Для полноты понимания сложности нюансов проведения таможенного оформления груза был рассмотрен процесс подачи и выпуска декларации на товар. Все собранные менеджером внешнеэкономической деятельности документы и сведения передаются в работу декларанту, который их проверяет, формирует электронный архив документов к декларации, заполняет её и при наличии всех необходимых документов и платежей, а также при факте размещения товара на складе, отправляет декларацию в таможенный орган посредством программы, в качестве которой чаще всего используется «ВЭД-Декларант». Далее брокер получает извещение о принятии документа и присвоении ей регистрационному номеру. Затем декларанту либо поступают запросы от инспектора по поводу товаров, их стоимости и прочих моментов, либо приходят уведомления о назначенных мерах таможенного контроля, например, таможенного осмотра или досмотра. В данном случае, если инспектору все понятно и нет никаких причин для дополнительных вопросов, декларацию на товар выпускают, а декларант, в свою очередь, получает сообщение по программе, что решение по ней принято и выпуск разрешен.

Таким образом, на основании рассмотренных преимуществ работы с таможенным представителем, нюансов расчёта таможенных платежей и подачи декларации на товар можно сделать вывод, что сотрудничество импортёра с профессиональным брокером позволит ему не пропустить какой-

нибудь пункт при таможенном оформлении груза, получить корректный расчёт платежей, не попасть на штрафы и таможенный арест, а также сэкономить время, которое можно потратить на увеличение объёма импорта.

Литература

1. Алексеева Н.Н. Исследование подходов к классификации по ТН ВЭД ЕАЭС отдельных товаров в государствах Евразийского экономического союза / Н.Н. Алексеева // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – №1. – Владивосток: 2018. – С. 29-42

2. Витюк В.В. Таможенная стоимость и ее налоговая функция / В.В. Витюк // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – №2. – Владивосток: 2017. – С. 58-69

3. Давыдова М.В. Порядок проведения таможенного контроля за достоверностью сведений, содержащихся в таможенной декларации, и документов, подтверждающих заявленные сведения / М.В. Давыдова // Вестник Брянского государственного университета. – №1. – Брянск: 2020. – С. 122-127

4. Красова Е.В. Роль и проблемы института таможенных представителей в развитии внешнеэкономической деятельности / Е.В. Красова, В.М. Останина // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – №2. – Астрахань: 2021. – С. 108-118

5. Миткалев Р.С. Солидарная ответственность по обязательствам реорганизованного юридического лица как элемент механизма защиты прав кредиторов / Р.С. Миткалев // Евразийская адвокатура. – №1. – Уфа: 2021. – С. 44-47

6. Молькова В.А. Содержание таможенной процедуры таможенного транзита / В.А. Молькова // Общество: политика, экономика, право. – №6. – Краснодар: 2021. – С. 96-99

7. Федина Е.В. Анализ механизма взимания таможенных платежей в ЕАЭС / Е.В. Федина, И.П. Килина // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. – №1. – Челябинск: 2018. – С. 89-98