

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Західноукраїнський національний університет
Факультет фінансів та обліку
Кафедра податків та фіскальної політики

ДОРОЖКО Артем Геннадійович

**Селекція митних ризиків: вітчизняна та зарубіжна
практика / Selection of Customs Risks: Domestic
and Foreign Practice**

спеціальність: 072 - Фінанси, банківська справа та страхування
освітньо-професійна програма - Митна справа

Кваліфікаційна робота

Виконав студент групи ФМСм-22
А. Г. Дорожко

Науковий керівник:
к.е.н., доцент А. М. Шевчук

Кваліфікаційну роботу
допущено до захисту:

" ___ " _____ 20__ р.

Завідувач кафедри
_____ **А. І. Луцик**

ТЕРНОПІЛЬ - 2021

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МИТНИХ РИЗИКІВ ТА ЇХ СЕЛЕКЦІЇ	6
1.1. Сутність і класифікація митних ризиків	6
1.2. Ризик-менеджмент та селекція митних ризиків.....	15
Висновки до розділу 1	24
РОЗДІЛ 2. ПРАГМАТИКА СЕЛЕКЦІЇ ТА УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ В УКРАЇНІ	26
2.1. Оцінка ефективності використання автоматизованої системи управління ризиками для селективного управління митними ризиками в Україні	26
2.2. Аналіз векторів впливу митних ризиків на економічне зростання України	35
Висновки до розділу 2	44
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ СЕЛЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ В УКРАЇНІ.....	47
Висновки до розділу 3	55
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	61

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Інтенсифікація зовнішньоекономічних зв'язків супроводжується низкою проблемних моментів, що становлять загрозу для національної економіки й обумовлюють виникнення ризиків, пов'язаних із переміщенням товарів через митний кордон держави.

Тому, констатуючи наявність суттєвого рівня митних ризиків та зважаючи на основні тенденції розвитку митної справи у контексті спрощення митних формальностей та максимально допустимого рівня забезпечення національної економічної безпеки, доцільно запропонувати шляхи вдосконалення виявлення та оцінки митних ризиків у системі забезпечення національної економічної безпеки.

Огляд літератури з теми дослідження. Суттєвий внесок у дослідження питань, пов'язаних із системою управління митними ризиками зробили наступні науковці: А. Войцещук, І. Губарева, Ю. Гупанова, О. Комаров, Г. Марковіц, О. Моргенштейн, Дж. Нейман, П. Пашко, П. Пісний, І. Соловйова, І. С. Терещенко та інші.

Разом із тим, питання ефективної селекції митних ризиків не знайшли остаточного вирішення в дослідженнях учених зазначеного напрямку економічної науки, що обумовлює актуальність теми дослідження в теоретичному і практичному аспектах.

Мета і завдання дослідження. Метою випускної кваліфікаційної роботи є обґрунтування теоретико-методичних засад селекції та управління митними ризиками в умовах розвитку євроінтеграційних процесів та загроз митній безпеці України.

Досягнення визначеної мети зумовило необхідність виконання в дослідженні таких завдань:

- визначити сутність митних ризиків та провести їх класифікацію;
- розглянути особливості ризик-менеджменту та селекції митних ризиків;

- оцінити ефективність використання автоматизованої системи управління ризиками для селективного управління митними ризиками в Україні;
- проаналізувати вектори впливу митних ризиків на економічне зростання України;
- розробити напрями підвищення ефективності селективного управління митними ризиками в Україні.

Об'єктом дослідження є процеси оптимізації системи управління митними ризиками.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні та організаційно-правові засади селекції митних ризиків в Україні.

Методи дослідження. Теоретико-методологічну основу дослідження становили такі загальнонаукові методи: системний підхід – для теоретичного визначення сутності митних ризиків; історичний метод – при розгляді поняття класифікаційних ознак митних ризиків; методи порівняльного аналізу та синтезу – для виявлення закономірностей динаміки прояву митних ризиків в Україні; статистичні методи (групування, порівняння) для оцінки функціонування автоматизованої системи управління митними ризиками ; графічний – для відображення основних тенденцій динаміки прояву митних ризиків в Україні.

Наукова новизна полягає в теоретичному обґрунтуванні і практичному вирішенні комплексу питань, пов'язаних з селекцією та управлінням митними ризиками в Україні. У процесі дослідження були отримані такі наукові результати:

- досліджено особливості функціонування автоматизованої системи управління ризиками та виявлено проблеми в процесі формування профілів ризиків, які пов'язані із дією суб'єктивних людських факторів, а також низьким рівнем ефективності роботи митних органів та судової системи в процесі застосування штрафних санкцій для порушників митного законодавства;
- розроблено рекомендації щодо удосконалення роботи автоматизованої системи управління митними ризиками шляхом впровадження підходу

Big Data для ефективного визначення профілів митних ризиків, реалізації технологій машинного навчання з метою превентивного реагування на активізацію митних ризиків.

Практичне значення. Розроблені в ході дослідження підходи, теоретичні узагальнення, висновки та рекомендації можуть бути використані для удосконалення автоматизованої системи управління митними ризиками та підвищення ефективності роботи митних органів. Пропозиції автора щодо використання Big Data можуть бути використані Кабінетом Міністрів України та Державною митною службою України з метою оптимізації митного контролю в Україні.

Структура магістерської роботи. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг магістерської роботи становить 66 сторінок, основний зміст роботи викладено на 60 сторінках. Робота містить 8 таблиць, 9 рисунків, список використаних джерел включає 66 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ МИТНИХ РИЗИКІВ ТА ЇХ СЕЛЕКЦІЇ

1.1. Сутність і класифікація митних ризиків

Як свідчить історія організації митного контролю в Україні, як і в будь-якій іншій державі, залежно від її митної політики пріоритетними напрямками роботи митних установ є або боротьба з незаконним переміщенням товарів через кордон, або виконання фіскальної функції, або поєднання першого та другого. Однак, незалежно від того, яку митну політику проводить держава – ліберальну, протекціоністську чи змішану, на митні установи покладається обов'язок здійснювати контроль за дотриманням митного законодавства. За умов розвитку зовнішньоторговельних відносин, туризму, поширення міграції трудових ресурсів, капіталів, участі у процесах міжнародної митної інтеграції митний контроль істотно ускладнюється й потребує застосування новітніх форм і методів управління фінансовими ризиками.

Зважаючи на зазначене, визначення сутності поняття «фінансових ризиків» та їх класифікація має важливе як теоретичне, так і прикладне значення. Фінансові ризики є необхідними для формування державою ефективною системи фінансової безпеки. Однак, перш ніж з'ясувати сутність фінансового ризику загалом та митного ризику зокрема розглянемо трактування поняття «ризик» у різних наукових джерелах.

Окремі науковці [22, с. 182–183] виводять сутність ризику з етимології самого слова «risk», знаходячи в ньому італійські, іспанські та інші корені. Наявні підходи до етимології ризику свідчать про таке його походження:

- іспанське, португальське чи іспано-португальське, від «risco» – «прямовисна скеля», «риф», тобто небезпека;
- італійське чи староіталійське коріння «risiko» – «небезпека», «загроза» або «risicare» – «лавірувати між скель», «зважуватись», «насмільюватись»;

– грецьке обґрунтування ризику через «ridsikon», «ridsa» – «бескид», «скеля»;

– латинська етимологія, в основі якої слово «risicare» – «зважуватись», або «rescum», що означає непередбачуваність, небезпеку чи те, що руйнує.

Перш за все, звертаючись до найвідоміших словників (табл. 1.1), що розкривають загальний зміст даного поняття, посилаємось на словник В. І. Даля, де під дієсловом «ризикувати» з коренем «ризик» розуміється, по-перше, «пускатись на вдачу, на хибну справу, навмання, зважуватись, іти навмання, робити щось без правильного розрахунку, піддаватися випадковості, діяти сміливо, завзято, сподіваючись на щастя, ставити на кін (від гри)», по-друге, «піддаватися чому, відомій небезпеці, мінливості, невдачі».

Таблиця 1.1

Словникове визначення поняття «ризик» [13, с. 59]

Джерело (словник)	Визначення
Енциклопедичний словник Вебстера	небезпека, можливість шкоди (збитку) або втрат
Оксфордський словник англійської мови	ситуація, пов'язана з виникненням небезпеки
Тлумачні словники російської мови Ожегова та Ушакова	можлива небезпека, дія на вдачу в надії на щасливий результат (щасливу випадковість)
Великий економічний словник Азріліяна	можливість настання події з негативними наслідками в результаті певних дій чи рішень
Великий економічний словник Борисова	випадковості або небезпеки, які мають можливий, а не невідворотний характер та можуть бути причинами збитків

Перші спроби осмислення поняття «ризик» належать до XIII ст. і пов'язуються з поширенням азартних ігор, однак уперше осмислення закономірностей гри було здійснено лише у XVI ст.» [2].

«Ризик як феномен буття виник на нижній сходинці цивілізації з першою людиною, яка усвідомила можливість небезпеки, і супроводжує всю еволюцію людства. Про те, що «великі справи завжди пов'язані з великим ризиком», стверджував у своїх працях ще давньогрецький історик Геродот (490–425 рр. до

н. е.)» [7, с. 72]. «Однак про ризик у більш-менш наближеному до сучасного його розуміння контексті починають говорити лише в період довготривалого переходу від середньовіччя до ранньої сучасності» [13, с. 58].

Найважливішими сферами застосування даного поняття стали мореплавання і морська торгівля у розумінні небезпеки, що загрожувала кораблям [32]. Зокрема, вже «у морській торгівлі Давнього Сходу мали місце й усвідомлення ризику, й відповідні правовідносини у сфері морської торгівлі та страхування – раннього випадку планомірного контролю ризику» [6]. Але навіть в епоху нехристиянської античності ще не було усвідомлення того, що йдеться про рішення. Із поступовим розвитком торгівлі зростав рівень конкуренції та, як наслідок, рівень ризику, уявлення про який змінювались відповідним чином.

Поняття «ризик» набуває актуальності з появою усвідомлення відповідальності за прийняті рішення. В Європі поняття «ризик» починає зустрічатися вже у середньовічних джерелах, його поширення пов'язується з початком книгодрукування, перш за все, в Італії та Іспанії. В Оксфордському словнику англійської мови зазначено, що слово «ризик» як схильність до винагороди або готовність до невдачі, насамперед на ниві комерції, з'явилося в Італії на початку XVII ст. (*risiorishio*) та згодом мігрувало до Франції (*risqué*), звідки й потрапило в середині XVIII ст. до письмових джерел Англії» [22, с. 182].

Еволюція наукових і філософських поглядів щодо поняття «ризик» має багатовікову чи навіть тисячолітню історію, опосередковано питанням ризику приділено увагу ще в працях Платона, який вбачав ризик у «матеріалізації» ідей. У різні історичні епохи дослідженню сутнісного змісту ризиків приділялась особлива увага.

Відтворюючи ретроспективу розвитку суспільної думки щодо усвідомлення природи та сутності ризику, можна дійти висновку, що «ризик завжди виступав як результат конкретно-історичної взаємодії людини з навколишнім світом через що його розуміння як феномена людського життя зумовлювалося специфікою світогляду відповідної історичної епохи» [14, с. 20].

Уявлення про долю, рок, фатум, які покладено в основу накопичення сучасного знання про ризик, поступово набували переосмислення і трансформації.

Проведений О. М. Корхом та Г. Ю. Кулик [14] аналіз дає підстави вважати, що «в історичному розвитку суспільної думки розуміння ризику змінювалось від тлумачення його як суто об'єктивної загрози (скелі) в античній культурі, через абсолютизацію його суб'єктивної складової з часів Відродження, до усвідомлення його діалектичної об'єктивно-суб'єктивної природи у ХХ ст.» [14]. Найбільше обґрунтування ризик отримав у предметній області пізнання економічної науки, філософії, соціології, політології та юриспруденції, однак у науці та практиці державного управління ризик усе ще залишається свого роду «terra incognita».

Генезис наукових знань про ризик розвивався поетапно, його багатоаспектністю зумовлений інтерес більшості сфер пізнання. «Спочатку ризик потрапив до поля зору спеціальних розділів математики, логіки, статистики, юриспруденції, практики страхування, функціонування бірж тощо. Цей процес був детермінований накопиченням наукових знань про імовірнісний характер природних і суспільних процесів» [2, с. 25]. У подальшому ризик розглядає значна кількість конкретних наук, зокрема теорія імовірності, ігор, операцій, прийняття рішень, психологія та інші дисципліни.

У структурі сучасних знань про ризик можна виділити два взаємопов'язані рівні, які умовно визначаються як прикладний і теоретичний. Прикладний є результатом дослідження конкретних наук. Теоретичний – це результат дослідження сутності соціального ризику, а також специфіки діяльності й управління суспільними процесами в ситуації ризику та невизначеності. На сучасному етапі категорія «ризик», виступаючи предметом міждисциплінарних досліджень, набуває статусу загальнонаукового поняття й у змістовному сенсі репрезентується у своїй умовній універсальності.

О. Ляшенко розглядаючи категорію «ризик» акцентує увагу на двох аспектах: «поняття ризику розглядається і як усвідомлена частина небезпеки (пасивний бік), і як активна дія, спрямована або на усунення небезпеки чи

загрози, чи навпаки, на свідоме, (але вірогідне) отримання шкоди, збитку тощо» [66, с. 244].

Рудніченко Є.М. вважає, «що такі поняття як «небезпека», «загроза» та «ризик» є дійсно взаємопов'язаними, їх виникнення спричинено невизначеністю зовнішнього середовища» [120, с. 192]. Він наводить наступне трактування зазначених категорій: «1) небезпека – це об'єктивно існуюча реальність, яка може порушити стан рівноваги суб'єктів і призвести до негативних наслідків; 2) загроза – це наслідок небезпеки у вигляді об'єктивізованого фактору потенційно негативної дії; 3) ризик – це об'єктивно-суб'єктивна категорія, що пов'язана з певною мірою невизначеності результату внаслідок прийнятого рішення (дії і/або обставин)» [120, с. 192].

Пашко П.В. вважає, що «причини небезпеки – це суперечності, які призводять до загроз і результати прояву яких набувають якісно суттєвого характеру» [74].

Небезпеку можна трактувати як суттєвий ризик, виникнення якого є високо ймовірним. Тоді «митна небезпека – об'єктивно існуюча можливість негативного впливу на стан митної безпеки, а її джерело – це сукупність реальних або потенційних економічних, політичних, техногенних та природних умов і явищ, їх властивостей та протиріч, дій і намірів певних суб'єктів митних економічних відносин, яка містить у собі та створює (у різному поєднанні) ризикові ситуації, які сприяють виникненню намірів переміщення товарів і транспортних засобів на територію держави шляхом економічного й митного шахрайства, прояву деструктивних властивостей існуючого регуляторного інструменту організації та забезпечення митної діяльності, а також інших митних небезпек» [74].

Отже, ризикові ситуації характерні як для суб'єктів господарювання так і для держави в цілому, тому доцільно чітко визначити таке поняття як «митний ризик» (табл. 1.2).

Аналіз табл. 1.4 показує, що є досить значні відмінності між трактуванням митного ризику в різних країнах світу.

Таблиця 1.2

Підходи до визначення категорії «митний ризик»

Джерело	Митний ризик
Митний кодекс України	«кількісна величина митного виклику у вигляді визначеної оцінки або ймовірності реалізації діючої або потенційної митної загрози в зовнішньоекономічній діяльності, митних співвідношеннях та в галузі митної справи з погляду усвідомленої можливості виникнення митної шкоди» [19]
Митний кодекс Митного союзу	«це потенційна ймовірність недотримання митного законодавства» [37]
Митний кодекс Республіки Молдова	«вірогідність недотримання чинного законодавства Республіки Молдова» [20]
Митний кодекс Республіки Азербайджан	«ймовірність невиконання вимог митного законодавства» [36]
Митний кодекс ЄС	«вірогідність настання події, яка може виникнути під час увезення, вивезення, транзиту або кінцевого використання товарів, що переміщуються між митною територією Співтовариства і країнами або територіями за межами цієї території, а також за належності товарів, які не мають статусу товарів Співтовариства» [35]. Це може мати один з таких наслідків: «а) перешкода правильному застосуванню заходів Співтовариства або державних заходів; б) порушення фінансових інтересів Співтовариства і його держав-членів; в) виникнення загрози безпеці й надійності Співтовариству і його мешканцям, здоров'ю людей, тварин або рослин, екології або споживачам» [35]
П.В.Пашко [17]	«це кількісна величина митного виклику у вигляді визначеної оцінки чи ймовірності реалізації діючої або потенційної митної загрози з погляду усвідомленої можливості виникнення митної шкоди, при цьому ймовірність реалізації загрози повинна збалансовано розраховуватися на підставі комплексної оцінки показників імовірності реалізації конкретної загрози як у зовнішньому, так і у внутрішньому середовищі» [17]
І.В.Солов'єва	«поєднання імовірності порушення митного законодавства та його негативних наслідків» [33]
П.Я.Пісной	«ймовірність реалізації певної митної загрози з прогнозованим або не прогнозованим можливим збитком, а також можливими наслідками її для митної галузі. При цьому ймовірність реалізації повинна збалансовано розраховуватися на підставі комплексної оцінки показників цієї ймовірності – як у зовнішньому, так і у внутрішньому середовищі» [28]
С.А. Хапілін	«невизначеність відносно досягнення цілей митного адміністрування в результаті впливу факторів, пов'язаних з переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон, які проявляються у вигляді неповного надходження митних платежів у федеральний бюджет або інших втрат» [38]

У митних кодексах досліджуване поняття трактується практично однаково, а саме з точки зору, що митний ризик є ймовірністю недотримання або невиконання законодавства країни. Значно відмінним і ширшим є трактування запропоноване митним кодексом Європейського Союзу, яке крім вірогідності настання події містить також напрямок переміщення об'єктів аналізу ризиків і визначає можливі наслідки митних ризиків.

Як зазначає П.В.Пашко, у наукових колах до сфер виникнення митних ризиків відносять [18]:

– чинне національне законодавство з питань митного регулювання та зовнішньоекономічної діяльності (аналізуючи діючі норми національного й міжнародного законодавства, можна виявити певні області виникнення ризиків, до того ж зміни існуючих правил або самі нові правила чи норми, що впроваджуються, можуть викликати виникнення нових областей ризику);

– економічний стан держави, від якого залежать характеристики товарних потоків, основні шляхи руху товарів у міждержавній площині (особливу увагу доцільно приділити виявленню нових торгових потоків, які можуть викликати появу нових областей ризику, впливати на економічну безпеку;

– бажання юридичних чи фізичних осіб, суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності отримати надлишкові прибутки шляхом реалізації дій, завдяки яким товари й транспортні засоби переміщуються через митний кордон з порушенням чинного законодавства (ділова репутація суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності є важливим чинником можливого виникнення ризиків під час здійснення ним переміщення товарів через митний кордон.);

– ввезення в країну іноземних товарів, які є конкурентами товарам вітчизняного виробництва або стосовно яких можуть існувати зловживання за деякими напрямками, пов'язаними з митними правовідносинами тощо (цьому напряму виникнення ризиків варто приділяти окрему увагу);

– інші області виникнення ризику.

Шляхом до упорядкування різноманіття ризиків, притаманних будь-якій управлінській діяльності, є класифікація «як універсальний метод виокремлення

основних взаємозв'язків між структурними складовими певної системи відповідно до встановлених критеріїв. В основі класифікаційного поділу мають лежати суттєві ознаки, які відображають головні характеристики об'єкта дослідження» [7]. Проте слід зазначити, що оскільки межа між суттєвим та несуттєвим досить динамічна, то в результаті будь-яка класифікація являє собою одну з можливих моделей.

Зауважимо, що під класифікацією ризику слід розуміти розподіл ризику на конкретні групи за певними ознаками для досягнення поставлених цілей. Науково обґрунтована класифікація ризику дозволяє чітко визначити місце кожного ризику в їх загальній системі. Вона створює можливості для ефективного застосування відповідних методів та заходів управління ризиком. Кожному ризику відповідає своя система прийомів управління ризиком.

Одним із напрямів класифікації митних ризиків є їх зв'язок із суб'єктами або об'єктами зовнішньоекономічної діяльності. «Залежно від суб'єкта їх можна поділити на ризики, пов'язані з діяльністю митних органів (фактично спричинені ризиками в управлінні митною службою), та ризики, пов'язані з діяльністю суб'єктів ЗЕД, митних брокерів, перевізників, власників митних складів, складів тимчасового зберігання та поведінкою громадян при перетині кордону» [17, с. 58].

Також традиційно виділяють митні ризики, пов'язані зі специфікою окремих груп предметів, що переміщуються через митний кордон: об'єкти права інтелектуальної власності; зброя; наркотики; лікарські засоби; культурні цінності; товари подвійного використання та заборонені для ввезення-вивезення товари тощо.

Існують і інші підходи до класифікації митних ризиків. Так, Бережнюк І.Г. застосував найширший підхід до класифікації митних ризиків виділивши сукупність загальних та специфічних класифікаційних ознак митних ризиків. «До перших він відніс – причини виникнення, фактори виявлення, частота прояву, масштаби впливу, сфера розповсюдження та ін.; до других – джерело ризику, характер виявлення, об'єкт аналізу ризику, вид порушень митних правил та ін» [1, с. 87]. (рис. 1.4).

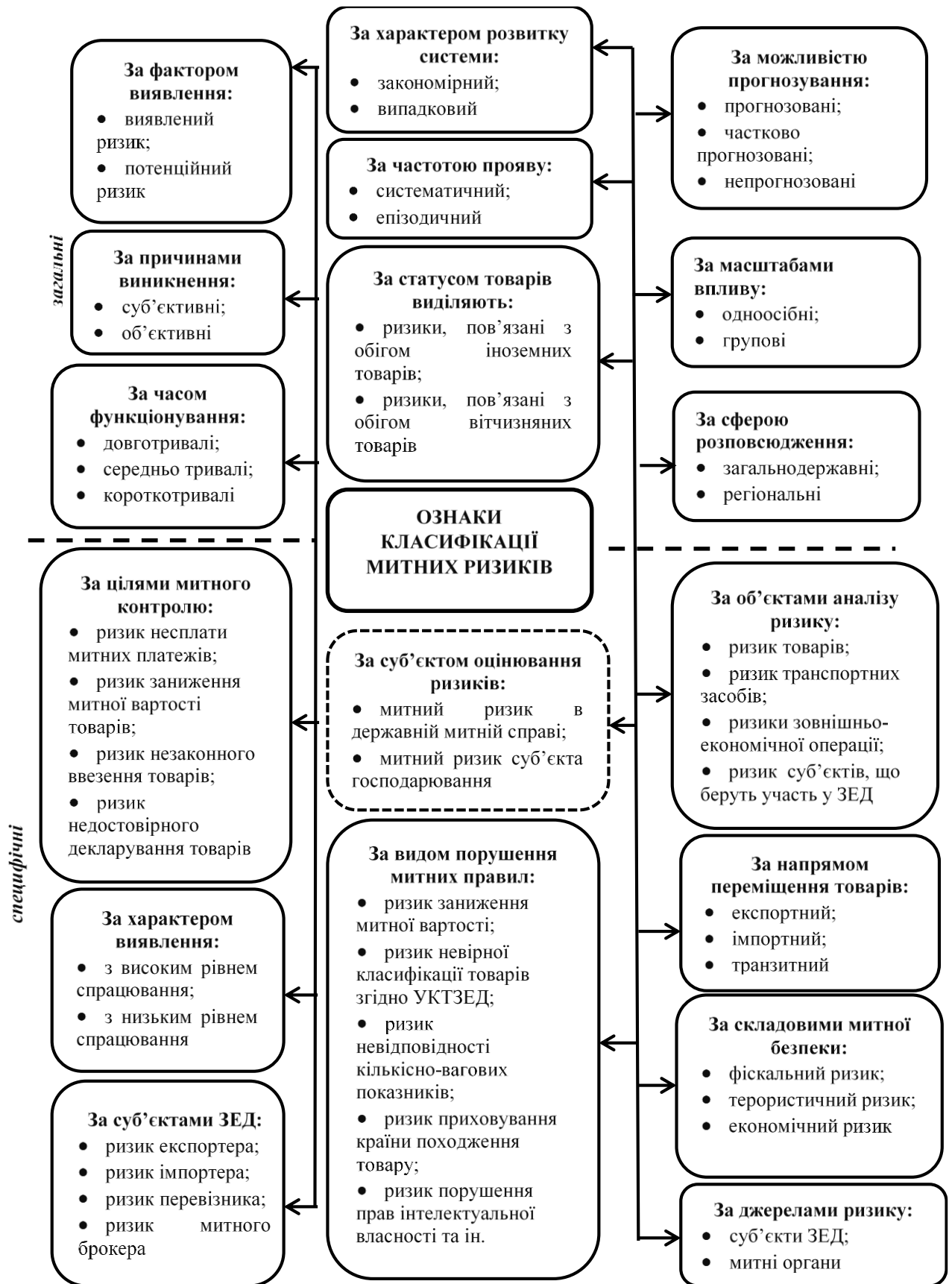


Рис. 1.4. Класифікація митних ризиків [1., с. 88]

Запропоновану класифікацію митних ризиків будемо використовувати в роботі під час дослідження практичних аспектів селекції та управління митними ризиками в Україні.

1.2. Ризик-менеджмент та селекція митних ризиків

Система управління митними ризиками в більшості країн світу ґрунтується здебільшого на стандартах Всесвітньої митної організації, оскільки саме такі стандарти розроблені на теоретико-методологічних підходах відомих світових вчених. Стандарти управління митними ризиками Всесвітньої митної організації можна вважати еталонним методичним забезпеченням митного ризик-менеджменту, адже вони уособлюють в собі як теоретичні постулати митного ризику та к і багатий практичний досвід провідних країн світу у сфері селекції митних ризиків.

Стандарти управління митними ризиками Всесвітньої митної організації спрямовані на забезпечення реалізації місії митниці - «розробити та впровадити комплексний набір політик і процедур, які забезпечують підвищену митну безпеку, а також ефективно сприяння торгівлі та збирання доходів» [54., с. 5]. Найпотужнішими методами, які використовуються митними органами для виконання своєї місії, є управління ризиками та аудит, проголошений основними методами митного контролю в Міжнародній конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (далі – Кіотська конвенція) [52]. Ці методи дозволяють митним органам допомагати переважній більшості економічних операторів, які бажають дотримуватися вимог, і дають їм змогу зосередити свої ресурси на контролі тих суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності становить найбільший ризик для країни.

Як визначають Якоке та Коувенховен [45, с. 28], аналіз даних митними органами на засадах автоматизованої системи селекції митних ризиків

актуалізує використання методів контролю за митними ризиками, що запропоновані Всесвітньою митною організацією.

Так, відповідно до глави 6 «Митний контроль» Кіотської конвенції [52] ризик визначається як можливість невідповідності митному законодавству. Тому всі митні адміністрації повинні використовувати систему управління ризиками під час виконання митних формальностей. Однак Віддоусон [56] зазначив, що митні ризики включають не лише можливість недотримання митного законодавства, а й потенційну неспроможність сприяти торгівлі, яка виявляється в процесі надання митних послуг учасникам торгівлі. Ця думка була підтверджена в рамках SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade [53], яка надає рекомендації для адміністрацій та урядів, що бажають розробити заходи для полегшення та безпеки глобальних ланцюгів поставок.

Концепція SAFE базується на чотирьох основних елементах, два з яких безпосередньо пов'язані з системою управління ризиками:

1. Гармонізація попередньої електронної інформації про вантажі про вхідні, вихідні та транзитні відправлення;
2. Вимога, що кожна країна, яка приєднується до SAFE, зобов'язується застосовувати послідовний підхід до управління ризиками для подолання загроз митної безпеки;
3. Вимога, щоб на вимогу митної адміністрації країни-отримувача митна адміністрація країни відправлення виконувала виїзну перевірку контейнерів та вантажів підвищеної небезпеки з використанням неінтрузивного обладнання для виявлення порушень митних правил;
4. Переваги, які митні органи нададуть підприємствам, які відповідають мінімальним стандартам безпеки ланцюга поставок і найкращим практикам, включаючи покращене спрощення процедур торгівлі та концепцію Уповноваженого економічного оператора.

Основа митної безпеки, заснована на перелічених вище принципах, ґрунтується на трьох стовпах «Митниця до митниці», «Митниця для бізнесу»,

«Митниця для інших урядів та міжурядових організацій», кожен з яких включає набір стандартів, які консолідовані, щоб гарантувати легкість їх розуміння всіма учасниками зовнішньоекономічної діяльності та швидке міжнародне впровадження.

Системи управління ризиками є ключовим елементом 1 рівня SAFE Framework, який має включати механізм перевірки оцінок загроз та цільових рішень, а також орієнтований на впровадження найкращих практик. Відповідно до Концепції SAFE [53], митна адміністрація повинна створити автоматизовану систему управління ризиками для виявлення потенційно високоризикових вантажів та/або транспортних засобів.

Дотримання принципу ризик-орієнтованого управління кордонами багато в чому залежить від ефективності взаємодії між митними адміністраціями, бізнес-спільнотами та іншими державними та міжурядовими агенціями, а саме від реалізації трьох основ Рамкових стандартів безпеки та сприяння торгівлі. Всесвітня митна організація розробляє більш детальні положення щодо впровадження управління ризиками: Керівництво з управління ризиками; Глобальна інформаційна та розвідувальна стратегія, стандартні методи оцінки ризиків, загальний показник високого ризику та Збірник ризиків.

Збірник складається з двох окремих, але взаємопов'язаних томів. У першому томі викладено організаційні рамки для управління ризиками та окреслено процес селекції ризиків. Другий том розглядає інструменти оцінки ризиків, профілювання та націлювання, які визначають критерії відбору для визначення вантажів, пасажирів та транспортних засобів високого ризику для митного втручання.

Після отримання компендіуму з управління ризиками Світової організації торгівлі у 2011 році митні адміністрації в усьому світі повинні впровадити принципи міжнародного стандарту інтегрованого управління ризиками ISO 31000 у власній системі управління ризиками. Ця методологія повинна дозволити їм досягти балансу між спрощенням торгівлі та регуляторним контролем.

Продовжуючи розвивати основні сучасні принципи митної справи, Всесвітня митна організація присвятила останні роки розвитку митного адміністрування щорічними гаслами «Цифрова митниця: прогресивне залучення» (2016), «Аналіз даних для ефективного управління кордоном» (2017) та «Розумні кордони для безперебійної торгівлі, подорожей та транспорту» (2019).

Певний внесок у розвиток системи управління митними ризиками зробила Угода Світової організації торгівлі (далі – СОТ) про спрощення процедур торгівлі (далі – ТФА), яка встановила зобов'язання щодо управління ризиками, які передбачають, що кожен член СОТ:

1. Створити і підтримувати систему для митного контролю і управління митними ризиками.

2. Розробляти та застосовувати процедури управління ризиками таким чином, щоб уникнути свавільної або невинуватної дискримінації або прихованих обмежень у міжнародній торгівлі.

3. Зосередити митний контроль на вантажах високого ризику та прискорити випуск вантажів з низьким ризиком.

4. Управління ризиками повинно будуватися на оцінці ризику за допомогою відповідних критеріїв селективності. Такі критерії селективності можуть включати, серед іншого, код товару, характер та опис товарів, країну походження, країну, з якої були відправлені товари, вартість товарів, облік відповідності торговців та тип транспортного засобу [57., с. 8-9].

У Європейському Союзі структура системи управління митними ризиками закріплена в Митному кодексі Союзу та Митних схемах ЄС. Тому велика увага приділяється управлінню митними ризиками в Угоді про асоціацію між Європейським Союзом та Україною (2014). Положення Угоди про асоціацію у розділі 5 «Митне та спрощення процедур торгівлі» визначають, що відповідне торгове та митне законодавство ЄС та України має бути стабільним і всеохоплюючим. Крім того, положення та процедури повинні бути пропорційними, прозорими, передбачуваними, недискримінаційними,

неупередженими та застосовуватися рівномірно та ефективно, а також, зокрема: застосовувати сучасні методи митного оформлення, включаючи оцінку ризиків, контроль після оформлення та методи аудиту компанії, щоб спростити та полегшити введення і відпуск товарів.

Що ж стосується України, то впровадження системи управління митними ризиками проходило в чотири етапи [48]:

- початковий (підготовчий) етап (1999-2005);
- етап становлення (2005-2009);
- етап удосконалення (2009-2012) та етап комплексного розвитку (розпочато з 2012 року).

Кожен етап характеризується певними досягненнями у галузях законодавчого, організаційного та інформаційного забезпечення. Ключовим моментом впровадження методології управління митними ризиками в Україні була затверджена Концепція створення, впровадження та розвитку системи аналізу та управління ризиками у 2005 році. Відповідно до Концепції, митні органи України під час здійснення митного контролю повинні керуватися принципом вибіркової і, як правило, обмежуватися формами митного контролю, достатніми для забезпечення дотримання митного законодавства України.

У 2005 році в структурі Державної митної служби України створено Департамент аналізу та аудиту ризиків. У 2006 році розпочато створення автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (далі – АСУР). Надалі розвивалася та вдосконалювалася система управління ризиками, інтегруючись у систему загального управління митними органами. АСУР забезпечує автоматичне порівняння даних у межах окремих транзакцій, узгоджуючи їх із запрограмованими алгоритмами (тобто профілями ризику).

У разі виявлення потенційних ризиків порушення митного законодавства митному інспектору автоматично надається перелік митних формальностей (форм митного контролю), які необхідно застосувати для подальшої оцінки

виявлених ризиків [13, с. 40]. Для коригування оцінки ризику є можливість врахувати попередню позитивну або негативну історію діяльності учасників зовнішньоекономічної діяльності. Таким чином, можна знизити ймовірність неефективних операцій АСУР для конкретної юридичної особи, перевізника тощо.

Комаров [13, с. 39] визнає, що покладатися виключно на застосування автоматизованої системи управління ризиками недоцільно. Така система є лише одним із інструментів аналізу та оцінки ризиків, який допомагає перевірити відповідну електронну документацію. Таким чином, ми визначаємо систему ризик-менеджменту як сукупність інструментів автоматизованого, ручного та комбінованого митного контролю, засновану на принципі вибіркової у сфері митного контролю, необхідного для забезпечення дотримання митного законодавства.

На законодавчому рівні використання систем ризик-менеджменту при виборі форм митного контролю було визначено у 2012 році в розділі 52 «Система управління ризиками» чинного Митного кодексу України. Так, редакція Митного кодексу України 2012 року розроблена відповідно до Кіотської та Стамбульської конвенцій, Міжнародної конвенції про гармонізацію контролю товарів на кордоні та Митного кодексу ЄС, а також Рамкових стандартів СОТ для забезпечення безпеки та сприяння глобальній торгівлі. Він забезпечує гнучкість та індивідуальні рішення, що дозволяють реалізувати відповідні стратегії управління ризиками та адміністративні стратегії. Найбільшою проблемою була нездатність ефективно управляти ризиками на центральному рівні, тому з 2012 року почав розвиватися регіональний ризик-менеджмент та аналіз ризиків на прикордонних пунктах пропуску.

Значна увага також приділяється своєчасному оновленню профілів ризиків для підтримки балансу між регуляторним контролем та спрощенням торгівлі. З метою дотримання положень Митного кодексу у 2015 році Міністерством фінансів України було прийнято Порядок аналізу та оцінки ризиків, розроблення та впровадження заходів з управління ризиками щодо визначення форм та обсягу

митного контролю. Цей Порядок розроблено з метою забезпечення вибіркості митного контролю шляхом застосування системи управління ризиками з використанням інформаційних технологій та визначає, на нашу думку, інтегрований ризик-менеджмент як невід'ємна частина діяльності митних органів дозволить не тільки ефективно реалізувати розпочаті державні реформи, а також створити міцну основу для розвитку митної системи як сучасного інноваційно-орієнтованого інституту. Тому запровадження інтегрованого ризик-менеджменту в діяльність митних органів України має розпочатися, насамперед, із формування культури прийняття ризику, що має підвищити управлінську компетентність працівників митниці.

Основним елементом культури ризик-менеджменту є доведення загального ставлення до ризику та пов'язаних з ним організаційних цінностей і пріоритетів до відома працівників, які беруть участь у процесі прийняття рішень на всіх рівнях управління. Не менш важливою є мета – підтримувати достатній рівень компетентності для керівників усіх ключових сфер оцінки та управління ризиками.

Згідно з Компендіумом управління ризиками [55] модель зрілості управління ризиками оцінюється у зв'язку з основними характеристиками (культура, процес, інфраструктура) і базується на п'яти різних рівнях зрілості управління ризиками: наївний, усвідомлений, визначений, керований, включений. Встановлення моделі зрілості ризиків є важливим, оскільки дозволяє встановити загальну базову лінію, з якою можна порівняти практику управління ризиками. Адміністрації повинні визначити та розробити модель, яка відповідає їхньому унікальному контексту. Зрілість управління ризиками в митних органах України ми можемо оцінити на рівні «визначеного ризику», оскільки застосування даної методології вже певною мірою стандартизоване з високим рівнем управління політикою, процесами та ступенем прийняття ризику.

Однак, незважаючи на перехід до етапу комплексного розвитку системи управління ризиками, посадовим особам митних органів України доведеться докласти значних зусиль для впровадження необхідних змін, спрямованих на

впровадження інтегрованого ризик-менеджменту, який охопить усі сфери їх господарської діяльності і має стати основою управління митними органами. Крім того, впровадження інтегрованого ризик-менеджменту за стандартом ISO 31000 має здійснюватися на основі запропонованої інноваційної моделі з такими технологіями, як:

1. Управління змінами. Зміни стосуються як зовнішніх, так і внутрішніх умов митного та прикордонного контролю, особливо тенденцій та методів порушення законодавства у цій сфері.

2. Управління знаннями. Стрімке зростання інформації є ризиком і водночас можливістю для митних адміністрацій. Ризик пов'язаний із підвищенням складності управління інформацією в контексті її ефективного збору та перетворення в доступну форму для якісного прийняття рішень.

3. Управління якістю. Якісні митні послуги для бізнес-спільноти та громадян, які забезпечують якісний контроль за дотриманням митного законодавства, потребує дотримання стандартів контролю якості, щоб забезпечити як внутрішню підтримку митних та прикордонних органів, так і здійснення ними процесів на кордоні. Слід зазначити, що використання цих технологій має періодично проходити порівняльний аналіз.

Бенчмаркінг відіграє значну роль у впровадженні систем управління якістю та ризиками, дає можливість визначити власні переваги та недоліки, знайти напрямки змін та шляхи розвитку інновацій. У митних органах буде корисно застосовувати такі види бенчмаркінгу:

– міжнародний – запозичення успішного зарубіжного досвіду та найкращих досягнень митних адміністрацій світу;

– регіональні – вивчення передового досвіду митного менеджменту в Україні з урахуванням особливостей зовнішньоекономічної діяльності в регіонах – зонах діяльності окремих митних органів;

– процесний або змістовний – аналіз та врахування найкращих досягнень у виконанні митних формальностей та інновацій у процесах управління.

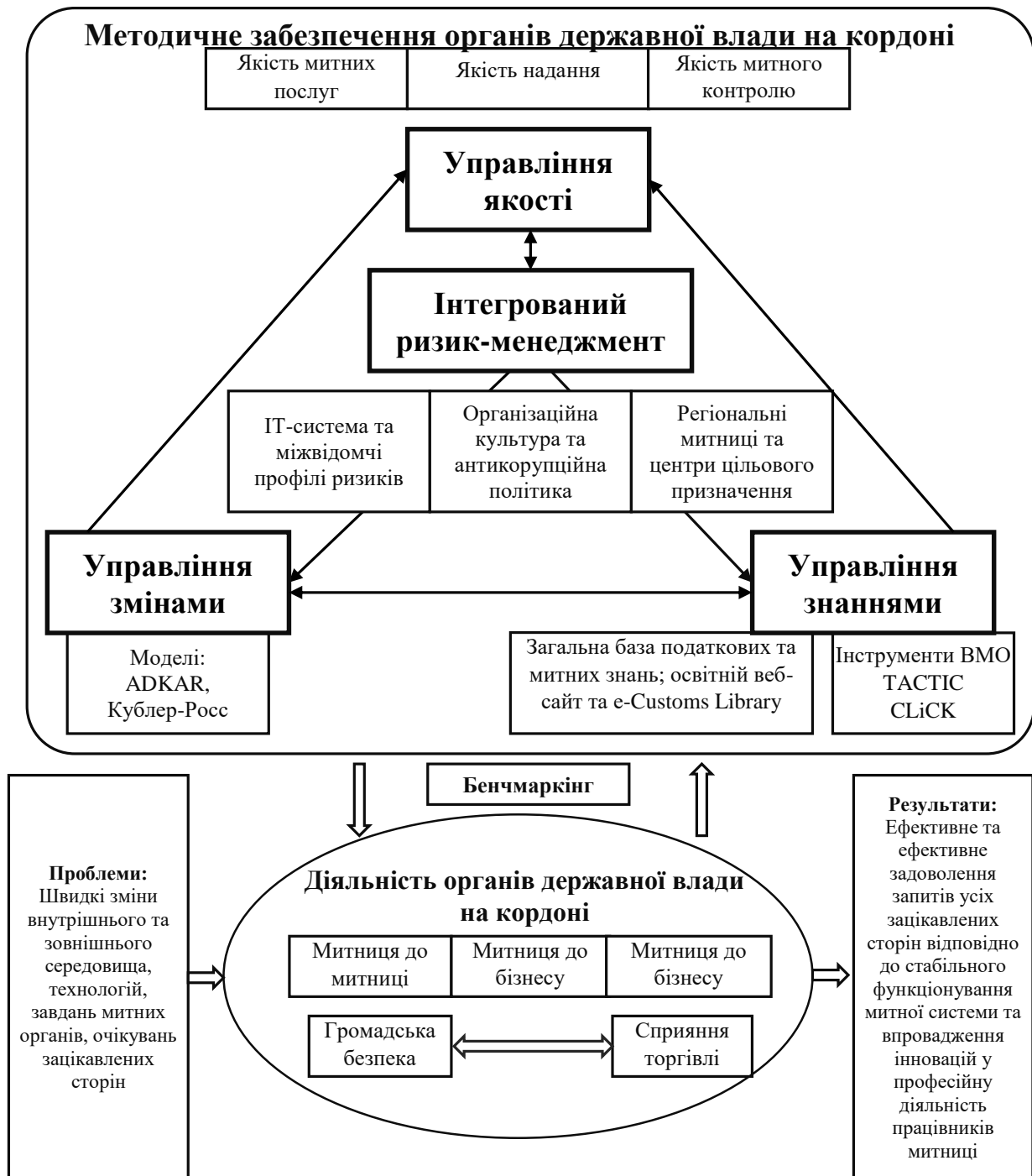


Рис. 1.3. Інноваційна модель інтегрованого управління митними ризиками
[47, с. 64]

Використовуючи різні види бенчмаркінгу щодо об'єкта, предмета чи методу порівняння, митники отримують інструмент, який дозволяє формалізувати передачу та адаптацію передового управлінського досвіду. Крім того, бенчмаркінг є водночас освітнім інструментом для організації, який

забезпечує безперервний процес дослідження та освіти, а також забезпечує безперервне та стабільне підвищення ефективності.

Висновки до розділу 1

Інтеграція України до світового економічного співтовариства актуалізує питання забезпечення національної економічної безпеки. Захист національних інтересів України, забезпечення яких зокрема покладено на державні митні інститути, значною мірою залежить від ефективності здійснення митного контролю. Сучасні технології митного контролю повинні бути орієнтовані не лише на посилення безпеки держави, але й створення сприятливих умов бізнесу шляхом спрощення та прискорення проведення митних процедур. Тому на зміну тотальному митному контролю приходять система управління митними ризиками, яка спрямована на виявлення порушень митного законодавства суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності з мінімальним втручанням в їх роботу.

Ефективність системи контролю за митними ризиками залежить від правильного трактування сутності митного ризику, що в економічній літературі з питань митної справи отримало велику кількість підходів. Однак, комплексністю та відповідністю еволюційним тенденціям розвитку митної справи вирізняється підхід де під митним ризиком розуміють ймовірність реалізації певної митної загрози з прогнозованим або не прогнозованим можливим збитком для державного бюджету, а також можливими негативними наслідками для митної системи. При цьому ймовірність реалізації повинна збалансовано розраховуватися на підставі комплексної оцінки показників цієї ймовірності – як у зовнішньому, так і у внутрішньому середовищі.

Управління митними ризиками на засадах селекції за своєю суттю є категорією митної практики та стандартів митного регулювання. Тому на увагу заслуговує стандарт Всесвітньої митної організації ISO 31000, який описує інтегрований підхід до управління митними ризиками. Цей підхід реалізується

на основі використання технологій управління змінами, знаннями та якістю ґрунтуючись на ширшому використанні європейської та національної ІТ-платформи та міжвідомчої співпраці для розвитку регіонального управління ризиками й створення міжвідомчих профілі ризиків. Інтегрована модель управління митними ризиками спрямована на вирішення таких проблем як: швидкі зміни внутрішнього та зовнішнього середовища, технологій, завдань митних органів; досягнення ефективного та результативного задоволення потреб усіх зацікавлених сторін у відповідності до стабільного функціонування митної системи та впровадження інновацій у професійну діяльність митників.

РОЗДІЛ 2

ПРАГМАТИКА СЕЛЕКЦІЇ ТА УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ В УКРАЇНІ

2.1. Оцінка ефективності використання автоматизованої системи управління ризиками для селективного управління митними ризиками в Україні

Селекція та управління митними ризиками в Україні на рівні митниці відбувається за допомогою спеціального програмного комплексу – автоматизованої системи управління ризиками АСУР, яка інтегрована з програмним комплексом АСМО «Інспектор». Дана система створена для того, що реалізувати можливості окремої митниці з ефективною автоматизованою оцінки митних ризиків під час перетину митного кордону держави. Оцінка митних ризиків відбувається шляхом аналізу профілів ризику під час здійснення митного контролю. Схему функціональних можливостей використання АСУР під для аналізу митних ризиків відобразимо на рисунку 2.1.

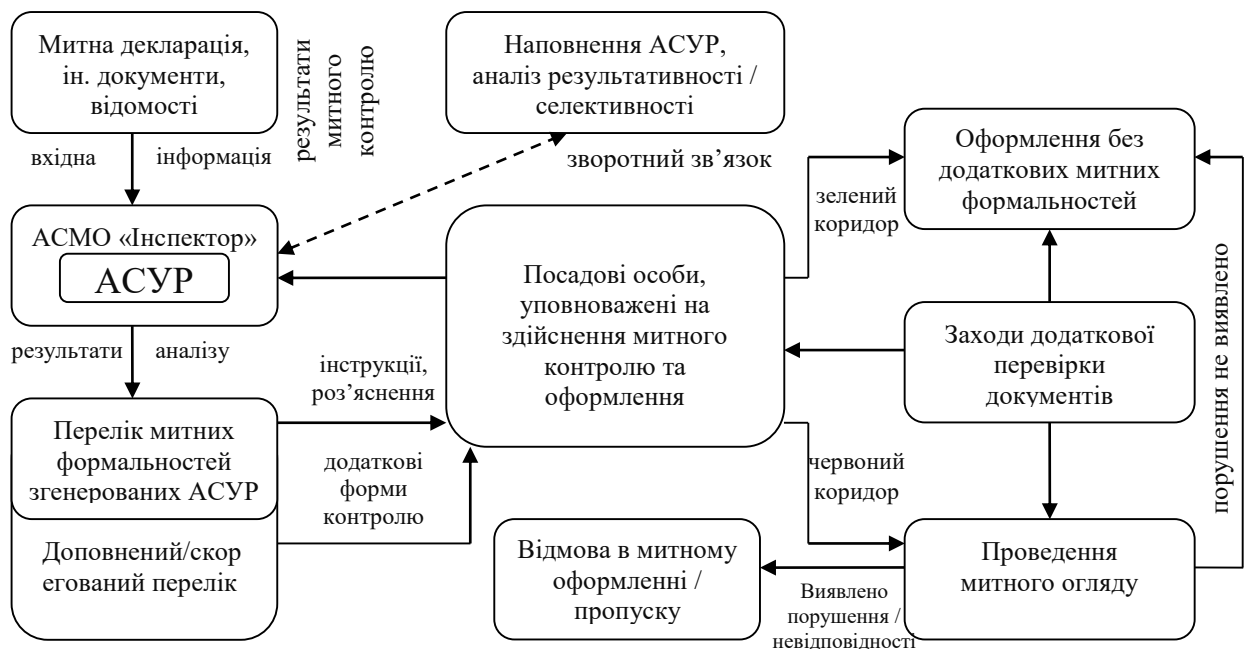


Рис. 2.1. Структурно-логічна використання АСУР під час митного контролю та митного оформлення

*Розроблено автором на основі []

Автоматизована система управління ризиками впроваджена в Україні у 2005 році у відповідності до стандартів Всесвітньої митної організації та є важливим рішенням для забезпечення митної безпеки держави .

Аналіз митних ризиків у системі АСУР здійснюється шляхом оцінки ризику за кожним профілем ризику та шляхом визначення переліку форм контролю за митними деклараціями.

Перший етап передбачає визначення ступеню ризику, під яким «розуміють числове значення у визначених межах, що показує ймовірність імовірність порушення митного законодавства в конкретному випадку та, відповідно, передбачає здійснення адекватних йому заходів» [34, с. 166]. Це число визначається по-різному в кожному профілі ризику, залежно від його особливостей. Зокрема, «ступінь ризику залежить від комбінації індикаторів, які спрацювали, та їх значень. При оцінці значень індикаторів, за доцільності, застосовуються елементи нечіткої логіки. Наприклад, у випадку перевірки вагових показників товару ступінь ризику може залежати від того, наскільки сильно відрізняється задекларована вага одиниці товару від значення індикатора ризику» [34, с. 166].

Ще однією особливістю АСУР є те, що вона дозволяє враховувати при оцінці ризику попередню поведінку суб'єкта ЗЕД. У базі даних митного органу (в окремих випадках централізовано, в центральній базі даних) накопичується інформація за так званими позитивними та негативними історіями. Використання в системі таких елементів, як позитивна та негативна історія, дозволяє із часом автоматично коригувати оцінку ризику залежно від результатів попередніх спрацювань системи, при цьому під спрацюванням системи слід розуміти випадок, коли за результатами оцінки ризику за митними деклараціями системою було сформовано рекомендації з виконання митних процедур щодо застосування форм митного контролю. Таким чином, схема оцінки ступеня ризику за кожним профілем ризику складається з таких елементів, як ступінь

ризиків за результатами перевірки декларації за допомогою індикаторів ризику, позитивна та негативна історії.

Після перевірки усіх профілів ризику, визначення форм контролю за кожним профілем, здійснюється завершальний етап – формування загального переліку форм контролю за митними деклараціями з відповідними коментарями для вказівки інспектору, на що направлена дана форма контролю. Ефективність застосування системи управління ризиками під час митного контролю та оформлення безпосередньо залежить від її наповнення профілями ризику.

Що ж стосується профілів ризику, то на постійній основі працівниками митниці здійснюється наповнення АСУР новими профілями ризику, які визначаються в процесі митного контролю та митного оформлення вантажів. До таких профілів ризику, сьогодні, відносять наступні: достовірність декларування, митна вартість товарів, класифікація товарів, державний контроль та нагляд, мита та податкові пільги, наркотики, психотропи, прекурсори, країна походження, ліцензування та квотування, інтелектуальна власність. Структуру профілів ризику відобразимо на рисунку 2.2.

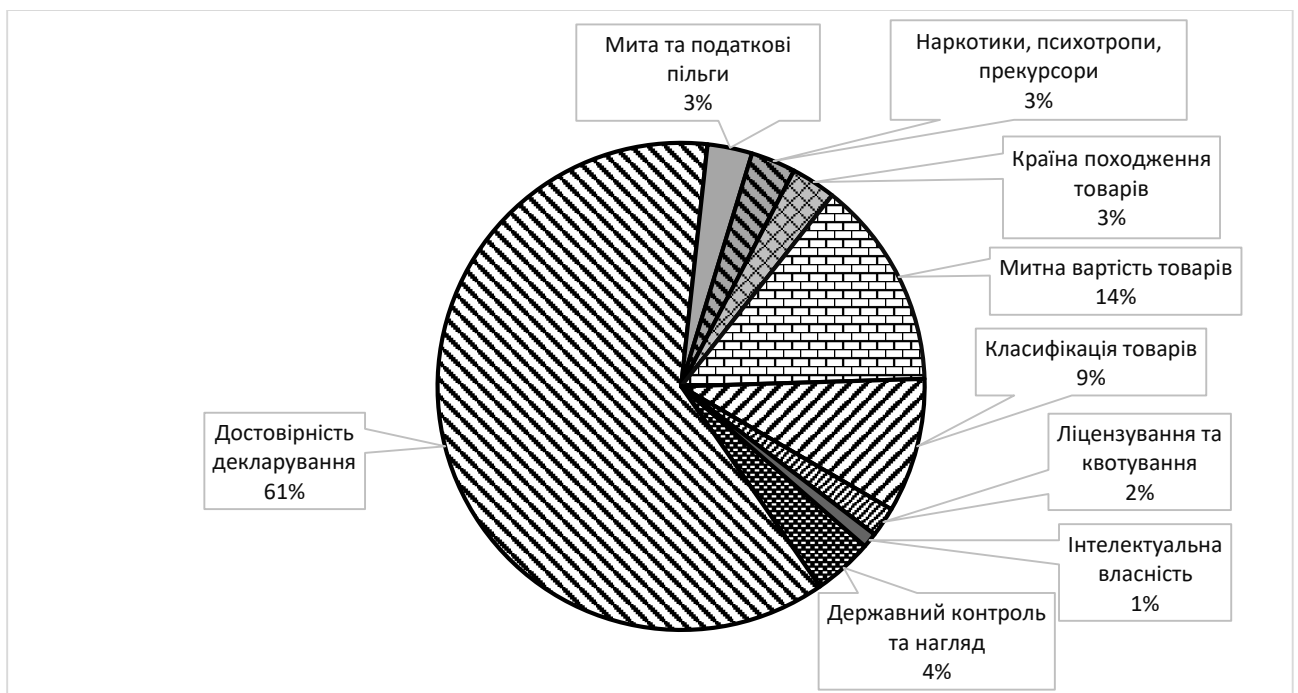


Рис. 2.2. Структура діючих профілів ризику у систему АСУР

*Розраховано автором за даними Державної митної служби України

Слід також зазначити, що «кількість профілів ризику – це досить умовна цифра. Одні профілі стосуються вкрай вузького кола питань і поширюються на незначну групу товарів, інші ж охоплюють цілі напрямки контролю та області ризику, а також містять індикатори щодо тисяч товарів. Зараз в трьох діючих модулях АСУР застосовується понад 100 алгоритмів оцінки ризиків (профілів ризику) та понад 400 підалгоритмів в рамках діючих алгоритмів» [24].

Застосування АСУР для оцінки митних ризиків в останні декілька років показує позитивну динаміку (рис. 2.3).

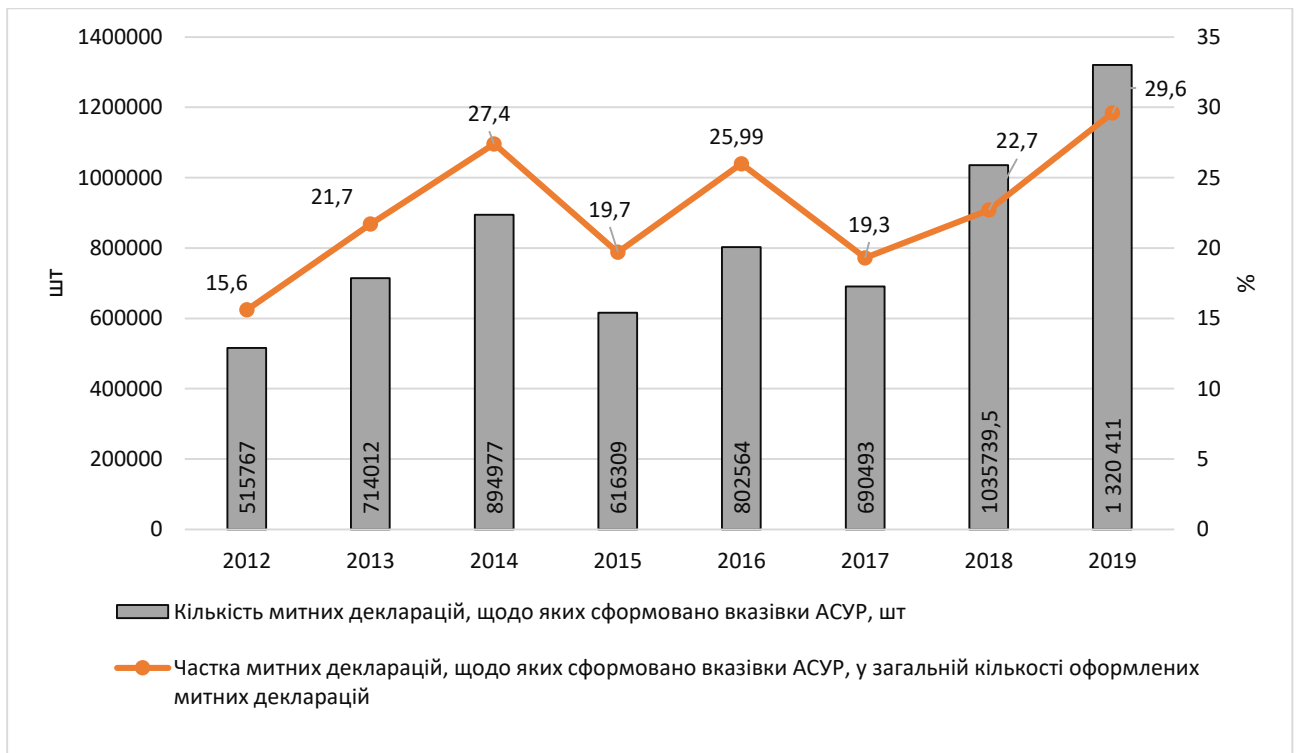


Рис. 2.3. Динаміка митних декларацій щодо яких сформовано вказівки АСУР у 2012-2019 роках

Розраховано автором за даними Державної митної служби України [24]

Дані рисунку 2.3 свідчать, що частка митних декларацій, щодо яких сформовано вказівки АСУР не є сталою і залежить від ситуації та тенденцій зовнішньоекономічної діяльності. Так в 2014 році, коли відбулося підписання Угоди про асоціацію Європейським Союзом спостерігається різке збільшення кількості частки митних декларацій, щодо яких сформовано вказівки АСУР, що,

на наш погляд, свідчить про підготовку митної системи до інтеграції з митними правилами ЄС. Щодо 2015-2017 років, то тут потрібно зауважити, що на цей період припала активна фаза війни з Російською Федерацією, а це вплинуло на імпорتنі потоки через Україно-Російський кордон, що, безумовно мало вплив як на кількість митних декларацій, так і на кількість фактів порушення митного законодавства і митних правил.

У 2018-2019 роках АСУР суттєво збільшила частку вказівок щодо оформлених митних декларацій, що можемо пов'язати із зростанням обсягу імпорту вживаних автомобілів, адже за цей період на митну територію України було ввезено більше одного мільйона автомобілів з ЄС та США.

За останні два роки, митними органами та посадовими особами митниці на основі отриманих даних АСУР прийнято рішення щодо необхідності проведення митних процедур у 2019 році та в першому кварталі 2020 року для 1681,6 тис. митних декларацій, при цьому за аналізований період митними органами опрацьовано 93,5% таких вказівок (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Результати опрацювання вказівок АСУР щодо застосування митних формальностей у 2019-першому кварталі 2020 року []

Назва митного режиму	Кількість							
	у 2019 році	питома вага, %	у т. ч. встановлено розбіжності, невідповідності, порушення	% розбіжностей до МД	у січні-квітні 2020 року	питома вага, %	у т. ч. встановлено розбіжності, невідповідності, порушення	% розбіжностей до МД
МД, щодо яких зафіксовано реагування АСУР								
ВСЬОГО, у т. ч.:	1320411	100,0	200514	15,2	251474	100,0	23606	9,4
Експорт	212398	16,1	5486	2,6	35059	13,9	983	2,8
Імпорт	1060247	80,3	39	5,2	212175	84,4	22452	10,6
МД, за якими рішення про необхідність проведення митних формальностей прийнято посадовою особою митного органу								
ВСЬОГО, у т. ч.:	90006	100,0	17492	19,4	19715	100,0	4073	20,7
Експорт	12223	13,6	1220	10,0	1579	8,0	276	17,5
Імпорт	74349	82,6	15746	21,2	17432	88,4	3689	21,2
Разом	1410417	–	218006	15,5	271189	–	27679	10,2

Аналізуючи дані таблиці 2.1 зауважимо, що частка митних декларацій щодо яких прийнято рішення посадовою особою митного органу про необхідність проведення митних формальностей є вищою (19,4%), ніж частка митних декларацій, щодо яких зафіксовано реагування АСУР (15,2%) у 2019 році. Ще більша розбіжність між аналізованими показниками спостерігається у першому кварталі 2020 року, де частка митних декларацій щодо яких мають застосовуватися митні формальності відповідно до рішення посадової особи митного органу вдвічі перевищує частку митних декларацій відповідно до реагування АСУР, тобто 20,7% проти 9,4% відповідно.

Разом з тим, зауважимо, що наведені дані не дозволяють зробити однозначний висновок щодо ефективності роботи АСУР, адже висока частка митних декларацій щодо яких необхідно вжити митні формальності відповідно до рішення посадової особи митного органу може бути сформульована під впливом корупційних мотивів працівників митниці.

Разом з тим на основі прийняття рішення посадових осіб митниці та зважаючи на вказівки АСУР відповідно до статті 336 Митного кодексу України митні органи мають право на здійснення документальних перевірок діяльності суб'єктів ЗЕД. Від ефективності документальних перевірок залежить успішність боротьби з митними ризиками. Під ефективністю ми розуміє дотримання митного законодавства, чесності та порядності митних органів по відношенню до суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, а також відсутність корупційних вчинків уповноваженими працівниками митних органів, які проводять перевірку.

Аналізуючи доступні дані щодо основних показників документальних перевірок суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (табл. 2.2), зауважимо, що кількість випадків збільшення митної вартості товарів митними органами є досить великою і становить 39497 випадків у 2019 році, однак, якщо порівнювати даний показник з кількістю митних декларацій, щодо яких сформовано вказівки АСУР, то частка таких випадків складає лише 20%. Щодо першого кварталу 2020 року, то кількість випадків збільшення митними органами митної вартості

товарів клала 41,4% від аналогічного показника за перший квартал 2019 року. Така ситуація пов'язана з карантинними обмеженнями у березні 2020 року, які вплинули на динаміку імпорту товарів в Україну.

Окрім цього, варто звернути увагу на суми збільшення митної вартості, які у 2019 році склали 12,9 млрд грн., а в першому кварталі 2020 року 2,8 млрд. грн.

Таблиця 2.2

Аналіз результатів здійснення контролю за правильністю визначення митної вартості товарів

Показники	2019		Січень-квітень 2020	% 4 міс. 2020 до 4 міс. 2019
	Всього	в т. ч. січень-квітень		
1	2	3	4	5
Кількість випадків збільшення митними органами задекларованої суб'єктами ЗЕД митної вартості товарів	39 497	15 677	6 483	41,4
Сума збільшення митної вартості, млн грн	12 899,5	4 358,7	2 751,7	63,1
Сума донарахованих митних платежів, млн грн	3 235,6	1 279,8	710,5	55,5
% донарахувань до збільшеної митної вартості	25,1	29,4	25,8	–
Кількість оскаржень суб'єктами ЗЕД рішень митних органів	6 080	2 041	687	33,7
Сума оскарженої митної вартості товару, млн грн	1 500,3	579,6	287,9	49,7
Сума недонадходження донарахованих митних платежів у результаті оскарження рішень митних органів, млн грн	164,8	78,6	64,1	81,6
% недонадходжень платежів через оскарження	5,1	6,1	9,0	–
Кількість погоджень суб'єктами ЗЕД з рішеннями митних органів	27 511	12 246	2 731	22,3
Сума збільшення, погоджена суб'єктами ЗЕД, млн грн	9 790,3	3 068,9	1 794,5	58,5
Сплачена сума донарахованих митних платежів, млн грн	2 249,9	877,5	473,1	53,9
% сплати нарахованих сум	69,5	68,6	66,6	–
Сума донарахованих митних платежів, які не оскаржувались суб'єктами ЗЕД та не були сплачені (за розрахунками), млн грн	820,9	323,7	173,3	53,5
% неузгоджених та несплачених платежів до донарахованих	25,4	25,3	24,4	–

Тим не менше ефективність заходів щодо збільшення митної вартості товарів під час перевірок має середній рівень, адже частина такого збільшення оскаржується. Так, у 2019 році було оскаржено підвищення митної вартості

товарів на 1,5 млрд. грн., а в першому кварталі 2020 року – на 288 млн. грн. Разом з тим сплата донарахованих митних платежів складає лише 69,5 % або 2,3 млрд грн. у 2019 році та 66,6% або 173,3 млн грн у першому кварталі 2020 році, що свідчить про незадовільний рівень роботи митних органів з правоохоронними органами щодо стягнення штрафів за порушення митних правил.

Для прикладу наведемо дані Рахункової палати України, які свідчать, що «аудитом у Київській митниці Держмитслужби встановлено, що майже 90 % справ цієї митниці в судах стосувалися оскарження рішень з коригування митної вартості товарів. Отже, непоодинокими є випадки, коли працівниками митниць недостатньо обґрунтовувалися рішення про збільшення митної вартості товарів, що ввозилися суб'єктами ЗЕД» [10].

Одним із напрямків боротьби з митними ризиками є контроль за правильністю класифікації товарів поданих для митного оформлення. Так, за даними аудиту Держмитслужби проведеного Рахунковою палатою України кількість випадків зміни кодів товару склала у 2019 році 2952 шт, сума донарахованих платежів – 150 млн грн, а сума сплачених платежів – 141,4 млн грн. (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

**Аналіз результатів здійснення митними органами контролю за
правильністю класифікації товару згідно з УКТ ЗЕД [10]**

Показники	2019		Січень-квітень 2020	% 4 міс. 2020 до 4 міс. 2019
	Всього	в т. ч. січень-квітень		
Кількість випадків зміни кодів УКТ ЗЕД товару, шт.	2 952	837	685	81,8
Суми донарахованих митних платежів, млн грн	150,0	39,3	40,2	102,3
Кількість випадків оскарження рішень митних органів, шт.	134	41	15	36,6
Оскаржена сума донарахованих платежів, млн грн	8,6	2,8	0,5	17,9
Кількість погоджень суб'єктами ЗЕД рішень митних органів, шт.	2 818	796	670	84,2
Сума сплачених митних платежів, млн грн	141,4	36,5	39,8	109,0

У першому кварталі 2020 року, внаслідок документальних перевірок на предмет правильності класифікації товару згідно УКТ ЗЕД було виявлено 685 випадків зміни кодів товару за якими сума сплачених митних платежів склала 39,8 млн грн.

Що ж стосується результатів правоохоронної діяльності митних органів, які спрямовані на виявлення і мінімізацію митних ризиків, то вони є досить не однозначними (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Аналіз результатів здійснення митними органами контролю за доставкою суб'єктами ЗЕД товарів до митного органу призначення та дотриманням ними умов митних режимів [10]

Показники	2019		Січень-квітень 2020	% 4 міс. 2020 до 4 міс. 2019	Разом за 2019 і січень-квітень 2020
	Всього	у т. ч. січень-квітень			
Кількість встановлених порушень, шт.	1 315	478	499	104,4	1 814
Сума нарахованих платежів, млн грн	66,1	13,3	6,4	48,4	72,5
Складено адміністративних протоколів, шт.	1 301	457	518	113,3	1 819
Заведено справ за ст. Митного кодексу, шт.	1 262	419	510	121,7	1 772
- на суму, млн грн	117,3	64,2	124,3	193,6	241,6
Застосовано штрафів за ст. Митного кодексу, шт.	1 010	297	342	115,2	1 352
- на суму, млн грн	361,9	230,9	36,8	15,9	398,7
Кількість оскаржених рішень митних органів, шт.	131	53	14	26,4	145
Сума оскарження платежів, млн грн	23,5	2,1	0,2	9,5	23,7
Оскаржено адміністративних протоколів, млн грн	17,8	1,7	0,07	4,1	17,9
Кількість виконаних рішень митних органів, шт.	702,0	279,0	171,0	61,3	873,0
Сплачено платежів, млн грн	13,0	7,8	1,9	24,4	14,9
Оплачено адміністративних протоколів, шт.	691	264	168	63,6	859
% виконання рішень митних органів за кількістю	53,4	58,4	34,3	-	48,1
% виконання рішень митних органів за сумою	19,7	58,6	29,7	-	20,6
% виконання адміністративних протоколів	53,1	57,8	32,4	-	47,2
Стягнуто штрафів за ст. Митного кодексу, млн грн	4,8	1,2	1,5	125,0	6,3
% стягнення штрафів	1,3	0,5	4,1	-	1,6
Недонадходження до бюджету, млн грн	386,7	233,1	39,6	-	426,3

Аналізуючи дані таблиці 2.4 варто звернути увагу на ефективність заходів, а саме частку стягнутих штрафів за порушення статей Митного кодексу України. Так у 2019 році така частка становила 1,3%, за перший квартал 2020 року – 4,1%, а в розрахунку за 2019 рік та перший квартал 2020 року – 1,6%. Такі результати дають підстави для висновку про незадовільну роботу митних органів в сфері контролю за доставкою суб'єктами ЗЕД товарів до митного органу призначення та дотриманням ними умов митних режимів.

Аналізуючи особливості роботи АСУР в сфері селекції та управління митними ризиками в Україні можемо відмітити декілька недоліків цієї системи:

- на роботу АСУР впливає суб'єктивний людський фактор, адже саме працівники митних органів створюють профілі ризику і наповнюють ними систему;

- велика кількість профілів ризику може одночасно застосовуватися до однієї і тої ж митної декларації, в такому разі АСУР об'єднає їх в одну вказівку щодо проведення митних формальностей, однак на практиці для такої декларації можливо потрібно буде здійснити всі митні формальності, проте в результаті вказівки АСУР буде проведено лише одну;

- база даних АСУР на сьогоднішній день не дає можливостей для формування окремих типів звітів, на основі аналізу яких можна було б сформулювати вичерпну і конкретну оцінку для кожного профілю ризику, що знижує ефективність системи управління митними ризиками в Україні.

Таким чином діюча система АСУР потребує удосконалення, адже не дає змоги повністю оцінити митні ризики та окреслити загрозу митній безпеці України.

2.2. Аналіз векторів впливу митних ризиків на економічне зростання України

Важливу роль у наповненні Державного бюджету України відіграє митна політика, як система принципів та напрямів діяльності держави у сфері захисту

митних інтересів та забезпечення митної безпеки України, регулювання зовнішньої торгівлі, захисту внутрішнього ринку, розвитку економіки України та її інтеграції до світової економіки.

Одним із елементів забезпечення митної безпеки є контроль за товарами, які перетинають митний кордон України та процес адміністрування митних платежів в цілому. Недоотримання митних платежів внаслідок неефективної діяльності митних органів є одним із факторів зниження доходів Державного бюджету України та формування його дефіциту, що в свою чергу вимагає пошуку альтернативних джерел погашення бюджетного дефіциту, серед яких основним виступає зовнішній державний борг.

Ефективність діяльності митних органів та всієї судової системи в контексті управління митними ризиками досить складно проаналізувати через несвоєчасність і відсутність періодичності публікації річних звітів про роботу Державної митної служби України, однак наявних даних з 2013-2018 роки (рис. 2.4) достатньо для отримання загального висновку.

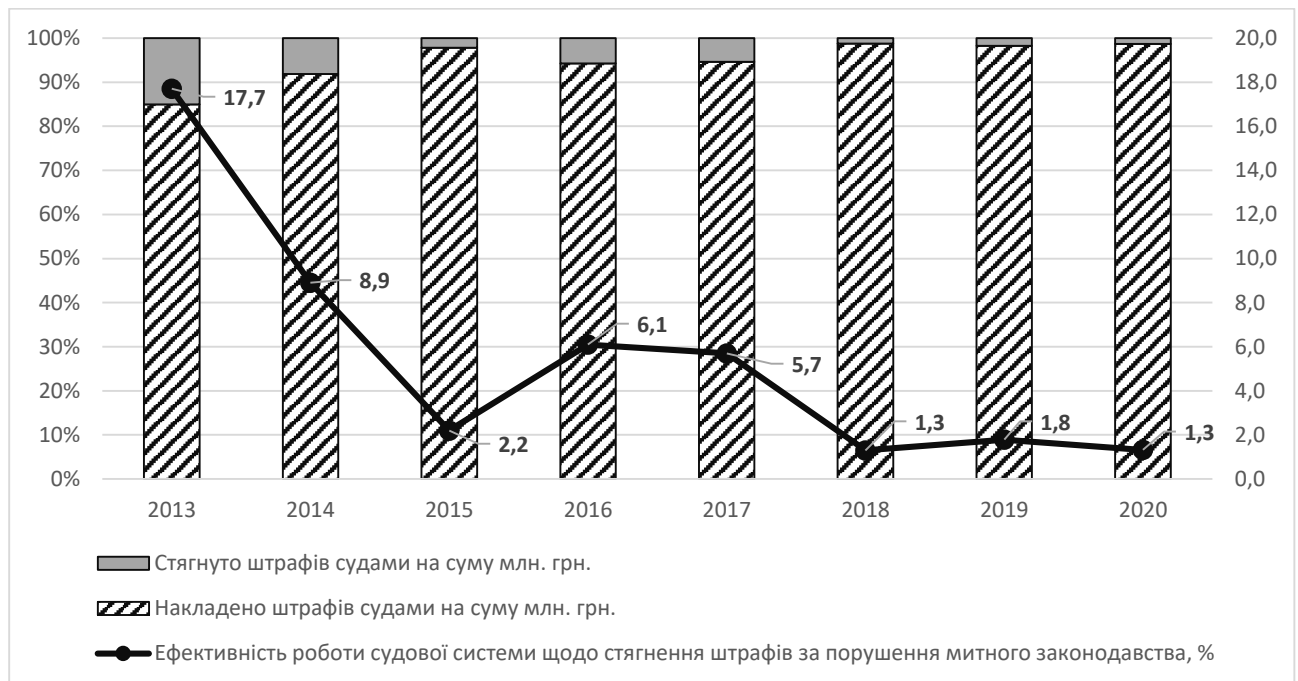


Рис. 2.4. Основні показники протидії митним правопорушенням митниць Держмитслужби України та Державної фіскальної служби України за 2013-2019 роки

*Розраховано автором за даними Державної митної служби України [24]

Так, як свідчать дані рисунку 2.4 кількість протоколів складених органами митного контролю починаючи з 2014 року щороку зростає, однак сума накладених штрафів судами немає стабільної динаміки, адже після підписання угоди про асоціацію з Європейським Союзом кількість накладених штрафів судами за порушення митних правил збільшилася в більш ніж 4 рази, проте в наступні роки кількість штрафів зменшилася.

Окрім цього варто відмітити низький рівень ефективності виконання судових рішень, адже лише від 1,3% до 17,7% від суми накладених судами штрафів сплачується до Державного бюджету України. Відмітимо, що в 2018 році судами за порушення митних правил було накладено штрафів на суму 9,8 млрд. грн, що більше ніж надходження до бюджету від ввізного мита на 6 млрд. грн., однак до Державного бюджету України було стягнуто лише 124 млн. грн. (1,3%).

Низька ефективність роботи митних органів і судової системи, на наш погляд з одного боку зумовлена високим рівнем корупції в Україні, а з іншого неефективністю законодавства у сфері застосування стягнень за адміністративні правопорушення митних правил, зокрема з огляду на короткий строк позовної давності. Так, за даними Transparency international [51] Україна займає досить низькі місця серед країн світу за індексом сприйняття корупції (рис. 2.5), що свідчить про низький рівень ефективності права в країні в цілому, і діяльності митних органів зокрема.

Окрім високого рівня корупції в Україні важливим негативним фактором, який впливає на ефективність діяльності митних органів є загальний діловий клімат в країні, що позначається на розвитку зовнішньої торгівлі від чого й залежать обсяги митних платежів до Державного бюджету.

Що ж стосується строку позовної давності, то відповідно до статті 476 Митного кодексу України, якщо справи про порушення митних правил розглядаються митними органами або судами (суддями), адміністративне стягнення за порушення митних правил може бути накладено не пізніше ніж через шість місяців з дня виявлення правопорушення. «Строк накладення

адміністративних стягнень у справах про порушення митних правил зупиняється на час розгляду таких справ судом. У разі закриття кримінального провадження, але за наявності в діях правопорушника ознак порушення митних правил, адміністративні стягнення за порушення митних правил може бути накладено не пізніше ніж через три місяці з дня прийняття рішення про закриття кримінального провадження, але не пізніше ніж через два роки з дня вчинення правопорушення» [19].

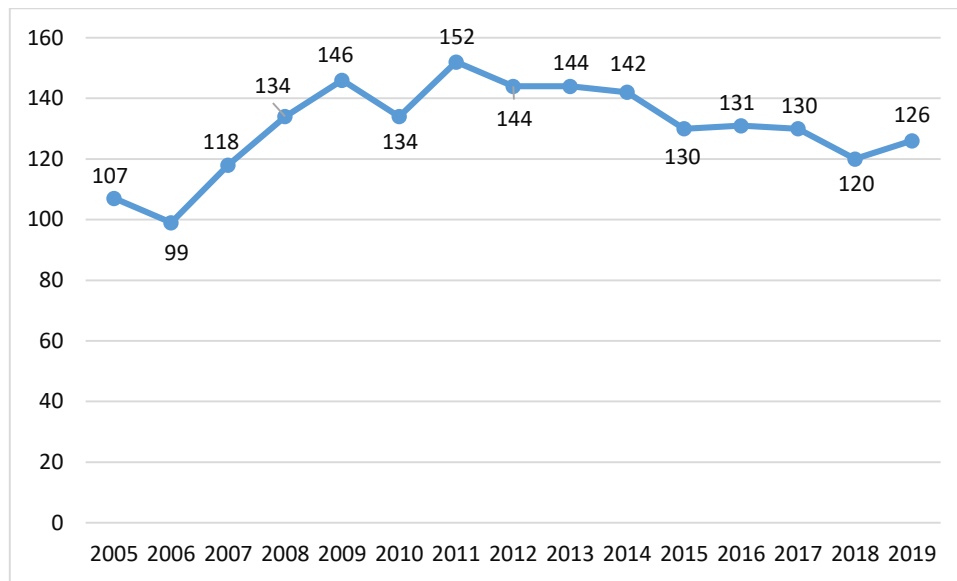


Рис. 2.5. Динаміка індексу сприйняття корупції в Україні у 2005-2019 роках

*Розраховано автором за даними Transparency international [51]

Аналізуючи практику вітчизняного судочинства та враховуючи велику кількість бюрократичних процедур шестимісячний термін позовної давності є досить коротким для стягнення штрафів за порушення митних правил, що є однією із причин такої неефективності діяльності митних органів з точки зору суми накладених штрафів та суми стягнення цих штрафів до Державного бюджету України.

Одним із показників, що визначає загальний діловий клімат в країнах світу є індекс легкості ведення бізнесу (Doing Bussiness), який має декілька складових, що відображають ефективність митного середовища, а саме: індекс виконання контрактів, індекс оподаткування, індекс міжнародної торгівлі (рис. 2.6).

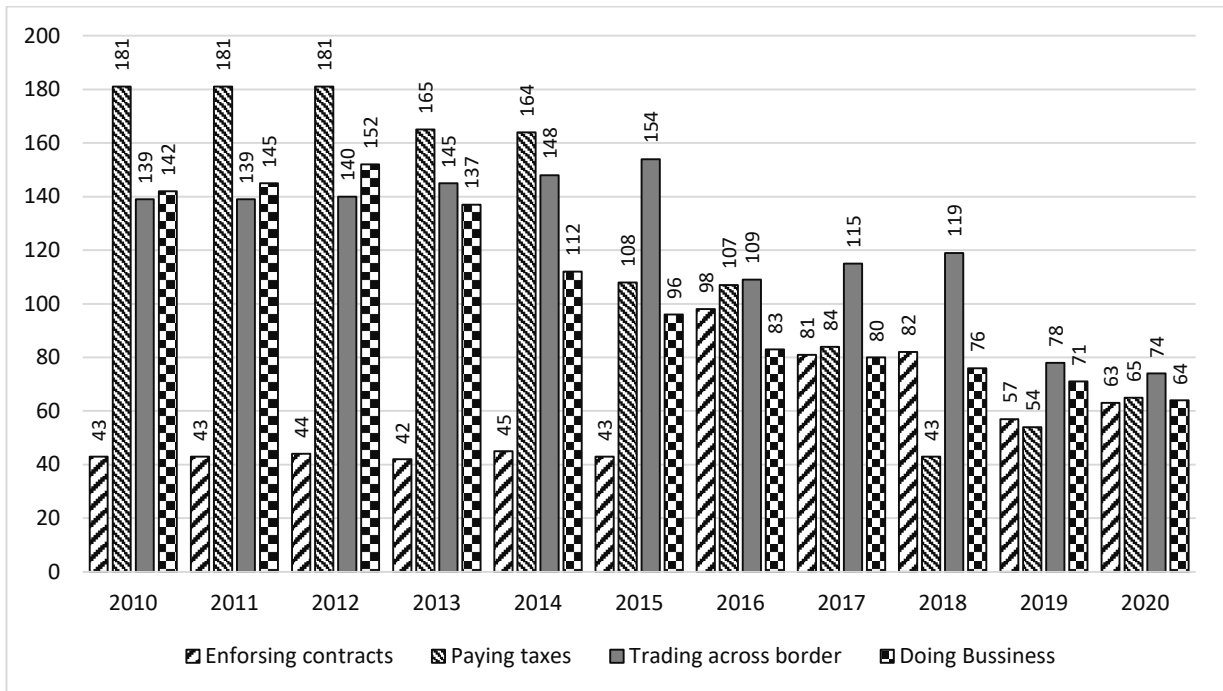


Рис. 2.6. Динаміка позицій України у рейтингу Doing Bussiness та окремих його складових у 2010-2020 роках*

*Розраховано автором за даними Doing Bussiness [43]

Показник виконання контрактів розраховується як середнє арифметичне суми балів за такими критеріями: витрати часу на вирішення комерційних спорів, фінансові витрати на вирішення комерційного спору та індекс якості судочинства. Оцінюючи ефективність судової системи України імпортери та всі інші зовнішні контрагенти не звертають увагу на значення індексу, а на зміну позицій країни в рейтингу, де підвищення місця свідчить про покращення судочинства, а зниження – навпаки.

Дані рисунку 3 свідчать про підвищення позиції України як у загальному рейтингу за індексом Doing Bussiness, так і за індексом виконання контрактів після 2014 року, що пов'язано із виконанням вимог угоди про асоціацію з Європейським Союзом. Підвищення місця України в рейтингу за такими показниками як міжнародна торгівля та оподаткування свідчить про зменшення митних бар'єрів на шляху розвитку міжнародної торгівлі, що позитивно позначається як на загальному діловому кліматі, так і на митних надходженнях до Державного бюджету України.

Разом з тим, варто зауважити, що митна політика реалізується не лише через виконання контрольних функцій митними органами щодо контролю перетину митного кордону України, але й через систему використання митно-тарифних методів регулювання міжнародної торгівлі.

Митно-тарифні методи регулювання (імпортні та експортні тарифи) є історично першим інструментом протекціонізму і регулювання зовнішньої торгівлі. Вони займають центральне місце в системі реалізації державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Тарифні методи розроблені досить досконало і зведені у системи єдиних митних тарифів. У широкому розумінні «митний тариф – це засіб здійснення зовнішньоторговельної політики держави, а також інструмент регулювання внутрішнього ринку країни у його взаємодії із зовнішніми ринками» [29].

Знижуючи чи підвищуючи митні тарифи, країна завжди ризикує: у першому випадку – отримати перенасичення внутрішнього ринку імпортними товарами, що призведе до зменшення національного виробництва таких товарів, а у другому – завести країну у глухий кут міжнародної економічної ізоляції. Тому завжди необхідно проводити виважену митно-тарифну політику і зважати на власні економічні інтереси. Наприклад, якщо ставки ввізного мита на готову побутову, комп'ютерну техніку, устаткування відрізняються від ставок на комплектуючі до них у рази й десятки разів, це призводить до ввезення товарів частинами або ввезення лише комплектуючих із подальшим тіншовим складанням цих товарів та ухиленням від сплати податків. Така нормативна база значно послаблює, а іноді зводить нанівець регулятивну і фіскальну функції мита. На практиці для того щоб встановити ціну імпортного товару, необхідне не тільки детальне вивчення та розуміння іноземного законодавства, але й залучення експертів. «Митні тарифи захищають внутрішній ринок від іноземної конкуренції, оскільки збільшують ціну імпортного товару. Для того щоб визначити наскільки збільшення є справедливим, судам доводиться досліджувати міжнародні акти та залучати експертів» [34]. При цьому часто висновок експерта відіграє вирішальну роль при прийнятті рішення. Кожна

країна має свій митний тариф, що може різнитися способом нарахування мита. «Збільшення обсягів і ускладнення структури зовнішньої торгівлі, участь у міжнародних торговельних операціях сотень тисяч найменувань товарів викликали потребу в узгодженні правил організації та побудови системи товарних номенклатур. Розроблення відповідного документа тривало близько десяти років за участі експертів різних країн, представників міжурядових та неурядових організацій і завершилося прийняттям Гармонізованої системи опису й кодування товарів, невід’ємною частиною якої є номенклатура товарів» [34].

Аналізуючи динаміку надходжень до Державного бюджету України від сплати ввізного мита, відмітимо досить низьку частку митних платежів у бюджетних доходах (рис. 2.7), однак зауважимо, що такі тенденції відповідають загальносвітовій практиці.

Проте, не зважаючи на відповідність міжнародній практиці частки митних надходжень від ввізного мита у доходах Державного бюджету України, на наш погляд, митна політика в сфері митно-тарифного регулювання потребує перегляду в частині встановлення експортних мит.

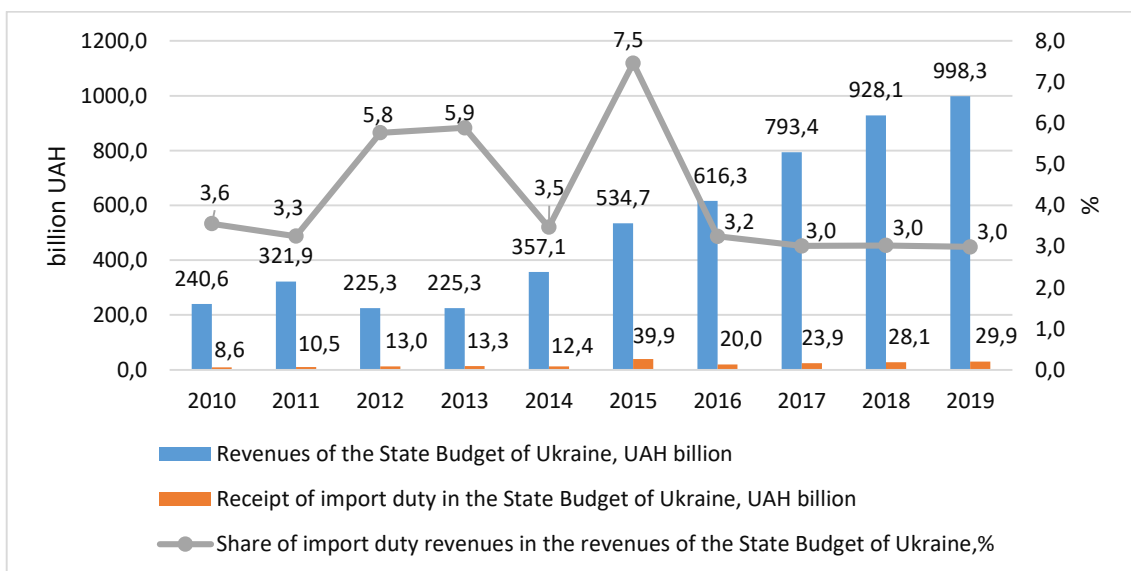


Рис. 2.7. Динаміка доходів Державного бюджету України та надходжень від ввізного мита у 2010-2019 роках

*Розраховано автором за даними Державної казначейської служби України [23]

На наш погляд, митно-тарифне регулювання зовнішньої торгівлі України повинно включати в себе не лише зовнішні зобов'язання, але й орієнтуватися на національні інтереси та стан і структуру національної економіки. Так, зважаючи на те, що внаслідок неефективної макроекономічної політики впродовж років незалежності та відсутність стратегії розвитку України, наша держава фактично перетворилася в сировинний придаток розвинутих країн світу, адже частка сировинного експорту становить близько 70%. Тому в контексті побудови митної політики Україні варто орієнтуватися на митну політику країн-експортерів сировини, серед яких: країна-агресор Росія, Канада, Казахстан, Аргентина, Австралія, Норвегія, Саудівська Аравія та інші. Відмінною рисою перелічених країн є використання експортних мит на сировинні товари, надходження від чого спрямовуються в національні фонди добробуту, а частка митних платежів у доходах державного бюджету коливається в межах 14-20%.

Впровадження експортних мит на експорт руди та сировинних продуктів або продуктів первинної переробки сільського господарства є досить дискусійним питанням, однак земельні ресурси відповідно до Конституції України є національним багатством, а тому має бути адекватна плата за їх використання.

Звичайно, існують досить суттєві ризики від впровадження експортних мит на експорт сировинних товарів з України, які з одного боку пов'язані із ймовірним зниженням виробництва, а з іншого – з негативною реакцією світової спільноти та країн-партнерів. Однак, зважаючи на те, що на території України вже сьомий рік ведуться бойові дії, наша держава має повне право (закріплене міжнародними угодами, в т.ч. Світовою організацією торгівлі) впроваджувати заходи із захисту внутрішнього ринку, адже внаслідок військового конфлікту було втрачено російський ринок збуту, який був найбільшим для українських експортерів. Можливість експорту продукції в країни Європейського Союзу після підписання угоди про асоціацію залишається обмеженим, адже для України застосовується квотний принцип. З іншого боку, необхідність зменшення дефіциту державного бюджету та зовнішнього державного боргу

також є досить високою, адже надмірна боргова залежність породжує не тільки фінансові зобов'язання, але й політичні, які досить часто шкодять національним інтересам та призводять до прояву елементів зовнішнього управління. Тому запровадження експортного мита на експорт сировинної продукції видобувної промисловості та сільського господарства в розмірі 0,5-1% зважаючи на високий офіційний рівень рентабельності не стане критичним для цих галузей, однак через кілька років дозволить сформувати фонд національного добробуту, який може стати альтернативою зовнішніх державних запозичень.

Одним із напрямків підвищення ефективності митної політики в контексті створення умов для зниження зовнішнього державного боргу через збільшення митних надходжень є впровадження елементів електронного врядування в роботу митниці.

Так, як показує успішний досвід Грузії, який з тих чи інших причин не вдалося реалізувати в Україні, застосування електронних засобів управління та електронних відкритих баз даних на митниці до мінімуму зводить людський фактор в процесі оформлення митних документів, здійснення митних платежів. Окрім цього, важливим є зменшення кількості паперових документів необхідних для митного оформлення товарів шляхом створення відповідних електронних сервісів, що дозволить зменшити час на розмитнення всіх груп товарів, особливо це стосується подання електронних митних декларацій. Тобто пропонується максимальне обмеження контакту митного інспектора та експортера/імпортера чи митного брокера з метою унеможливлення корупційних дій. Конкретизуючи заходи щодо підвищення ефективності електронного врядування на митниці відмітимо наступне: запровадження повної автоматизації в процесі реєстрації електронної митної декларації за допомогою спеціального сервісу без необхідності завантаження .pdf – файлів інспектором митниці, що унеможливить свідомі затримки такого завантаження з метою отримання неправомірної вигоди; надсилати декларанту повний перелік процедур призначених митницею при розмитненні товарів, а також інформацію про хід процесу оформлення митних документів; інтеграція платіжних програм та інструментів з програмним

забезпеченням декларантів з метою спрощення безготівкової оплати всіх митних платежів тощо.

Удосконалення роботи митниці шляхом повної реалізації концепції «Електронна митниця» дасть змогу нашій державі мінімізувати фінансові втрати при розмитненні товарів, а це в свою чергу дозволить суттєво збільшити надходження до державного бюджету від митних платежів. Адже зважаючи на те, що за висновками експертів, обсяги контрабанди товарів в Україну коливаються в межах 5-12 млрд. дол. США щороку, то залучення хоча б частини цієї суми до державного бюджету сприятиме акумуляції необхідного фінансового ресурсу для подолання дефіциту Державного бюджету України і зниження зовнішнього державного боргу.

Висновки до розділу 2

Аналіз роботи АСУР в сфері селекції та управління митними ризиками дав змогу виокремити декілька недоліків цієї системи: на роботу АСУР впливає суб'єктивний людський фактор, адже саме працівники митних органів створюють профілі ризику і наповнюють ними систему; велика кількість профілів ризику може одночасно застосовуватися до однієї і тої ж митної декларації, в такому разі АСУР об'єднає їх в одну вказівку щодо проведення митних формальностей, однак на практиці для такої декларації можливо потрібно буде здійснити всі митні формальності, проте в результаті вказівки АСУР буде проведено лише одну; база даних АСУР на сьогоднішній день не дає можливостей для формування окремих типів звітів, на основі аналізу яких можна було б сформулювати вичерпну і конкретну оцінку для кожного профілю ризику, що знижує ефективність системи управління митними ризиками в Україні.

На основі дослідження тенденцій стягнення штрафів за порушення митного законодавства доведено низьку ефективність виконання судових рішень, адже лише від 1,3% до 17,7% від суми накладених судами штрафів сплачується до Державного бюджету України. Зокрема визначено, що в 2018 році судами за порушення митних правил було накладено штрафів на суму 9,8

млрд. грн, що більше ніж надходження до бюджету від ввізного мита на 6 млрд. грн., однак до Державного бюджету України було стягнуто лише 124 млн. грн. або 1,3%.

Низька ефективність роботи митних органів і судової системи, на наш погляд з одного боку зумовлена високим рівнем корупції в Україні, а з іншого неефективністю законодавства у сфері застосування стягнень за адміністративні правопорушення митних правил, зокрема з огляду на короткий строк позовної давності, який становить 6 місяців. Відтак через завантаженість судів або свідоме затягування судових процесів призводить до закриття адміністративних та кримінальних проваджень щодо порушників митних правил.

Доведено, що результатом проявів митних ризиків є не лише факти порушення митного законодавства, але й недотримання надходжень від експортного та імпорного мита до державного бюджету. Тому, митно-тарифне регулювання зовнішньої торгівлі України повинно включати в себе не лише зовнішні зобов'язання, але й орієнтуватися на національні інтереси та стан і структуру національної економіки. Відтак, зважаючи на те, що на території України вже сьомий рік ведуться бойові дії, наша держава має повне право (закріплене міжнародними угодами, в т.ч. Світовою організацією торгівлі) впроваджувати заходи із захисту внутрішнього ринку, адже внаслідок військового конфлікту було втрачено російський ринок збуту, який був найбільшим для українських експортерів. Можливість експорту продукції в країни Європейського Союзу після підписання угоди про асоціацію залишається обмеженим, адже для України застосовується квотний принцип, а також реалізується так званий «Зелений курс», який передбачає введення вуглецевого податку. З іншого боку, перед Урядом стоїть завдання щодо зменшення дефіциту державного бюджету в умовах пандемії COVID-19. Тому запровадження експортного мита на експорт сировинної продукції видобувної промисловості та сільського господарства в розмірі 0,5-1% зважаючи на високий офіційний рівень рентабельності не стане критичним для цих галузей, однак через кілька років

дозволить сформувати фонд національного добробуту, який може стати альтернативою зовнішніх державних запозичень.

Одним із напрямків підвищення ефективності митної політики в контексті управління митними ризиками є впровадження елементів електронного врядування в роботу митниці, що дасть змогу нашій державі мінімізувати фінансові втрати при розмитненні товарів, а це в свою чергу дозволить суттєво збільшити надходження до державного бюджету від митних платежів.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ СЕЛЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМ В УКРАЇНІ

Згідно з рекомендаціями СОТ, митниці країн, що розвиваються, докладають постійних зусиль, щоб інтегрувати процес управління ризиками в систему міжнародних стандартів. Цей процес намагається визначити критерії ризику, що застосовуються на рівні різних етапів контролю. Індикатори, які дозволяють відбирати митні ризики, встановлюються та групуються разом на рівні комп'ютерної системи управління ризиками, де вони вивчаються з урахуванням інформації, отриманої з різних зовнішніх джерел, а також за допомогою даних, зібраних із внутрішніх баз даних митниці.

Програмне забезпечення та системи управління митними ризиками регулярно оновлюються. Фактично, митниці країн, що розвиваються, дотримуються керівних принципів СОТ, які мають на меті стандартизувати методи роботи всіх митних органів світу. Ці методи базуються на аналітичному науковому підході з метою мати випереджувальну та превентивну стратегію з точки зору управління митними ризиками. Крім того, прийнята методологія управління ризиками прагне бути гнучкою та адаптивною, а також враховувати зміни в міжнародному середовищі, зокрема, з точки зору процесів та законодавства. Дійсно, обмеження фізичних перевірок є рекомендацією Всесвітньої митної організації. Це також частина Угоди про спрощення торгівлі товарами. Заохочення етики також є важливою частиною реформ, що проводяться в країнах, що розвиваються, для модернізації їхніх систем. Але наразі ми констатуємо, що митні органи більшості країн, що розвиваються, повільно рухаються до застосування новітніх методів аналізу та управління митними ризиками [46]. Дійсно, методи управління ризиками використовуються в багатьох сферах, де існує ризик шахрайства, наприклад, у сферах страхування, банків [44], а аналіз ризиків залишається пріоритетом для модернізації митниці в країнах, що розвиваються.

Для країн, що розвиваються, управління ризиками є пріоритетом у більшості національних та регіональних політичних програмах. Проте прогрес у цій сфері був скромним. Відповідно до запитів про допомогу у зв'язку з ТГА щодо вдосконалення систем управління ризиками, країни, що розвиваються, входять до списку країн, які шукають технічну допомогу в цій сфері.

Країни, що розвиваються часто звертаються з проханнями про допомогу в рамках вдосконалення їхніх систем управління ризиками (рис. 3.1).

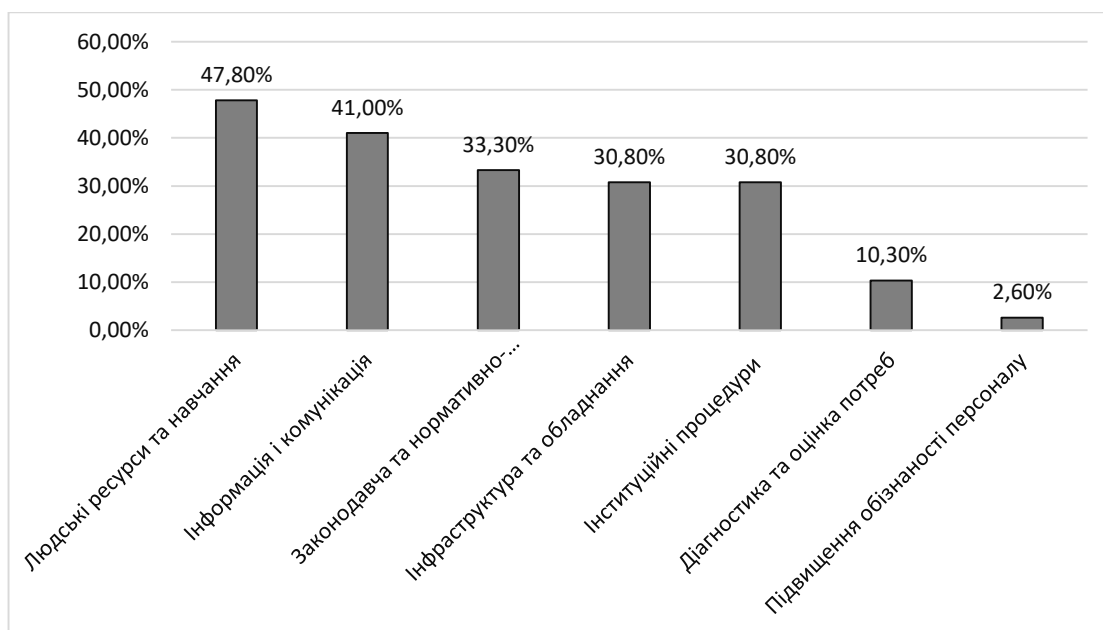


Рис. 3.1. Тип технічної допомоги, яку просять країни, що розвиваються, у сфері управління ризиками [47]

Цифри, що наведені на рисунку 3.1 вказують на те, скільки разів той чи інший вид допомоги був зазначений як вимога до технічної допомоги.

Одним із важливих інструментів аналізу митних ризиків, які розвинуті країни пропонують для країн, що розвиваються є інструменти Big Data, які доповнюють традиційні підходи до управління ризиками, а також пропонують нові підходи. Ці підходи радикально відрізняється від методів дедуктивного аналізу даних шляхом перехресної перевірки баз даних. Оригінальність підходу аналізу митних ризиків Big Data полягає в тому, що він не спирається на існуючу структуру збору даних, а має намір виявити її в рамках цих моделей даних.

Підхід спирається на низку алгоритмів, які дозволяють ідентифікувати приховані структури в даних, без попередніх припущень щодо цих структур.

Наприклад, у митній сфері це можуть бути нетривіальні профілі ризику, які неможливо описати за допомогою послідовності перехресних перевірок. Завдяки розвитку прогнозних моделей, «машинного навчання», які мають справу зі складними даними (такими як обличчя, голос тощо) та мережевими структурами, стає можливим виявляти та вирішувати складні проблеми, уникаючи традиційних підходів. Ці моделі пропонують багато переваг у порівнянні з традиційною ідентифікацією ризиків, профілюванням ризиків та операціями з аналізу даних. Вони дозволяють керувати базами даних, які настільки великі й різноманітні, що ними більше не можна керувати традиційними методами.

Таким чином, підхід Big Data надає значення необробленим даним і дозволяє систематично та послідовно використовувати дані шляхом інтеграції всіх вимірів, не ігноруючи їх складність. Це дає можливість знизити ризики неправильного тлумачення, працюючи на об'єктивній основі, оновлюючись в режимі реального часу, з можливістю екстраполяції шляхом аналізу попередніх подібних випадків. Перевага полягає не тільки в обробці масивних даних, але і в їх обробці в режимі реального часу, а не в автономному режимі, завдяки доступним алгоритмам і обчислювальній потужності. Структурування отриманої інформації, нарешті, можна адаптувати: аналіз результатів, зображення тощо.

Використання індуктивного, а не дедуктивного методу дає змогу аналізувати без попередньо визначеної гіпотези, дозволяючи ширший спектр інформаційної роботи, яка може включати слабку інформацію, яка мала б була ліквідована апріорі. Використання Big Data дозволяє уникнути втрат часу та ресурсів, усуваючи помилкові треки, сповіщення або усічені чи невідповідні дані. Крім того, еволюціонуючий характер системи аналізу митних ризиків в режимі Big Data дозволяє інтегрувати нове, більш ефективне програмне забезпечення як для аналізу, так і для представлення результатів.

У випадку митниці великі дані можуть допомогти не тільки в сфері управління ризиками, а й у вирішенні інших проблем, таких як: покращення показників ефективності, навантаження на служби та перспективи тощо. На цьому етапі використання машинного навчання методи в митному контексті залишаються відносно конфіденційними через занепокоєння щодо захисту конфіденційних даних та маніпулювання інформацією.

Щодо позитивного досвіду в цій сфері, то варто звернути увагу на митну адміністрацію США, яка однією із перших в світі, що впровадила підходи Big Data в систему оцінки митних ризиків. Зокрема, найбільшою перевагою практичного застосування Big Data для митниці США є можливість використовувати різні існуючі банки великих даних і дозволити їх використовувати для аналітичних цілей у більш доступних умовах, ніж як це відбувається з використанням традиційних методів зберігання чи простих комп'ютерних методів.

Канадське агентство прикордонних служб (CBSA): збирає дані з внутрішніх і зовнішніх джерел. Вона використовує дані з відкритих джерел та інформацію про конкретні ситуації. Робота CBSA в сфері Big Data зосереджена на аналізі великих обсягів структурованих даних з метою вирішення складних проблем. Головна мета – узгодити аналітичні можливості CBSA з більш широким визначенням великих даних, а також їх швидкості та різноманітності.

Адміністрація Нової Зеландії: створила централізовану команду, яка запустила амбітний IT-проект, у якому аналітичні інструменти були використані для оцінки ризиків та управління кордонами. Ця команда узгоджує набори даних з різних відділів і розробляє моделі націлювання. Одночасно вона переглядає наявні дані, щоб визначити закономірності та зв'язки, які можуть надати більше інформації митниці та допомогти їм прийняти необхідні рішення.

Великобританія: для розробки великих даних покладається на університетські дослідження. Її податкова адміністрація використовує аналіз даних через систему «Connect», збираючи 28 джерел даних та дозволяє здійснювати пошук на сайтах за кордоном.

На додаток до цього новаторського досвіду, інші країни здійснюють важливі ініціативи в тому ж напрямку. Зрештою, використання Big Data на митниці поступово здійснюється відповідно до пріоритетних програм, визначених урядами. Очікувані вигоди є значними і можуть змінити організацію існуючих структур.

Звертаючись до майбутнього, важко думати про стратегію, яка не враховує довгострокову невизначеність. Тривалі затримки в прийнятті рішень означають, що сьогодні важко приймати рішення з повною свідомістю, ретельно не продумавши їх наслідки протягом років і десятиліть.

Передбачливість не є ні прогнозом, ні оцінкою ймовірності певних маршрутів. Це питання радше пов'язане з розширенням розуміння рушійних сил суспільних змін і краще підготуватися до майбутніх неминучих сюрпризів. Потім підхід передбачливості використовує різні точки зору змін, щоб побудувати низку правдоподібних наративів або сценаріїв, а також дорожні карти, щоб вказати основні напрямки роботи. Передбачливість покращує організаційну гнучкість, формуючи стійкість та пильність щодо тенденцій, усвідомлення рушійних сил змін і готовність до потрясінь, проблем і потенційних викликів. По суті, передбачення використовує підхід готовності до повторення, розглядаючи сценарії «що, якщо».

Ідея використання концепції системи для розуміння явищ приписується роботам Берталанфі наприкінці 1920-х років. Згідно Берталанфі (1968), одиничний причинний аналіз був уже неможливим, враховуючи складність всього організму. Це призвело до впровадження ідеї систем як підходу до вирішення складності, властивої фізичним, живим і соціальним системам. Таким чином, центральне поняття системи включає «набір взаємопов'язаних елементів, які утворюють ціле, показуючи властивості, які є властивостями всього, а не властивостями її компонентів» [1].

Лише на початку вісімдесятих років, які характеризуються значним розвитком обчислювальної техніки, зниження витрат на обробку інформації та впровадження нових математичних прийомів, завдяки чому дослідження

складності виходить за межі стадії мовлення та метафори. Складність також можна визначити, як це зробив Касті (1994)[41], її протилежністю, виділивши те, що ілюструє прості системи. На відміну від того, що є складним, простота характеризується передбачуваною поведінкою, обмеженою кількістю взаємодій і циклів зворотного зв'язку, централізованим прийняттям рішень і можливим розкладом. Повне розуміння потенційних короткострокових і навіть менш довгострокових впливів рішень у динамічному середовищі є складним завданням. За словами Деніела Кіма, можливість прогнозування і передбачливості надає інструменти та процеси прийняття рішень, які покращують здатність «...відчутти сенс і природу подій до того, як вони відбулися». Щоб керувати складністю середовища митних адміністрацій, Передбачливість пропонує перевагу для кращого розуміння цієї складності.

Системне мислення визнає, що системи постійно змінюються і тому динамічні. Ця послідовність дій продовжує зациклюватися в часі, приносить другий тип безперервності. Система передбачення вивчає, розвивається та втручається в ситуації шляхом модифікації норм, політики та цілей. Після встановлення основних припущень, методологія системного передбачення стверджує, що надійне прогнозування передбачає безперервну взаємодію між контекстом, змістом і процесом змін, а також навички регулювання відносин між цими трьома. Можна виділити два рівні контексту: зовнішній контекст і внутрішній контекст. Таким чином, методологія системного передбачення на основі Big Data пропонує систему навчання, яка структурує системні дебати для формулювання основних процесів:

- 1) інтелект (фаза розмежування, моніторинг та аналіз);
- 2) уява (творча фаза та дивергентна);
- 3) інтеграція;
- 4) інтерпретація фази дії;
- 5) вплив (фаза оцінки);
- 6) взаємодія (інтерактивна фаза та фаза участі), яка триває протягом усього заходу.

Система соціальних, технологічних, економічних, екологічних, політичних та ціннісних факторів (STEERPV) формують зовнішній контекст, у який інтегрована діяльність, яка спрямована на передбачення майбутніх подій. В залежності від поточних тенденцій митних ризиків система факторів STEERPV формує реальні ситуації. Згідно з роботою Сарітаса, поєднання виявлених факторів STEERPV в рамках підходу Big Data набуде вигляду матриці, представленої в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

**Системний підхід до стратегічного передбачення митних ризиків:
адаптовано з матриці методології системного передбачення О. Сарітаса**

[49]

	Структура/ етап навчання	Творча фаза	Організаційний етап	Фаза стратегії	Фаза дії
	інформація	Уява	Інтеграція	Інтерпретація	Втручання
Розбіжні методи (відкриті та креативні)	Дослідження та сканування	Концептуалі- зація/ Моделювання	Визначення пріоритетів, аналіз	Стратегії та програми	Плани, політика, дії
	Горизонтне сканування Слабкі сигнали	Аналіз сценарію	Оцінка ризику	Аналіз перехресного впливу	Ключові технології
	Карта знань і досліджень			Логічний контекст	Оперативне дослідження
	Огляд літератури				
Конвергентні методи (цільові та специфічні, кількісні)	Аналіз політики в галузі науки та інформаційних технологій	Моделювання сценаріїв	Соціальні витрати/ навчання	Лінійне програмування	Дослідження впливу
	Бібліометрія	Динаміка систем	Економічний мультиплікатор		

У нашому випадку основними завданнями митної адміністрації є досягнення цілей щодо доходів, сприяння торгівлі та управління ризиками безпеки, пов'язаних з потоком людей і товарів.

В таблиці 3.2 детально описані пріоритети митних адміністрацій. Матриця враховує ці пріоритети, особливо у випадку країн, що розвиваються. Для використання великих даних і прогнозного аналізу ризиків можна

використовувати матрицю пріоритетів, щоб гарантувати, що зусилля зосереджені насамперед на найбільш підходящих важелях.

Таблиця 3.2

Управління ризиками в митних адміністраціях країн, що розвиваються

<ul style="list-style-type: none"> - Співпраця між прикордонними відомствами - Двостороннє співробітництво (з іншими країнами) - Створення адміністративних структур для управління митними ризиками 	<ul style="list-style-type: none"> - Глобальна та національна інформаційно-розвідувальна стратегія - Глобальна та національна стратегія управління ризиками - Захист народного господарства - Захист прав споживачів, суспільства, культурної спадщини, інтелектуальної власності та охорони навколишнього середовища - Інтеграція ризик-менеджменту як культури управління
<ul style="list-style-type: none"> - Стягнення доходів (митних зборів) 	<ul style="list-style-type: none"> - Стратегія розгортання митного контролю - Заходи щодо дотримання національного законодавства - Заходи сприяння торгівлі та подорожам

Згідно з дослідженням ОЕСР [27], системи оподаткування та трансфертів зменшують загальну нерівність доходів у всіх країнах, а тому можуть бути проведені перехресні дослідження з метою впровадження податкової політики, зокрема митної, яка може сприяти досягненню економічних цілей, визначених у стратегічних планах країни. У сфері контролю ризиків та аналізу ризиків СОТ все частіше рекомендує нові методи, включаючи «дзеркальний» аналіз даних. Різні зацікавлені сторони в ланцюжку поставок у всьому світі (імпортери, експортери, вантажовідправники тощо) мають вичерпні бази даних, що стосуються торгівлі. Митна адміністрація з метою кращої оптимізації планування та організації переміщень і потоків зможе наблизитися до цих суб'єктів, забезпечуючи дотримання чинного законодавства. Вона також зможе в рамках глобальної мережі з синхронізувати дані за допомогою «техніки дзеркального обчислення». У своїй статті про великі дані та хмарні обчислення Чанцин Цзі [42] піднімає межі сучасних технологій, порівнюючи їх швидкість зростання зі швидкістю одержаних даних. Проте, завдяки очікуваним перспективам квантових обчислень, ми можемо, наприклад, розробити нові

методи криптографії, безпека яких базується на основах квантового формалізму, або нові обчислювальні методи, які можуть бути експоненціально ефективнішими, ніж класичні методи. З точки зору цінностей і соціальної точки зору, у стандартній моделі ухилення від сплати податків, спочатку запропонованій, платник податків розглядається як ізольований максимізатор корисності, який приймає портфельне рішення в межах невизначеності. Сприйняття фізичною особою справедливості свого податкового тягаря може вплинути на його рішення щодо ухилення від сплати податків. Справді, Спайсер і Бекер (1980) [50] надали докази того, що ті, хто вважає, що податкова система несправедливо ставиться до них, з більшою ймовірністю ухиляються від податків, щоб відновити справедливість. Теоретизовані вченими до того, як вони були прийняті в кількох країнах, таких як США, Великобританія чи Франція, «підштовхування» виявляються ефективним інструментом для спонукання платників податків змінити певну поведінку, яка підриває ефективність митного адміністрування та досягнення поставлені перед ним цілі. У разі країн, що розвиваються, де податкове питання є пріоритетним у розробці державної політики, передбачення є ефективним інструментом для заохочення оцінки впливу, який може слугувати еталоном для оновлення в багатодисциплінарних експертних групах і подаватися до митної адміністрації. прогнози бази даних.

Висновки до розділу 3

Дослідження новітніх підходів до управління митними ризиками в країнах, що розвиваються можемо зробити висновок про те, що одним із перспективних підходів є використання технологій Big Data, який спрямований на реалізацію інструментів прогнозування митних ризиків. Використання технологій Big Data в Україні є перспективним з огляду на низький рівень ефективності митних органів щодо виявлення і превентивного реагування на міні ризики.

Методи аналізу митних ризиків за допомогою Big Data дадуть змогу аналізувати значно більше даних щодо ризикової діяльності суб'єктів

зовнішньоекономічної діяльності, ніж зараз має змогу аналізувати система АСУР. Окрім цього, підхід Big Data мінімізує суб'єктивні фактори під час формування профілів ризиків, адже активізуються процеси машинного навчання, які не вимагають втручання людини.

Підхід Big Data до аналізу митних ризиків дає змогу розвивати підхід передбачення ризиків, який ґрунтується на аналізі соціальних, економічних та ціннісних факторів, що визначають мотиви діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності в умовах існуючого податкового та регулятивного навантаження. Відтак виявлення факторів ризику і передбачення активізації митних ризиків дозволить митним органам оперативно реагувати на негативні зміни в системі митного контролю, митного оформлення та перетину митного кордону товарами. Окрім цього отримані результати аналізу ризикового поля діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, посадових осіб митних органів і функціонування всієї митної системи країни дасть змогу створити підґрунтя для побудови ефективної стратегії управління митними ризиками та системи реагування на порушення митного законодавства.

ВИСНОВКИ

Інтеграція України до світового економічного співтовариства актуалізує питання забезпечення національної економічної безпеки. Захист національних інтересів України, забезпечення яких зокрема покладено на державні митні інститути, значною мірою залежить від ефективності здійснення митного контролю. Сучасні технології митного контролю повинні бути орієнтовані не лише на посилення безпеки держави, але й створення сприятливих умов бізнесу шляхом спрощення та прискорення проведення митних процедур. Тому на зміну тотальному митному контролю приходять система управління митними ризиками, яка спрямована на виявлення порушень митного законодавства суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності з мінімальним втручанням в їх роботу.

Ефективність системи контролю за митними ризиками залежить від правильного трактування сутності митного ризику, що в економічній літературі з питань митної справи отримало велику кількість підходів. Однак, комплексністю та відповідністю еволюційним тенденціям розвитку митної справи вирізняється підхід де під митним ризиком розуміють ймовірність реалізації певної митної загрози з прогнозованим або не прогнозованим можливим збитком для державного бюджету, а також можливими негативними наслідками для митної системи. При цьому ймовірність реалізації повинна збалансовано розраховуватися на підставі комплексної оцінки показників цієї ймовірності – як у зовнішньому, так і у внутрішньому середовищі.

Управління митними ризиками на засадах селекції за своєю суттю є категорією митної практики та стандартів митного регулювання. Тому на увагу заслуговує стандарт Всесвітньої митної організації ISO 31000, який описує інтегрований підхід до управління митними ризиками. Цей підхід реалізується на основі використання технологій управління змінами, знаннями та якістю ґрунтуючись на ширшому використанні європейської та національної ІТ-платформи та міжвідомчої співпраці для розвитку регіонального управління

ризиками й створення міжвідомчих профілі ризиків. Інтегрована модель управління митними ризиками спрямована на вирішення таких проблем як: швидкі зміни внутрішнього та зовнішнього середовища, технологій, завдань митних органів; досягнення ефективного та результативного задоволення потреб усіх зацікавлених сторін у відповідності до стабільного функціонування митної системи та впровадження інновацій у професійну діяльність митників.

Аналіз роботи АСУР в сфері селекції та управління митними ризиками дав змогу виокремити декілька недоліків цієї системи: на роботу АСУР впливає суб'єктивний людський фактор, адже саме працівники митних органів створюють профілі ризику і наповнюють ними систему; велика кількість профілів ризику може одночасно застосовуватися до однієї і тої ж митної декларації, в такому разі АСУР об'єднає їх в одну вказівку щодо проведення митних формальностей, однак на практиці для такої декларації можливо потрібно буде здійснити всі митні формальності, проте в результаті вказівки АСУР буде проведено лише одну; база даних АСУР на сьогоднішній день не дає можливостей для формування окремих типів звітів, на основі аналізу яких можна було б сформулювати вичерпну і конкретну оцінку для кожного профілю ризику, що знижує ефективність системи управління митними ризиками в Україні.

На основі дослідження тенденцій стягнення штрафів за порушення митного законодавства доведено низьку ефективність виконання судових рішень, адже лише від 1,3% до 17,7% від суми накладених судами штрафів сплачується до Державного бюджету України. Зокрема визначено, що в 2018 році судами за порушення митних правил було накладено штрафів на суму 9,8 млрд. грн, що більше ніж надходження до бюджету від ввізного мита на 6 млрд. грн., однак до Державного бюджету України було стягнуто лише 124 млн. грн. або 1,3%.

Низька ефективність роботи митних органів і судової системи, на наш погляд з одного боку зумовлена високим рівнем корупції в Україні, а з іншого неефективністю законодавства у сфері застосування стягнень за адміністративні

правопорушення митних правил, зокрема з огляду на короткий строк позовної давності, який становить 6 місяців. Відтак через завантаженість судів або свідоме затягування судових процесів призводить до закриття адміністративних та кримінальних проваджень щодо порушників митних правил.

Доведено, що результатом проявів митних ризиків є не лише факти порушення митного законодавства, але й недотримання надходжень від експортного та імпорного мита до державного бюджету. Тому, митно-тарифне регулювання зовнішньої торгівлі України повинно включати в себе не лише зовнішні зобов'язання, але й орієнтуватися на національні інтереси та стан і структуру національної економіки. Відтак, зважаючи на те, що на території України вже сьомий рік ведуться бойові дії, наша держава має повне право (закріплене міжнародними угодами, в т.ч. Світовою організацією торгівлі) впроваджувати заходи із захисту внутрішнього ринку, адже внаслідок військового конфлікту було втрачено російський ринок збуту, який був найбільшим для українських експортерів. Можливість експорту продукції в країни Європейського Союзу після підписання угоди про асоціацію залишається обмеженим, адже для України застосовується квотний принцип, а також реалізується так званий «Зелений курс», який передбачає введення вуглецевого податку. З іншого боку, перед Урядом стоїть завдання щодо зменшення дефіциту державного бюджету в умовах пандемії COVID-19. Тому запровадження експортного мита на експорт сировинної продукції видобувної промисловості та сільського господарства в розмірі 0,5-1% зважаючи на високий офіційний рівень рентабельності не стане критичним для цих галузей, однак через кілька років дозволить сформувати фонд національного добробуту, який може стати альтернативою зовнішніх державних запозичень.

Одним із напрямків підвищення ефективності митної політики в контексті управління митними ризиками є впровадження елементів електронного врядування в роботу митниці, що дасть змогу нашій державі мінімізувати фінансові втрати при розмитненні товарів, а це в свою чергу дозволить суттєво збільшити надходження до державного бюджету від митних платежів.

Дослідження новітніх підходів до управління митними ризиками в країнах, що розвиваються можемо зробити висновок про те, що одним із перспективних підходів є використання технологій Big Data, який спрямований на реалізацію інструментів прогнозування митних ризиків. Використання технологій Big Data в Україні є перспективним з огляду на низький рівень ефективності митних органів щодо виявлення і превентивного реагування на міні ризики.

Методи аналізу митних ризиків за допомогою Big Data дадуть змогу аналізувати значно більше даних щодо ризикової діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, ніж зараз має змогу аналізувати система АСУР. Окрім цього, підхід Big Data мінімізує суб'єктивні фактори під час формування профілів ризиків, адже активізуються процеси машинного навчання, які не вимагають втручання людини.

Підхід Big Data до аналізу митних ризиків дає змогу розвивати підхід передбачення ризиків, який ґрунтується на аналізі соціальних, економічних та ціннісних факторів, що визначають мотиви діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності в умовах існуючого податкового та регулятивного навантаження. Відтак виявлення факторів ризику і передбачення активізації митних ризиків дозволить митним органам оперативно реагувати на негативні зміни в системі митного контролю, митного оформлення та перетину митного кордону товарами. Окрім цього отримані результати аналізу ризикового поля діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, посадових осіб митних органів і функціонування всієї митної системи країни дасть змогу створити підґрунтя для побудови ефективної стратегії управління митними ризиками та системи реагування на порушення митного законодавства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти: монографія. Дніпропетровськ : Академія митної служби України, 2009. 543 с.
2. Бернстайн П. Против богов: Укрощение риска : пер. с англ. / Бернстайн П. М. : Олимп-Бизнес, 2000. 400 с.
3. Вербицька Г. До визначення поняття «ризик». Економіка України. 2004. № 4. С. 83-87.
4. Войцещук А. Д. Фіскальні та нефіскальні ризики митного простору України в умовах лібералізації торгівлі й спрощення митних процедур. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2017. Вип. 5. С. 64-69.
5. Гейдарова О. В., Охотнік І. В. Побудова системи ризик-менеджменту в митній справі: світовий досвід. Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2015. № 2(2). С. 129-132.
6. Голишевська Л. В., Кобзар Т. О. Аналіз та оцінка ризиків під час здійснення митного регулювання ЗЕД. URL: http://www.rusnauka.com/25_WP_2010/Economics.
7. Джумурат О. В. Етапи реалізації ризик-менеджменту. Митна безпека. Серія : “Економіка”. 2010. № 1. С. 70-77.
8. Єгоров О. Б. Митна економіка (Україна – СОТ – ЄС): посібник. Одеса: ПЛАСКЕ ЗАТ, 2005. 226 с.
9. Зайцев В. Є. Митна політика України в контексті євроінтеграційних відносин. Вісник економічної науки України. 2017. № 2. С. 43-47.
10. Звіт про результати аудиту ефективності діяльності Державної фіскальної служби України, Державної податкової служби України та Державної митної служби України. URL: <https://rp.gov.ua/FinControl/FinReports/?id=851>.

11. Іоненко Г. В., Скляр Н. М. Комунікативні аспекти впровадження системи «Електронна митниця». Торгівля і ринок України. 2018. № 1. С. 153-162.
12. Караваєв Т., Калуга Н. Митна справа в умовах COVID-19. Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. 2020. № 5. С. 42-57.
13. Комаров О.В. Експлікація митного ризику в контексті державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Вісник АМСУ. Серія: «Державне управління». 2014. № 2. С. 57-68 с.
14. Корх О. М., Кулик Г. Ю. Феномен ризику як об'єкт осмислення в теорії державного управління. Вісник Академії митної служби України. Серія : «Державне управління». 2011. № 1 (4). С. 18-24.
15. Кулик Г. Класифікаційна модель системи ризиків у митній службі України. Вісник Національної академії державного управління при Президентіві України. 2012. № 2. С. 91-98.
16. Митна енциклопедія : У двох томах / Редкол.: І.Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. Хмельницький: ПП Мельник А.А., 2013. Т. 2. 536 с.
17. Митна політика та митна безпека: концептуальне визначення і шляхи забезпечення [монографія] / П.В.Пашко, І.Г.Бережнюк, О.П.Гребельник, І.Г.Калетнік, та інш.; за ред. П.В.Пашка. К.: Знання. 2012. 215 с.
18. Митна політика та митна безпека: концептуальне визначення і шляхи забезпечення [монографія] / П.В.Пашко, І.Г.Бережнюк, О.П.Гребельник, І.Г.Калетнік, та інш.; за ред. П.В.Пашка. К.: Знання. 2012. 215 с.
19. Митний кодекс України: закон України від 13.03.2012, № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.
20. Об утверждении Концепции системы управления рисками в Таможенной службе: Постановление Правительства Республики Молдова от 03.11.2005 № 1144. URL: [http://www.customs.gov.md/ files/acte/legi_ru/Risk.doc](http://www.customs.gov.md/files/acte/legi_ru/Risk.doc).

21. Огонь Ц. Г. Ломейко Ю. А. Оцінка ризиків та завдання митного контролю в Україні. Економічний вісник університету. 2017. Вип. 33(1). С. 428-439.
22. Останин В. А., Плесовских Ю. Г., Рожков Ю. В. Триада “Страх-Опасность-Риск” и экономическая безопасность предпринимательства. Экономика и предпринимательство. 2014. № 2 (25). С. 181-185.
23. Офіційний сайт Державної казначейської служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua>.
24. Офіційний сайт Державної митної служби України. URL: <https://customs.gov.ua/en>.
25. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
26. Офіційний сайт Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua>.
27. Офіційний сайт ОЕСР. URL: <https://www.oecd.org>.
28. Пісной П.Я. Ризики в зовнішньоекономічній діяльності. Митна політика та актуальні проблеми економічної та митної безпеки України на сучасному етапі : матеріали Міжнародної НПК. Дніпропетровськ: АМСУ, 2008. С. 14-17.
29. Плахотна К.Є. Митно-тарифне регулювання в умовах лібералізації торгівлі. URL: <http://soskin.info/ea/2012/5-6/201217.html>.
30. Прокіпчук Л. І. Система адміністрування митних платежів: теоретичні основи та інституційні засади розвитку. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2016. Вип. 5. С. 116-120.
31. Разумей Г. Ю., Разумей М. М. Аналіз ризиків у митній справі : навчальний посібник. Дніпро : Університет митної справи та фінансів, 2017. 245 с.
32. Руководства к главе 6 Генерального приложения Киотской конвенции. Таможенный контроль. URL: <http://www.carecprogram.org>.

33. Соловьева И.В. Сущность таможенного риска и его роль в условиях современной концепции таможенного регулирования. Вісник Ростовського державного економічного університета «РИНХ» № 2 2008. с.334.
34. Софіщенко І. Я. Руба М. О. Митна політика України в умовах розвитку відносин з Європейським Союзом. Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки. 2016. № 1. С. 165-171
35. Таможенный кодекс ЕС от 2008 г. № 450
<http://kompmp.rada.gov.ua/kompmp/control/uk/doccatalog/list?currDir=47240>.
36. Таможенный кодекс Азербайджанской республики от 20.09.2011 г. №200. URL: <http://www.customs.gov.az/uploads/customs%20code.pdf>
37. Таможенный кодекс Российской Федерации / Собрание законодательства РФ. 2003. № 22.
38. Хапілін С.А. К вопросу о фискальных рисках таможенного администрирования. Вісник Ростовського державного економічного університета «РИНХ». № 1. 2008. с. 132.
39. Шевчук С. В., Мискін Ю. І. Митна політика як важлива складова забезпечення митних інтересів держави. Формування ринкових відносин в Україні. 2018. № 7-8. С. 45-51.
40. Ширкунова Н. В. Управление рисками в таможенном контроле : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. М., 2005. 151 с.
41. Casti J. Complexification: Explaining a Paradoxical World Through the Science of Surprise, New York: Harper Collins. 1994.
42. Changqing Ji 1 al. Big Data Processing in Cloud Computing Environments, 12th International Symposium on Pervasive Systems, Algorithms and Networks. 2012.
43. Doing Bussiness. URL: <https://www.doingbusiness.org>.
44. Geourjon, A-M & Laporte, B. Risk management for targeting customs controls in developing countries: a risky venture for revenue performance? Public Administration and Development, 2005. vol. 25, no. 2, pp. 105-13.

45. Jeacocke, S., & Kouwenhoven N. (2017). Cognitive computing for Customs agencies: improving compliance and facilitation by enabling Customs officers to make better decisions. WCO News, 82, 28-30. Retrieved from https://mag.wcoomd.org/uploads/2018/05/WCO_news_82.pdf.

46. Myles G.D. and Nylor R.A. A model of tax evasion with group conformity and social customs, European Journal of Political Economy, 1996. vol. 12, issue 1, 49-66.

47. Razumei Halyna, Razumei Maksym. Implementation of integrated customs risk management in Ukraine. Customs Scientific Journal, № 2, 2019. pp. 57-67.

48. Razumiej, G., & Razumiej M. (2017) Tendencje rozwoju zarządzania ryzykiem w celnictwie ukraińskim. Monitor Prawa Celnego i Podatkowego, 3 (260), 101–106. Retrieved from http://monitorc.pl/art/3538/tendencje_rozwoju_zarzadzania_ryzykiem_w_celnictwie_ukrainskim_.

49. Saritas Ozcan, Miles Ian. Scan-4-Light: a Searchlight function horizon scanning and trend monitoring project, Foresight, 2012. Vol. 14 Iss: 6 pp. 489-510.

50. Spicer M.W., Becker L.A. Fiscal inequity and tax evasion: an experimental approach, 1980.

51. Transparensy international. URL: <https://ti-ukraine.org/>.

52. WCO (1999). International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (as amended). Retrieved from http://www.wcoomd.org/Topics/Facilitation/InstrumentandTools/Conventions/pf_revised_kyoto_conv/Kyoto_New.

53. WCO (2007, update 2018). SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade. Brussels: WCO. Retrieved from: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrumentand-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx.

54. WCO (2008). Customs in the 21st century. Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security. Retrieved from

[http://www.wcoomd.org/files/1.Publicfiles/PDFandDocuments /AnnexII-Customs in the 21st Century.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.Publicfiles/PDFandDocuments/AnnexII-Customs%20in%20the%2021st%20Century.pdf)

55. WCO (2011). Risk Management Compendium. Retrieved from <http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/compendiums/rmc.aspx>.

56. Widdowson, D. (2003). Intervention by Exception: A Study of the use of Risk Management by Customs Authorities in the International Trading Environment: A thesis submitted in fulfilment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy. University of Canberra. Retrieved from: [http://customscentre.canberra.edu.au/storage/ Intervention_by_Exception.pdf](http://customscentre.canberra.edu.au/storage/Intervention_by_Exception.pdf).

57. WTO (2013). Trade Facilitation Agreement. Retrieved from https://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/mc9_e/desci36_e.htm.