

КЛАСИФІКАЦІЯ МИТНИХ РИЗИКІВ ТА ПРИЧИНИ ЇХ ВИНИКНЕННЯ У ДІЯЛЬНОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

© Тодошук А.В., 2013

Проаналізовано існуючі класифікаційні ознаки поділу митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств. Особливого значення автор надав аналізуванню видів ризиків, які виокремлені у профілі митних ризиків, розроблені Державною митною службою України для ідентифікування та оцінювання ризиків при перетині кордону різних товарів та послуг. Зокрема автор запропонував виокремлювати такі види митних ризиків: за рівнем довіри до представлених документів суб'єктом контролю (ризик надмірної довіри та ризик недостатньої довіри); за рівнем прийнятності (прийнятний та неприйнятний ризик); за встановленою репутацією (позитивної, негативної та нейтральної або відсутньої репутації); за кількістю виникнення (пропорційні, прогресуючі, дегресуючі та регресуючі митні ризики); за причинами (суб'єктивні та об'єктивні ризики); за місцем у ланцюжку ризиків митної діяльності (причинні (первинні), наслідкові (вторинні) та поєднувальні ризики). Розкрито суть усіх запропонованих видів митних ризиків та описані особливості виникнення цих ризиків у діяльності машинобудівних підприємств. На засадах виокремлення митних ризиків можна сформулювати карти ризиків для практичного використання їх під час ідентифікації ризиків, їх оцінювання та зниження негативних наслідків їх дії. Автор дійшов висновку, що митні ризики є тісно пов'язаними із іншими видами економічних ризиків, що виникають у діяльності підприємств і відповідно здатні збільшувати або зменшувати їх рівень.

Ключові слова: митний ризик, машинобудівні підприємства, класифікації ризиків, причини виникнення ризиків.

A.V. Todoschuk

Lviv Polytechnic National University

CLASSIFICATION OF CUSTOMS RISKS AND THEIR CAUSES IN THE ACTIVITIES OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES

© Todoschuk A.V., 2013

In the article it was analysed the existing classification criteria of distributing customs risks in the machine-building enterprises. Of particular importance it was devoted by analyzing types of risks that singling customs risk profiles developed by the State Customs Service of Ukraine for the identification and assessment of risks at the border of various goods and services. In particular, the author proposed to isolate these types of customs risk: the level of trust in the documents subject to the control (risk of over-confidence and lack of confidence in risk), the level of acceptability (acceptable and unacceptable risk), according to the established reputation (positive, negative and neutral or missing reputation) by the number of (proportional, progressive, and regressing customs risk), by cause (subjective and objective risk) at the place in the chain of customs risk activities (cause (primary) effect (secondary) and conjoint risks). It was proposed the essence of types of customs risk and describes the features of the occurrence of these risks in the machine-building enterprises. On the basis of the isolation of customs risk it can generate risk maps for the practical application of the identification of risks, their assessment and reducing the negative consequences of their actions. The author concludes that the customs risks are closely related to other types of economic risks arising from the activities of enterprises and therefore are able to increase or decrease their level.

Key words: customs risk, machine-building enterprise, risk classification, reasons of cause's risks.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Більшість науковців погоджуються із тим, що рівень і кількість митних ризиків залежать не тільки і не стільки від діяльності підприємств та митниць, а скоріше від ефективності їхньої взаємодії. Так активна взаємодія дає змогу обрати адекватну форму контролю, яка, з одного боку, зводить до мінімуму адміністративні процедури та бюрократію, а, з іншого, дає змогу з високою ймовірністю спростувати або виявити порушення під час перетину митного кордону країни товарами машинобудівних підприємств.

Співпраця підприємства та митних органів творить основу для виникнення певних специфічних ризиків, які є відмінними від економічних ризиків. Тому слід виокремити митні ризики та охарактеризувати їх для подальшого можливого застосування у практиці ідентифікування, оцінювання та передження.

Аналіз останніх досліджень та публікацій, в яких започатковано розв'язання цієї проблеми. Згідно із Порядком розроблення профілів ризиків, який затверджений Наказом Державної митної служби України №1514 від 22.12.2010 (із відповідними змінами наказу Держмитслужби №22 від 11.01.2012) до основних джерел та сфер виникнення митних ризиків потрібно зараховувати [1]: митний режим, характер порушення, мета порушення (умисел), вид товару, стосовно якого може бути вчинене порушення.

Зокрема за митним режимом ризики виникають при: імпорті, реімпорті, експорті, реекспорті, транзиті, тимчасовому ввезенні (вивезенні), на митному складі, у спеціальній митній зоні, магазині безмитної торгівлі, при переробці на митній території України, переробці за межами митної території України, знищенні або руйнуванні, відмові на користь держави [1].

Можливими характеристиками порушення є: неправильна класифікація товару, неправдиві дані про походження товару, заниження/завищення митної вартості товару, недекларування товару, контрабанда/приховування від митного контролю, неправильні дані про підстави надання пільг зі сплати митних платежів, неправильні дані про характеристики/властивості товару, декларування товару не своїм найменуванням [1].

Серед ймовірних цілей порушення в порядку запропоновано виокремлювати: ухилення від сплати/зменшення розміру ввізного мита, ухилення від сплати/зменшення розміру вивізного мита, ухилення від сплати/зменшення розміру особливого виду мита (антидемпінгового, спеціального, компенсаційного, відшкодування ПДВ), ухилення від сплати/зменшення розміру акцизного збору, використання митних пільг, ухилення від нетарифних обмежень [1].

Вирізняють такі види товарів, стосовно яких може бути вчинене порушення: товари сільськогосподарського виробництва, метали та брухт, товари, які містять об'єкти права інтелектуальної власності, отруйні, радіоактивні, вибухові речовини, небезпечні відходи, наркотичні засоби, психотропні речовини, зброя та боєприпаси, історичні та культурні цінності, міжнародна торгівля дикими видами тварин та рослин, що перебувають під загрозою зникнення [1].

У розробленому профілі ризиків основна увага сконцентрована на перетині товарів підприємства, однак можливий вищий рівень митних ризиків у разі проблем із перетином кордону працівників підприємства (особливо керівників), майна підприємства, транспортних засобів тощо. Затримка ключових керівників великих машинобудівних підприємств з різних причин на кордоні може завдати підприємству значних негативних наслідків. Також простоювання транспортних засобів на кордоні із різних причин наносить підприємству збитки. Тому митні ризики можна поділити на митні ризики об'єктів ЗЕД, митні ризики суб'єктів ЗЕД, митні ризики майна суб'єктів ЗЕД та митні ризики працівників суб'єктів ЗЕД. Доцільно виокремлювати митні ризики керівників підприємств, які приносять значно більші негативні наслідки та митні ризики виконавців машинобудівних підприємств.

Так при перетині кордону керівників підприємств неодноразово затримували за незаконне перевезення об'єктів. Також відомі випадки тінювих розрахунків, в яких бере участь вітчизняне машинобудівне підприємство, відповідно, керівників якого затримували за незаконне перевезення готівки [2].

За учасниками ЗЕД та міжнародної поставки товарів потрібно митні ризики поділяти на: митні ризики виробника (наприклад, відсутність сертифікації або її невідповідність), митні ризики перевізника, митні ризики митного брокера (у разі неправильного заповнення ВМД), митні ризики агента та експедитора, митні ризики імпортера, митні ризики власника складу.

Митні ризики виникають для машинобудівних підприємств двічі під час оформлення перетину кордону країни походження товару та країни імпортера товару. При цьому склад та рівень митних ризиків однієї країни різняться від іншої. Тому можна виокремлювати внутрішні митні ризики та зовнішні митні ризики. Внутрішні митні ризики – це ризики, які виникають у разі перетину національного кордону продукції або працівниками машинобудівного підприємства, якщо це підприємство несе витрати на транспортування та усі ризики із постачання цієї продукції. Зовнішні митні ризики – це ризики, які виникають у разі перетину іноземного митного кордону продукції або працівниками машинобудівного підприємства.

Водночас підприємство під час взаємодії із митними органами також наражається на низку специфічних ризиків, які виникають винятково за такої взаємодії. Зокрема науковці виокремлюють такі види ризиків для підприємств [3]:

- ризик відсутності сертифікатів або несвоєчасної сертифікації продукції;
- ризик помилкового обчислення митних зборів, акцизу, ПДВ;
- ризик невиконання вимог по заповненню митних документів;
- ризик порушення митного законодавства;
- ризик використання транспортних засобів, які не відповідають митним вимогам.

Митний ризик формується із низки економічних ризиків різних учасників зовнішньоекономічної діяльності. Зокрема у міжнародному постачанні товарів, зазвичай, беруть участь виробник товару, експортер, перевізник, імпортер, яким притаманний свій спектр економічних ризиків [4].

Цілі статті. Проаналізувати наявні класифікації ризиків, причин їх виникнення та запропонувати власні класифікаційні ознаки та види митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств.

Основний матеріал дослідження. Ризики, які виникають у взаємодії між митними органами та підприємством, можна поділити за рівнем довіри до представлених документів суб'єктом контролю на: ризик надмірної довіри та ризик недостатньої довіри.

Ризик надмірної довіри у системі “підприємство-митниця” виникає тоді, коли один із суб'єктів, використовуючи, зазвичай, одне джерело інформації, довіряє іншому суб'єкту.

Ризик недостатньої довіри – це відхилення у звичній діяльності суб'єктів взаємодії “підприємство-митниця”, пов'язане з тим, що закрадаються сумніви щодо правдивості наданої та підтвердженої інформації.

Також у практичній діяльності виникає ризик помилкового підтвердження, який характеризується як ймовірність настання негативних наслідків в результаті дії ризику, за умови настання якого підтверджуючі документи, які надало підприємство на митницю, свідчать про відсутність перекручень у офіційних документах, про що змушений засвідчити і працівник митниці, а насправді такі перекручення існують.

Сам процес управління ризиками потребує додаткових ресурсів і, інколи, витрати, спрямовані на виявлення та управління ризиків, значно перевищують отриманий соціально-економічний ефект від їх виявлення, управління та зниження. Тому у системі взаємодії як підприємство, так і митні органи змушені ризикувати. Відповідно ризики можна поділяти за прийнятністю на: ризик прийнятний та ризик неприйнятний.

Ризик прийнятний тоді, коли збитки та негативні наслідки, отримані від взаємодії у системі “підприємство-митниця”, не становлять істотної загрози для діяльності кожного із суб'єктів такої взаємодії.

У разі взаємодії підприємства із митними органами важливо створити певну позитивну репутацію, що дасть можливість ефективно взаємодіяти та розвивати взаємні партнерські стосунки.

Відповідно до цього, важливим та істотним ризиком є ризик репутації, який можна поділити на такі види: позитивної, нейтральної та негативної репутації.

Ризик позитивної репутації пов'язаний з тим, що суб'єкт ринку уже мав відносини із органами митниці і має позитивну митну історію, яка характеризується відсутністю порушень підприємством законодавства у митній сфері.

Ризик нейтральної репутації виникає тоді, коли підприємство тільки починає свою співпрацю із органами митниці і відсутня історія проходження митного контролю, відповідно, можуть виникати збитки внаслідок надмірного або поверхневого контролювання суб'єкта. У такому разі для зниження рівня ризику потрібно аналізувати інші показники діяльності підприємства, зокрема, взаємодію із іншими органами державної влади – органами державної податкової служби, державної фінансової інспекції тощо, а також із іншими суб'єктами ринку, насамперед, із контрагентами, досліджувати інші типи історій – кредитна, податкова тощо.

Ризик негативної репутації виникає через несприятливе сприйняття іміджу суб'єкта митного контролю через негативну історію взаємодії.

Для вітчизняних машинобудівних підприємств істотне значення мають як ризики експортної діяльності, так і імпорتنі митні ризики, оскільки більшість вітчизняних машинобудівних підприємств використовують імпорتنі матеріали та комплектуючі, які не виготовляються на території України. Так, зокрема, практично усі автомобілебудівники та автобусобудівники імпортують двигуни та коробки передач, оскільки відсутні сучасні вітчизняні аналоги. Наприклад, ПАТ “Концерн-Електрон” для створення першого вітчизняного трамвая використовував до 80 % імпортних комплектуючих. Хоча під час виробництва наступних трамваїв кількість імпортних комплектуючих скоротилась до 20 %, що, відповідно, і знизило кількість та рівень митних ризиків у діяльності цього підприємства. Тобто таке імпортозаміщення є ефективним методом зниження митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств, які мають широкий ланцюжок постачальників матеріалів та комплектуючих.

Важливим критерієм поділу митних ризиків є зв'язок між кількістю перетинів кордону та кількістю виникнення ризиків, оскільки може стати базою для вибору методу контролювання та глибини проведення перевірки суб'єкта або об'єктів машинобудівних підприємств у разі перетину кордону. Так пропонуємо за цим критерієм виокремлювати такі види митних ризиків: пропорційні, прогресуючі, дегресуючі та регресуючі.

Пропорційні митні ризики передбачають із зростанням обсягів перетину кордону продукції чи послуг пропорційне збільшення кількості та рівнів митних ризиків. Пропорційні митні ризики найчастіше виникають за чітко встановлених правил та неврахування попередніх взаємин між машинобудівним підприємством та державними митними підрозділами.

Прогресуючі ризики. Кількість ризиків зростає вищими темпами, ніж обсяг продукції та послуг, що перетинає кордон. Зазвичай, такі види митних ризиків проявляються, коли присутня негативна історія взаємин між митними органами та машинобудівним підприємством, тобто у разі попередніх перетинів кордону були виявлені порушення з боку машинобудівного підприємства або його партнера. Також можливе виникнення таких ризиків під час активізації діяльності низки машинобудівних підприємств, а, отже, збільшення товарообороту та черг у разі перетину митного кордону країни. Тому в кожному окремому випадку, окрім визначення характеру митного ризику та його виду, потрібно встановити причини виникнення та можливі чинники впливу на його рівень.

Дегресуючі ризики. Кількість ризиків зростає нижчими темпами, ніж обсяг продукції та послуг, що перетинає кордон. Такий ризик домінує за розвитку технологій та методів митного контролю, а також за наявності позитивної митної історії машинобудівного підприємства. Також засадами для виникнення таких ризиків є стабільність митних правил та митного контролю, що дає змогу підприємству підвищити продуктивність праці за рахунок існуючого досвіду.

Регресуючі ризики. Загальна кількість ризиків зменшується із збільшенням кількості продукції та послуг, що перетинають митний кордон. Окрім розвитку технологій та інструментів митного контролю виникнення таких ризиків ймовірно за умови утвердження корпоративної відповідальності та принципів ведення чесної економічної діяльності суб'єктами ринку.

Митні ризики необхідно поділити за причинами виникнення на суб'єктивні та об'єктивні причини виникнення митних ризиків діяльності машинобудівних підприємств. Суб'єктивні причини виникнення ризику залежать винятково від характеристик підприємства та працівників, які заангажовані до процесу управління та виконання ЗЕД підприємства.

До об'єктивних за причинами виникнення митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств потрібно зарахувати: інформаційної підтримки, законодавчого забезпечення, інфраструктурні, технічні, організаційні тощо.

Як зазначають вітчизняні підприємці та керівники машинобудівних підприємств, значними об'єктивними митними ризиками є інфраструктурні, оскільки на вітчизняних пропускних пунктах необхідна інфраструктура доволі погано розвинута для забезпечення усім необхідним для швидкого та ефективного проходження митного контролю. Істотно інфраструктура покращилась в період підготовки до проведення Європейського чемпіонату з футболу в Україні Євро-2012.

За суб'єктивними причинами виникнення митних ризиків виокремлюємо такі ризики: незадовільної мотивації, відсутності досвіду співпраці, низької компетентності, соціально-психологічної неадекватності завдань, комунікування, крос-культурний, низької стресостійкості, опортуністичної поведінки.

Аналізування діяльності машинобудівних підприємств показав, що протягом останніх років істотно зростає крос-культурний митний ризик, який пов'язаний із двома аспектами: у разі перетину кордонів доводиться співпрацювати із іноземцями, а також у багатьох підприємствах працюють іноземні громадяни, які відповідають за ЗЕД. Відповідно іноземці мають власні принципи, звичаї, культуру, традиції, які можуть відрізнятися від національних, що зумовлює виникнення митних ризиків. Як зазначає російський науковець, можна крос-культурний ризик поділити на ризик комунікування, ризик лінгвістичної та міжкультурної компетентностей [5].

У кожній мові є свій мовний апарат та термінологія і, інколи, важко донести працівникам підприємства або службовцям необхідну інформацію до іншої сторони внаслідок чого виникає митний ризик комунікування. Уникнути такого ризику можливо виробленням чітких митних процедур та зниження кількості та тривалості контактів між керівниками підприємств та державними службовцями або розвитку власних мовних навиків та знань.

Митний ризик міжкультурної компетенції у взаємодії між працівниками машинобудівних підприємств та державними службовцями пунктів пропуску полягає у зневажливому ставленні до принципів та культурних елементів іншої нації, проявленні ксенофобії та культурного моноцентризму, нігілізму та нетерпимості у ставленні до культурних проявів інших національностей [6, с. 30–33].

Цікавим за причиною виникнення є митний ризик опортуністичної поведінки. Суб'єктом виявлення такої поведінки може бути як державний службовець, так і представник підприємства. Перший з метою отримання хабара або заволодіння певними фінансово-матеріальними цінностями, які перетинають кордон, а, інший, з метою досягнення власних егоїстичних цілей (довести власну правоту перед колегами, нашкодити іншим працівникам, які готували продукцію до перетину кордону тощо).

Дослідження у сфері ризик-менеджменту показують, що ризики тісно пов'язані між собою, створюючи довгий ланцюжок різних видів економічних та господарських ризиків у діяльності машинобудівного підприємства. Тому за місцем у ланцюжку ризиків митної діяльності пропонуємо виокремлювати такі ризики: причинні (первинні), наслідкові (вторинні) та поєднувальні. Причинні митні ризики – це ті ризики, які стали причиною виникнення системи інших економічних та господарських ризиків діяльності машинобудівних підприємств. Вторинні митні ризики – такі ризики, які виникли внаслідок дії інших видів економічних та виробничо-господарських ризиків у діяльності машинобудівного підприємства. Поєднувальні митні ризики за розміщенням у ланцюжку ризикотворення перебувають між причинними та вторинними ризиками, фактично є таким собі містком, поєднувальною ланкою, без якої не виникали та/або не змінювали своїх властивостей (знижувались або підвищувались) вторинні ризики діяльності машинобудівного підприємства.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Загалом класифікація митних ризиків та причин їх виникнення допоможе машинобудівним підприємствам сформувати основу для розроблення ефективної системи ризик-менеджменту у вигляді мапи ризиків, груп домінуючих та домінованих ризиків, причинних та наслідкових ризиків, виокремити митні ризики за групами товарів та особливостей

діяльності машинобудівного підприємства і, як наслідок, добрати найоптимальніші методи для запобігання та зниження негативних наслідків від діяльності митних ризиків.

Подальші дослідження потрібно спрямувати на розвиток інструментів ідентифікування та оцінювання митних ризиків, а також вироблення спільних заходів для мінімізування негативних наслідків від дії митних ризиків.

1. Порядок розроблення профілів ризиків Наказ Державної митної служби України №1514 від 22.12.2010. 2. Росіянин намагався вивезти з України валюти на 46 мільйонів гривень [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://tyzhden.ua/News/91193> 3. Зовнішньоекономічна діяльність: теорія і практика сучасного менеджменту / Батченко Л.В., Дроздова Г. М., Дятлова В. В., Ткаченко О. Г., Семенова Т. В. / Донецький держ. ун-т управління. – Донецьк :Норд-Прес, 2005. – 244 с. 4. Терещенко С. Управління ризиками під час митного контролю товарів / С. Терещенко, С. Галько // Товари і ринки. – 2011. – № 1. – С. 43–49. 5. Балабанов И.Т. Риск-менеджмент / И.Т. Балабанов – М.: Финансы и статистика, 1996. – 192 с. 6. Минасова С.Г. Язык и межкультурная коммуникация / С.Г. Минасова – М.: Слово, 2000 – 624с.

УДК: 338.3:658.8

О.І. Тревого, М.Б. Швецова

Національний університет “Львівська політехніка”

СТАН, ПЕРСПЕКТИВИ ТА ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ВІТЧИЗНЯНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ У ПЕРІОД ВИХОДУ ЗІ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

© Тревого О.І., Швецова М.Б., 2013

Розглянуто сучасний стан розвитку машинобудівної промисловості України, проаналізовано показники діяльності основних експортно-орієнтованих підгалузей. Досліджено тенденції та перспективи розвитку транспортного машинобудування, визначено його сильні та слабкі ознаки, а також проблеми управління розвитком вітчизняних машинобудівних підприємств.

Ключові слова: машинобудування, промисловість, виробництво, управління розвитком, експорт, ринок.

O. Trevogo, M. Shvetsova
Lviv Politechnic National University

THE STATE, PROSPECTS AND MANAGEMEN PROBLEMS OF DOMESTIC MACHINEBUILDING DEVELOPMENT IN A PERIOD OF WORLD ECONOMIC CRISIS EXIT

© Trevogo O., Shvetsova M., 2013

This article discusses modern development of Ukrainian machine-building industry, analyzes the performance indexes of basic export oriented sub-industries, investigates strength and weakness, tendencies and prospects of railway machine-building development, considers management development problems of domestic machine-building enterprises.

Key words: machine-building, industry, production, development management, export, market.

Постановка проблеми. Машинобудування є однією з провідних галузей промисловості України, що має надзвичайно важливе значення у розвитку її економіки. Продукція машино-