

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ “ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА”



ТОДОЩУК АНДРІЙ ВАСИЛЬОВИЧ

УДК 334.025: 658.155.2

**УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ У ДІЯЛЬНОСТІ
МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

*08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)*

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Львів – 2015

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Приватному вищому навчальному закладі «Львівський університет бізнесу та права».

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Подольчак Назар Юрійович,
Національний університет «Львівська політехніка», завідувач кафедри адміністративного та фінансового менеджменту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Батченко Людмила Вікторівна,
Київський національний університет культури і мистецтв, професор кафедри економіки і менеджменту

кандидат економічних наук, доцент
Несторишен Ігор Васильович,
Державний науково-дослідний інститут митної справи, завідувач відділу наукових досліджень з організаційних питань митної справи

Захист відбудеться “05” жовтня 2015 р. о 13.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 35.052.03 у Національному університеті “Львівська політехніка” (79013, Львів-13, вул. Ст. Бандери, 12, IV н.к., ауд. 209-А).

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного університету “Львівська політехніка” (79013, Львів, вул. Професорська, 1)

Автореферат розісланий “04” вересня 2015 р.

Учений секретар спеціалізованої вченої ради к.е.н., доцент



Завербний А.С.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Інтеграція України у світову економіку, пришвидшення глобалізації, нарощування темпів та обсягів міжнародної торгівлі, зростання рівня конкуренції призвело до того, що у діяльності машинобудівних підприємств збільшилась видова кількість ризиків, підвищився їхній рівень, а наслідки стали полівимірними. На мапі ризиків сучасного вітчизняного машинобудівного підприємства домінуючого статусу набувають митні ризики, які можуть завдати значних втрат підприємствам при неадекватному управлінні ними, оскільки понад третина машинобудівних підприємств є суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). Митні ризики в багатьох випадках є причинними, що провокують виникнення інших видів ризиків у діяльності машинобудівних підприємств, часто із модифікованою природою перебігу та непередбачуваними наслідками.

Одним із ключових способів зниження та запобігання виникненню негативних наслідків дії митних ризиків є спільна взаємодія митних підрозділів (МП) Державної фіскальної служби з машинобудівними підприємствами, оскільки ці суб'єкти мають єдину мету – розвиток економіки країни через зростання обсягів зовнішньої торгівлі на засадах вироблення паритетних умов митного контролю та оформлення продукції, майна та представників усіх машинобудівних підприємств. Відсутність преференцій та забезпечення єдиних правил діяльності для усіх суб'єктів ЗЕД сприяє відкритості та рівності у конкурентній боротьбі.

У вітчизняній та іноземній літературі чимало праць присвячено проблемі формування системи ризик-менеджменту на підприємствах різних видів економічної діяльності. Зокрема, такими дослідниками, як Батченко Л., Бережнюк І., Вітлінський В., Кузьмін О., Лук'янова В., Маханець Л., Мельник О., Науменко В., Несторишен І., Крикавський Є., Подольчак Н., Петрович Й., Чухрай Н., Терещенко С. та ін., вивчались особливості управління ризиками, які виникають у діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств.

Іноземні науковці, зокрема Бойко А., Каульбарс А., Лафуенте Х., Морозова О., Уткін Е. та ін., активно розвивають ризикологію як науку про управління ризиками, що визначає рівень ефективності діяльності суб'єктів підприємницької діяльності.

Щодо митних ризиків, то їх досліджують як вітчизняні, так і іноземні фахівці з позицій МП та інших державних контролюючих органів. Однак, як свідчить практична діяльність підприємств, проходження митного контролю та митного оформлення, інші способи співпраці із МП для машинобудівного підприємства є джерелом як виникнення втрат, так і отримання додаткових преференцій та можливостей у порівнянні із конкурентами. Тому, важливо досліджувати управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств з метою підвищення конкурентоспроможності останніх як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках. Потребують вивчення такі проблеми управління митними ризиками: видова класифікація ризиків, виявлення зв'язків між видами митних ризиків та іншими економічними ризиками діяльності машинобудівних підприємств, методи кількісного оцінювання митних ризиків,

причини виникнення митних ризиків, механізми взаємодії зацікавлених груп з метою уникнення та зниження рівня митних ризиків, удосконалення та вироблення методів запобігання та зниження рівня митних ризиків тощо. Вищезазначене зумовлює необхідність системного та комплексного дослідження управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертаційної роботи відповідає науковому напряму кафедри економіки підприємств та інформаційних технологій Приватного вищого навчального закладу «Львівський університет бізнесу та права», а також науковому напряму кафедри адміністративного та фінансового менеджменту «Адміністративна діяльність та управління фінансово-економічною безпекою підприємств» Національного університету «Львівська політехніка» (номер державної реєстрації 0113U005265).

Матеріали дослідження використано під час розроблення держбюджетної теми Національного університету «Львівська політехніка»: ДБ/ПСМ «Методологія та інструментарій процесійно-структурованого менеджменту» (номер державної реєстрації 0111U001215), затвердженої наказом Міністерства освіти і науки України №1177 від 30.11.2010 р. Автором, зокрема, виокремлено особливості управління ризиками в митній справі та розвинуто методи зниження рівнів ризиків у системі процесійно-структурованого менеджменту при взаємодії підприємства та митних органів (розділ 2 «Побудова системи процесійно-структурованого менеджменту на засадах структурної декомпозиції», підрозділ 2.4. «Формування технології процесійно-структурованого менеджменту» та розділ 3 «Розроблення інструментарію процесійно-структурованого менеджменту», підрозділ 3.3 «Розроблення інструментів оптимізування управлінських рішень на засадах формалізації методів процесійно-структурованого менеджменту») (акт впровадження від 28.01.2014 р.).

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є розроблення теоретичних положень і прикладних рекомендацій щодо управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств.

Для досягнення мети у роботі встановлено такі завдання:

- розвинути понятійний апарат ризик-менеджменту у сфері управління підприємницькими митними ризиками;
- удосконалити класифікацію митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств;
- запропонувати метод ідентифікування впливу митних ризиків на індикатори діяльності машинобудівних підприємств;
- удосконалити кількісне оцінювання підприємницьких митних ризиків;
- сформувати моделі оцінювання сезонності та періодичності ЗЕД машинобудівних підприємств, які зумовлюють виникнення митних ризиків;
- розвинути метод формування запасів як ефективний спосіб запобігання та зниження рівня митних ризиків;
- розробити механізми співпраці між зацікавленими групами ЗЕД з метою зниження різних видів митних ризиків.

Об'єктом дослідження є процеси управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств.

Предметом дослідження є теоретико-методичні та прикладні положення з управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств.

Методи дослідження. Для досягнення встановленої у роботі мети було використано такі методи дослідження: систематизації, теоретичного узагальнення та системного аналізу (розкриття змісту й уточнення досліджуваних категорій – п. 1.1 та п. 1.2, розмежування понять державного та підприємницького митного ризику – п. 1.2, виокремлення особливостей управління митними ризиками на засадах використання функціонального підходу – п. 1.3, класифікація митних ризиків – п. 1.2, виокремлення чинників, що впливають на виникнення митних ризиків – п. 2.1, виокремлення переваг способів оцінювання митних ризиків – п. 2.3); економіко-статистичний (розвиток методів ідентифікування впливу митних ризиків на індикатори діяльності підприємств – п. 2.2, розроблення кількісних методів оцінювання ризиків – п. 2.3, оцінювання сезонності у виникненні митних ризиків – п. 3.1, побудова моделей для визначення оптимальних запасів із застосуванням інструментарію нечітких множин – п. 3.2, формування моделі доцільності взаємодії зацікавлених груп – п. 3.3); аналітичний і структурно-логічний (формування послідовності та рекомендацій щодо зниження митних ризиків – п. 3.3; розвиток механізмів взаємодії зацікавлених груп – п. 3.3); графічний (для наочного представлення результатів дослідження).

Теоретичною основою дослідження є наукові праці вітчизняних та іноземних авторів, матеріали періодичних видань, статистичні матеріали Державного комітету статистики України, національні та іноземні законодавчі і нормативно-правові акти, Інтернет-джерела.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розробленні теоретико-методологічних та методичних положень щодо управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств. Результати виконаного дослідження, що визначають наукову новизну, полягають у такому:

вперше:

- розроблено механізми співпраці зацікавлених груп з виокремленням її напрямів та глибини для розвитку нормативно-правової бази митної діяльності, конкретних форм митного контролю та митних процедур, покращення ресурсно-інфраструктурного забезпечення роботи прикордонних пунктів пропуску на засадах поділу та закріплення функцій, цілей та завдань для кожної зі сторін співпраці з метою запобігання та зниження рівня дисфункціональних наслідків дії митних ризиків;

удосконалено:

- понятійний апарат ризик-менеджменту у сфері управління підприємницькими митними ризиками, які відрізняються виокремленням понять «підприємницький митний ризик» (митний ризик суб'єктів ЗЕД) та «державний митний ризик», «ризик ЗЕД», «ризик міжнародної торгівлі» та «рівень митного ризику діяльності машинобудівного підприємства», «управління митним ризиком суб'єкта ЗЕД» на засадах використання функціонального підходу в менеджменті машинобудівних підприємств, що, на

відміну від відомих, дало змогу чітко окреслити сфери виникнення та дії різних митних ризиків;

- класифікацію митних ризиків уведенням низки нових класифікаційних ознак та видів митних ризиків, зокрема: за елементом ЗЕД, учасниками, прийнятністю ризику, митною історією, ключовими факторами, зв'язком між частотою виникнення ризиків та кількістю митних контролів і оформлень, причинами виникнення, залежно від технології митного оформлення, за домінуванням бар'єрів та обмежень, які, на відміну від існуючих, дають змогу сформувати ефективніші інструменти ризик-менеджменту (ідентифікування ризиків, кількісне оцінювання ризиків та методи уникнення і зниження негативних наслідків дії ризиків);

- кількісне оцінювання підприємницьких митних ризиків із виділенням втрат внаслідок митного контролю та оформлення продукції, майна і працівників-представників підприємства із використанням методу дерева рішень, що, на відміну від існуючих, дає змогу підвищити адекватність оцінок та ефективність їх використання у процесі прийняття управлінських рішень у діяльності машинобудівних підприємств;

дістали подальшого розвитку:

- метод ідентифікування впливу митних ризиків на діяльність машинобудівних підприємств шляхом використання статистики Краскела-Уоллеса, що, на відміну від існуючих, дає змогу виявити існування негативного впливу митних ризиків на продуктивність праці працівників підрозділів ЗЕД машинобудівних підприємств;

- моделі оцінювання періодичності коливань та пікових навантажень у ЗЕД машинобудівних підприємств, які спричиняють виникнення митних ризиків і вимагають заходів для їх зниження за допомогою резервування, розподілу або страхування, які, на відміну від відомих, дали змогу виявити, що пікові навантаження ЗЕД машинобудівних підприємств збігаються із піковими навантаженнями підприємств інших видів діяльності, провокуючи тим самим синергійні ефекти в процесі ризикотворення як підприємницьких митних ризиків, так і державних ризиків МП із дисфункціональними наслідками;

- метод формування запасів готової продукції як ефективного способу запобігання митних ризиків та зниження їх рівня із використанням інструментарію нечітких множин, який, на відміну від відомих, дає змогу віднайти оптимальний обсяг запасів, враховуючи особливості середовища, витрати на формування та зберігання запасів, а також структуру запасів.

Практичне значення одержаних результатів. Практичне значення результатів дослідження полягає у розробленні та удосконаленні: методики оцінювання дії сезонних чинників на рівень митних ризиків, положення щодо організування взаємодії між МП та машинобудівними підприємствами, методики оцінювання та ідентифікування митних ризиків.

Основні результати дисертаційної роботи впроваджені у діяльність низки вітчизняних машинобудівних підприємств, а саме – ПАТ «Іскра» (довідка № 211-12/4 від 02.03.2015р.), ТОВ «ОДВ-ЕЛЕКТРИК» (довідка № 321/3 від 03.03.2015р.). Також авторські пропозиції імплементовані у діяльність Львівської митниці ДФС України (довідка № 197-16/2 від 02.04.2015р.).

Основні положення дисертаційної роботи використовуються у навчальному процесі Національного університету «Львівська політехніка», зокрема при викладанні дисциплін «Керівник адміністративної служби» та «Комплексне забезпечення фінансово-економічної безпеки, частина 1» (довідка № 67-01-457 від 27.03.2015р.).

Особистий внесок автора. Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримані й опрацьовані автором особисто. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в роботі використано лише ті ідеї, положення і розрахунки, які є результатом особистої роботи здобувача і становлять його індивідуальний внесок. Доробок автора в колективні опубліковані роботи конкретизовано у списку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та наукові результати дисертаційної роботи доповідались на таких міжнародних та всеукраїнських науково-практичних та науково-методичних конференціях: 63 науково-практичній конференції науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів Національного транспортного університету (м. Київ, 2007 р.), LXIV науково-практичній конференції науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів Національного транспортного університету (м. Київ, 2008 р.), LXVI науковій конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та працівників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету (м. Київ, 12-14 травня 2010 р.), IX Міжнародній науково-практичній конференції «Маркетинг та логістика в системі менеджменту» (м. Львів, 8-9 листопада 2012 р.), Першій міжвузівській науково-практичній конференції «Інтегроване стратегічне управління: проблеми адміністрування, економічної безпеки та проектної діяльності» (м. Львів, 24-26 квітня, 2013 р.), V міжнародній науково-практичній конференції «Управління інноваційним процесом в Україні: налагодження взаємодії між учасниками» (м. Львів, 22-23 травня 2014 р.), Міжнародній науково-практичній конференції молодих науковців, аспірантів, здобувачів та студентів «Сучасні проблеми і перспективи розвитку обліку, аналізу та контролю в умовах глобалізації економіки» (м. Луцьк, 23 березня 2014 р.), Міжнародній науково-практичній конференції для студентів, аспірантів та молодих учених «Актуальні питання та перспективи розвитку економіки» (м. Київ, 20-21 березня 2015 р.), XI науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні» (м. Львів, 30 березня – 4 квітня 2015 р.), II Міжнародному науково-практичному симпозиумі «Проблеми управління зовнішньоекономічною та митною діяльністю в умовах Європейської інтеграції України» (м. Львів, 24 квітня 2015р.), а також на наукових семінарах кафедри адміністративного та фінансового менеджменту Національного університету «Львівська політехніка».

Публікації. За темою дисертаційної роботи опубліковано 21 наукова праця (з них 7 одноосібних), з яких 8 статей у наукових фахових виданнях України, 2 статті із загального переліку публікацій представлено у виданнях України, які включено до міжнародних наукометричних баз даних, 10 тез доповідей науково-практичних конференцій та 3 посібники. Загальний обсяг

публікацій становить 12,11 друковані аркуші, з яких особисто автору належать 7,04 друковані аркуші.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаної літератури (158 джерел) та 13 додатків. Загальний обсяг дисертації становить 199 сторінок, у тому числі основний зміст роботи викладено на 159 сторінках тексту. Робота містить 27 таблиць та 16 рисунків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, визначено мету та завдання, предмет та об'єкт, методологічну базу дослідження, розкрито наукову новизну та практичне значення розроблених теоретичних положень і прикладних рекомендацій з управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств.

У першому розділі «**Теоретичні та прикладні засади управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств**» розкрито сутність та особливості митних ризиків, удосконалено класифікацію митних ризиків та причини їх виникнення у діяльності підприємств, а також розвинуто особливості управління митними ризиками та взаємопов'язаність економічних ризиків із митними ризиками.

На засадах аналізування наукових досліджень у сферах ризикології та взаємодії у системі «машинобудівне підприємство-МП» виявлено відсутність виокремлення поняття «митного ризику» з позиції суб'єкта ЗЕД. У науковій літературі митний ризик виділяють як ризик, пов'язаний із діяльністю МП, що виникає як відхилення та порушення нормативно-правових актів у митній сфері та ідентифікується при виконанні функцій митного контролювання та митного оформлення. Таким чином, охоплюються виключно ті ризики, які пов'язані із завданням державі митної шкоди внаслідок зумисного або випадкового порушення нормативно-правових актів у сфері ЗЕД. Більше того, у визначенні не враховано іншої важливої функції МП, а саме – розвиток міжнародної торгівлі. Тому запропоновано враховувати у понятійному апараті ризик-менеджменту усі домінуючі цілі діяльності МП. Інші недоліки понятійно-категорійного апарату у сфері управління митними ризиками полягають у тому, що часто митний ризик ототожнюють із іншими видами ризиків (ризик ЗЕД, ризик зовнішньоекономічних операцій, ризик міжнародної торгівлі тощо), відсутнє чітке розмежування між поняттями «митний ризик», «рівень митного ризику» та «причини виникнення митного ризику», а їхнє змішування зумовлює неякісне формування системи заходів уникнення та зниження негативних наслідків дії митних ризиків.

Пропонуємо поділяти митні ризики на митні ризики державного управління, митні ризики суб'єкта ЗЕД, суспільні митні ризики, митні ризики контрагентів суб'єктів ЗЕД тощо. Зокрема, *митний ризик суб'єкта ЗЕД* – це явище, яке виникає в результаті прийняття управлінських рішень у сфері міжнародної співпраці підприємства при митному контролі та оформленні (об'єкта, суб'єкта або майна суб'єкта) та характеризується імовірністю відхилення від певного еталонного значення (цілей, завдань, планів, норм

тощо), що зумовлює як позитивні, так і негативні наслідки у діяльності як самого суб'єкта ЗЕД, так і зацікавлених груп.

Державний митний ризик є явищем, яке вказує на відхилення від установлених (планових) значень діяльності, виходячи із ринкових тенденцій або середовища діяльності МП, а також беручи до уваги забезпеченість його необхідними ресурсами. Рівень митного ризику – це кількісне вираження величини ризику (ймовірності негативних та позитивних наслідків у різних вимірниках) у сфері міжнародної співпраці підприємства при митному контролі та оформленні (об'єкта, суб'єкта або майна суб'єкта). Важливо зазначити, що навіть у діяльності МП слід виокремлювати митний управлінський ризик (спричинений неадекватністю управлінських рішень державних службовців або несприятливим зовнішнім середовищем, що призводить до надбань або втрат) та митний операційний ризик, який пов'язаний із виконанням безпосередніх функцій митного контролювання та оформлення.

Шляхом дослідження існуючих класифікацій ризиків та типології митних ризиків запропоновано низку нових класифікаційних ознак та видів митних ризиків (табл. 1).

У другому розділі “**Аналізування та оцінювання рівня митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств**” виконано аналізування чинників впливу на виникнення митних ризиків, запропоновано оцінювання впливу митних ризиків на діяльність машинобудівних підприємств, розвинуто кількісні методи оцінювання рівня митних ризиків.

Підприємницькі митні ризики здатні чинити істотний вплив на результуючі індикатори діяльності машинобудівних підприємств, при цьому наслідки не тільки є дисфункціональними, які, як правило, виокремлюються у працях вітчизняних науковців, але й виникає низка функціональних полінаслідків, здатних стати основою для розвитку підприємства. Загалом виокремлення виключно негативних наслідків, звужуючи саму сферу впливу ризиків та ймовірні наслідки, деформуючи трактування ризику, спотворюють його видову структуру та створюють латентні зв'язки між ризиками й основними індикаторами діяльності підприємства. Орієнтуючись виключно на негативні наслідки, керівники машинобудівних підприємств, часто, помилково обирають методи ідентифікування та кількісного оцінювання ризиків, що відповідно зумовлюють помилки в отриманих оціночних значеннях.

Сформовано модель ідентифікування впливу митних ризиків на діяльність працівників підрозділів ЗЕД машинобудівних підприємств шляхом використання статистики Краскела-Уоллеса, що дало змогу виявити існування негативного впливу митних ризиків на ефективність діяльності підрозділів ЗЕД, рівень якої, насамперед, вимірюється кількістю досягнених цілей та завдань у сфері ЗЕД, продуктивністю праці менеджерів ЗЕД, а отже, підтверджено домінування негативної природи виникнення підприємницьких митних ризиків.

У природі ризику закладено дві протилежні функції – стимулювальну та дестабілізуювальну. Стимулювальний аспект ризику полягає у тому, що він змушує працівника, який приймає рішення, знаходити оптимальні, раціональні способи розвитку ситуації, а дестабілізуювальний аспект – у виникненні втрат і збитків.

Класифікація видів митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств

Класифікаційні ознаки	Види митних ризиків
За елементом ЗЕД	<ul style="list-style-type: none"> - Митні ризики об'єктів ЗЕД; - митні ризики суб'єктів ЗЕД; - митні ризики майна суб'єктів ЗЕД; - митні ризики працівників суб'єктів ЗЕД
За учасниками (зацікавленими групами) ЗЕД	<ul style="list-style-type: none"> - Митні ризики виробника; - митні ризики перевізника (документально-дозвільний, габаритно-ваговий, платежів, приписів, обліку засобів та специфічний); - митні ризики митного брокера; - митні ризики агента та експедитора; - митні ризики імпортера або експортера; - митні ризики власника складу
Залежно від країни, що виконує митний контроль	<ul style="list-style-type: none"> - Внутрішні митні ризики; - зовнішні митні ризики
За рівнем довіри до наданих документів	<ul style="list-style-type: none"> - Ризик надмірної довіри; - ризик недостатньої довіри
За прийнятністю ризику	<ul style="list-style-type: none"> - Ризик прийнятний; - ризик неприйнятний
За митною історією	<ul style="list-style-type: none"> - з позитивною історією (іміджем); - з нейтральною історією (іміджем); - з негативною історією (іміджем)
За ключовими факторами	<ul style="list-style-type: none"> - Правові; - бюрократичні; - фінансові
За зв'язком між ризиками та кількістю митних контролів і оформлень	<ul style="list-style-type: none"> - Пропорційні; - прогресуючі; - дегресуючі; - регресуючі
За причинами виникнення	<ul style="list-style-type: none"> - Суб'єктивні: незадовільної мотивації, відсутності досвіду співпраці, низької компетентності, соціально-психологічної неадекватності завдань, комунікування, крос-культурний, низької стресостійкості та емоційного інтелекту, ризик опортуністичної поведінки; - об'єктивні: інформаційної підтримки, законодавчого забезпечення, інфраструктурні, організаційно-бюрократичні
Залежно від технології митного оформлення	<ul style="list-style-type: none"> - Митні ризики внаслідок митного оформлення власними силами; - митні ризики внаслідок митного оформлення брокером; - митні ризики внаслідок митного оформлення транспортною компанією
За домінуванням бар'єрів та обмежень	<ul style="list-style-type: none"> - Митно-тарифні; - нетарифні; - ризики декларування; - ризики митного контролювання; - ризики митного оформлення.

Примітка: сформовано дисертантом

Проаналізовані методи оцінювання митних ризиків дали змогу виявити, що існують методи оцінювання виключно з позицій митних органів. Тому, для оцінювання підприємницьких митних ризиків запропоновано використати формулу додаткових витрат та втрат протягом переміщення продукції чи майна від продавця до покупця із перетином митного кордону. Відповідно формула набуде вигляду:

$$R_m = P_{nr} * X_{nr} + P_p * X_p + P_{plz} * X_{plz} + P_{bo} * X_{bo} + P_z * X_z + P_k X_k, \quad (1)$$

де R_m – рівень майнового підприємницького митного ризику, грн.; P_{nr} – ймовірність виникнення ризиків при розвантажуванні та навантажуванні продукції, частк. од.; X_{nr} – обсяг втрат при розвантажуванні та навантажуванні продукції, грн.; P_p – ймовірність виникнення ризиків при перевезенні продукції, частк. од.; X_p – обсяг втрат та додаткових витрат (в тому числі і внаслідок простоювання) при перевезенні продукції, грн.; P_{plz} – ймовірність виникнення ризиків при сплаті митних платежів та зборів, частк. од.; X_{plz} – обсяг додаткових витрат та втрат внаслідок сплати митних платежів та зборів, грн.; P_{bo} – ймовірність виникнення ризиків внаслідок помилок митних брокерів або при самостійному митному оформленні, частк. од.; X_{bo} – обсяг втрат внаслідок помилок митних брокерів або при самостійному митному оформленні, грн.; P_z – ймовірність виникнення ризиків внаслідок зберігання продукції на митних складах, частк. од.; X_z – обсяг витрат внаслідок зберігання продукції на митних складах, грн.; P_k – ймовірність виникнення ризиків внаслідок помилок контрагентів (страхова компанія, кредитно-фінансова установа тощо), частк. од.; X_k – обсяг втрат внаслідок помилок контрагентів, грн.

Ризики перевезення істотно залежать від вартості перевезення, яка формується із добутку тарифу на перевезення та відстані перевезення. Останній індикатор можна вимірювати як статистичним, так і експертним методом, а також можна використати змішаний метод оцінювання рівня ризику.

Використавши вищенаведену формулу, розраховано рівні митних ризиків для діяльності ПАТ «Іскра» за результатами роботи у 2014 році, тобто, врахувавши кількість невиконаних контрактів та втрат, через різні обставини. ПАТ «Іскра» виконує як експортні, так і імпорتنі операції. Інтегральний показник рівня підприємницького митного ризику розраховано для експортних і імпорتنих операцій (табл. 2).

Таблиця 2

Результати оцінювання різних видів підприємницьких митних ризиків у діяльності ПАТ «Іскра»

Види ризиків	Експортні операції	Імпорتنі операції
Ризик розвантажувально-навантажувальних робіт ($P_{nr} * X_{nr}$), грн.	73352,85	11532,08
Ризик перевізника ($P_p * X_p$), грн.	3667642,83	1268529,63
Ризик платежів ($P_{plz} * X_{plz}$), грн.	11002928,50	3459626,26
Ризик митного оформлення ($P_{bo} * X_{bo}$), грн.	366764,2832	576604,37
Ризик дій контрагентів ($P_k X_k$), грн.	7702049,94	2306417,51
Ризик зберігання на митному складі ($P_z * X_z$), грн.	2934114,26	922567,00
Інтегральний підприємницький митний ризик (R_m), грн.	25746852,70	8545276,88

Примітка: розраховано дисертантом

Розроблено модель визначення підприємницьких митних ризиків із застосуванням дерева ймовірностей їх оцінювання у діяльності ПАТ «Іскра» при виконанні експортних операцій. Зрозуміло, що не може бути універсально-еталонного дерева ймовірності виникнення підприємницького митного ризику для усіх машинобудівних підприємств.

Також слід враховувати і конкретну партію товару, обраний митний перехід, умови Інкотермс, які використовувались при постачанні продукції та інші чинники внутрішнього та зовнішнього середовищ на момент виконання ЗЕД, а також ввести у дерево ймовірностей вагові та корегувальні коефіцієнти.

У третьому розділі **“Методи запобігання та зниження рівня митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств”** сформовано моделі оцінювання та прогнозування сезонних коливань ЗЕД, які зумовлюють виникнення митних ризиків, розвинуто метод формування запасів, а також розроблено механізми співпраці між зацікавленими групами ЗЕД з метою зниження різних видів митних ризиків.

На основі аналізування літературних джерел, присвячених вивченню періодичних коливань в економіці та управлінні, було висунуто гіпотезу про сезонність у ЗЕД підприємств та діяльності МП, яка зумовлює виникнення сезонних митних ризиків із цілою палітрою негативних явищ. Для перевірки гіпотези було відібрано найбільші суб'єкти ЗЕД у машинобудуванні Львівської області та досліджено наявність циклічності їхньої ЗЕД, а також у діяльності Львівської митниці ДФС. Сезонність провокує низку негативних наслідків, які слід усувати та запобігати їх виникненню.

Розрахунок індексу сезонності як передетап формування сезонно-декомпозиційної моделі для відібраних машинобудівних підприємств та Львівської митниці ДФС дав змогу встановити значні відхилення помісячних показників ЗЕД від середніх значень протягом 2014 року (табл. 3).

Таблиця 3

Рівень індексу сезонності ЗЕД машинобудівних підприємств та діяльності Львівської митниці ДФС

Машинобудівні підприємства та митний підрозділ	Види ЗЕД	Місячний обсяг ЗЕД (y _i), грн.	Середньомісячний обсяг ЗЕД (\bar{y}), грн.	Індекс сезонності (S), частк. од.	Індекс сезонності (S), %
ПАТ «Іскра»	Експорт	12 177 762	13 913 316	0,87525951	88%
	Імпорт	6 513 057	4809998	1,35406632	135%
	Усі види ЗЕД	18 690 819	18723315	0,99826444	100%
ТзОВ «ОДВ-ЕЛЕКТРИК»	Експорт	44 414 165	37641817	1,17991555	118%
	Імпорт	39 471 073	32508506	1,21417678	121%
	Усі види ЗЕД	83 885 238	70150322	1,19579261	120%
ТзОВ "Леоні Ваерінг Системс УА ГмбХ"	Експорт	214 336 381	124690535	1,71894667	172%
	Імпорт	149 314 425	90803394	1,64437052	164%
	Усі види ЗЕД	363 650 806	215493929	1,68752227	169%
Львівська митниця ДФС	Експорт	1 580 363878	1 292 829596	1,22240694	122%
	Імпорт	3 159 590144	2 510 343471	1,25862862	126%
	Усі види ЗЕД	4 739 954022	3 803 173067	1,24631562	125%

Примітка: розраховано дисертантом

Індекс сезонності вказує на високу ймовірність коливань у діяльності усіх аналізованих суб'єктів ЗЕД. Найбільш ймовірними є наявність сезонних змін у ТзОВ «Леоні Ваерінг Системс УА ГмбХ» та діяльності Львівської митниці ДФС. Цікаво зауважити, що у діяльності ПАТ «Іскра» згідно результатів розрахованого індексу сезонні коливання за окремими видами ЗЕД можуть бути різноспрямованими, тобто мати різну амплітуду, що компенсуватиме негативні наслідки періодичних коливань від різних видів ЗЕД.

Дослідження показало, що пікові навантаження за усіма аналізованими видами ЗЕД припадають на другу половину року, тобто в третьому та четвертому кварталах діяльності підприємств, а саме, в період з жовтня по грудень. Згідно статистичних даних обсяги ЗЕД у ці місяці зростають удвічі порівняно із першими двома місяцями року, а за імпортними операціями – ще вище.

Фактично, підприємницькі митні ризики та державні митні ризики підсилюють один одного і, можливо, навіть створюють синергійний ефект, що негативно впливає на діяльність усіх стейкхолдерів, пов'язаних із ЗЕД. Побудовані моделі сезонних коливань дають змогу спрогнозувати обсяги ЗЕД усіх досліджуваних підприємств та Львівської митниці ДФС на наступний плановий період, тобто, в нашому випадку, спрогнозовано значення обсягів ЗЕД на січень 2015 р. Адекватність прогнозованих результатів значно зростає у порівнянні із використанням традиційних кореляційно-регресійних рівнянь або кривих зростання. Важливо зазначити, що для прогнозування використано значення за такий же період і відповідне значення часового періоду (табл. 4).

Таблиця 4

Сформовані моделі сезонних коливань ЗЕД машинобудівних підприємств та діяльності Львівської митниці

Види ЗЕД	Моделі сезонних коливань ЗЕД
ТзОВ «ОДВ-ЕЛЕКТРИК»	
Експорт	$Y=37641817-2706530\epsilon \cos wt+ 802115\sin wt$, де w – частота гармоніки, t – фактор часу.
Імпорт	$Y=32508505-4509585 \cos wt+ 1814685 \sin wt$,
Усі види ЗЕД	$Y=70150322 - 3582748 \cos wt+ 339646 \sin wt$,
ПАТ «Іскра»	
Експорт	$Y=13913316 + 1138841 \cos wt- 1091967 \sin wt$,
Імпорт	$Y=4809998 - 701604\cos wt- 887915 \sin wt$,
Усі види ЗЕД	$Y=18723314 +922539 \cos wt- 2358769 \sin wt$,
ТзОВ «Леоні Ваерінг Системс УА ГмбХ»	
Експорт	$Y=1292829596 - 3881672\cos wt- 879750 \sin wt$,
Імпорт	$Y=90803395-2177152 \cos wt- 889475 \sin wt$,
Усі види ЗЕД	$Y=215493929,8 - 6058825\cos wt- 1769226 \sin wt$,
Львівська митниця ДФС	
Експорт	$Y=1292829596 - 984445 \cos wt- 66498 \sin wt$,
Імпорт	$Y=2510343471 -2598302 \cos wt+ 406145 \sin wt$,
Усі види ЗЕД	$Y=3803173067 - 3582748 \cos wt+ 339647 \sin wt$,

Примітка: пораховано дисертантом

Важливо чітко визначити вид ЗЕД, який є домінантом в утворенні сезонних митних ризиків, що ідентифіковано за максимальною амплітудою періодичних коливань. Отже, розраховані прогнозні значення за видами ЗЕД та домінуючий вид ЗЕД в утворенні сезонних підприємницьких митних ризиків подано у табл. 5.

Таблиця 5

Прогнозні значення за видами ЗЕД та домінуючий вид ЗЕД в утворенні сезонних підприємницьких митних ризиків

Об'єкти дослідження	Амплітуда сезонних коливань, грн.			Прогнозні значення видів ЗЕД, грн.			Домінуючий вид ЗЕД, що зумовлює виникнення сезонних ризиків
	Експорт	Імпорт	Усі види ЗЕД	Експорт	Імпорт	Усі види ЗЕД	
ПАТ «Іскра»	3062914	1131655	2532760	11410511	3778920	16260693	Експорт
ТзОВ «ОДВ-ЕЛЕКТРИК»	2822887	4861012	3598811	39598342	2723452	678450960	Імпорт
ТзОВ «Леоні Ваерінг Системс УА ГмбХ»	3980118	2351841	6311855	125304286	84532345	209836631	Усі види ЗЕД
Львівська митниця ДФС	986688	2629853	3598811	1114546	2723452	3837999	Усі види ЗЕД

Примітка: пораховано дисертантом

Слід додати, що небезпекою для діяльності підприємств є не лише максимальні навантаження, але й мінімальні, оскільки при мінімальних обсягах ЗЕД виникають дещо інші види митних ризиків (знайти відповідного перевізника, укомплектувати продукцію, сформувати нову логістику, перерозподілити структуру витрат через збільшення навантаження умовно-постійних витрат на одиницю продукції у ЗЕД тощо). Однак, вони можуть бути ще більш небезпечними для діяльності машинобудівних підприємств, ніж за високих обсягів ЗЕД.

Для розрахунку загальних втрат від простоювання продукції машинобудівних підприємств на митному кордоні з різних причин (однак в даному випадку об'єктивних) запропоновано використати формулу:

$$X_{m1} = [(V_{pr} * n_d)^m + V_{prt} + V_{ps}] * (K_t / K_{t-1}), \quad (2)$$

де X_{m1} – митний ризик втрат від простоювання продукції на митному кордоні, грн.; V_{pr} – вартість продукції, яка простоює на митному кордоні, грн.; n_d – банківська відсоткова ставка, частк. од.; V_{prt} – додаткові витрати на простоювання транспортних засобів та зберігання продукції на митному складі, грн.; V_{ps} – втрати від псування, грн.; K_t, K_{t-1} – обмінний курс в періоди $t, t-1$ відповідно, а $(K_t - K_{t-1})$ – курсові втрати або прибуток внаслідок коливання валюти, грн.; m – період часу.

Курсові втрати будуть відчутними тоді, коли підприємство використовує імпорتنі компоненти та експортує власну продукцію за кордон. Також вони можливі при реекспорті та реімпорту продукції за умови, що змінилося

значення курсів валют між моментом часу розрахунку із продавцем та покупцем машинобудівної продукції.

Втрати слід розрахувати за майном машинобудівного підприємства, яке затримано на кордоні:

$$X_{m2} = [(V_{mn} * n_d)^m + V_{prt} + V_{ps}] * (K_t / K_{t-1}), \quad (3)$$

де X_{m2} - митний ризик втрат від простоювання майна підприємства на митному кордоні, грн.; V_{mn} – вартість майна машинобудівного підприємства, яке простоє на митному кордоні, грн.

Важливо визначити рівень втрат і від затримки фізичних осіб – працівників машинобудівних підприємств, оскільки вважається, що підприємство не несе таких втрат. Однак, аналізування діяльності підприємств свідчить, що такі втрати найважче розрахувати, оскільки вони можуть мати довгострокові наслідки у формі зниження продуктивності праці працівників, погіршення морально-психологічного клімату в колективі, психологічних зривів, втрати мотивованості і навіть загострення хронічних хвороб тощо.

Відповідна формула матиме вигляд:

$$X_{m3} = V_l * h * (1 + n_d)^m + V_{vid}, \quad (4)$$

де X_{m3} – митний ризик втрат від затримки працівників машинобудівних підприємств на митному кордоні, грн.; V_l – заробітна плата працівника, грн./год.; h – кількість годин затримки працівників машинобудівних підприємств, год.; V_{vid} – додаткові витрати на відрядження у зв'язку із затримкою працівників підприємства, грн.

Вивчення практичної діяльності Львівської митниці ДФС та вітчизняних машинобудівних підприємств показало, що митний ризик затримки працівників виникає досить рідко, тому обчислимо рівень митних ризиків для різних машинобудівних підприємств згідно даних протягом 2014 року лише для ризику продукції та майна. Зокрема, розрахунки показали, що найвищі рівні ризиків можуть виникати внаслідок експортно-імпортних операцій по продукції підприємств. Зокрема, ймовірність втрат та витрат по продукції для машинобудівних підприємств такі: СП «Сферос-Електрон» - 1340882,37 грн., ТзОВ «ОДВ-ЕЛЕКТРИК» - 34606557,17 грн., ТзОВ «Леоні Ваерінг Системс УА ГмбХ» - 77577814,74 грн. Ймовірність втрат та витрат за майном машинобудівних підприємств становить: СП «Сферос-Електрон» - 693176,42 грн., ТзОВ «ОДВ-ЕЛЕКТРИК» - 10528711,28 грн., ТзОВ «Леоні Ваерінг Системс УА ГмбХ» - 51761084,16 грн.

Запропоновано моделі для розрахунку оптимальних рівнів запасів у діяльності машинобудівних підприємств із врахуванням основних груп втрат, курсових коливань та різниці у цінах країн контрагентів. Класично формування запасів повинно враховувати вартість на їх формування, логістику (витрати на транспортування) та можливий обсяг знижки на формування запасів. У ЗЕД слід врахувати ще один фактор формування запасів, а саме підприємницький митний ризик. Ураховуючи те, що основними характеристиками підприємницького митного ризику є високий рівень динамічності,

непередбачуваність наслідків та аспектів прояву, а значна їх кількість є абсолютно новими, з якими підприємства не зіштовхувались у попередні періоди діяльності, то запропоновано використовувати методи для прогнозування видів ризиків та їхнього рівня, а також обсягів запасів з метою зниження та компенсації негативних наслідків за допомогою інструментарію нечітких множин. Розроблена таблиця нижніх та верхніх меж запасів на засадах застосування інструментарію нечітких множин дає можливість підприємствам визначати оптимальну кількість запасів за різної ймовірності настання митних ризиків.

Відповідно до теорії нечітких множин розрахунок обсягу рекомендованих запасів здійснюється за формулою:

$$Q_r = \frac{\tilde{X}}{\tilde{B}}, \quad (5)$$

де Q_r - рекомендований обсяг запасів для мінімізації дисфункціональних наслідків дії підприємницьких митних ризиків, частк. од.; \tilde{X} - обсяг середньорічних втрат внаслідок дії підприємницького митного ризику, грн.; \tilde{B} - річний обсяг ЗЕД машинобудівного підприємства, грн.

Для розрахунку конкретного обсягу запасів необхідно побудувати таблицю значень нижньої і верхньої межі шуканого інтервалу за умови, що ймовірність $\alpha = 0; 0,1; 0,2; \dots; 0,9; 1$. Для прикладу розраховано за допомогою нечітких чисел значення верхньої та нижньої межі обсягу запасів при ЗЕД для ТзОВ «ОДВ ЕЛЕКТРИК», що наведено у табл. 6.

Таблиця 6

Нижня та верхня межі обсягів запасів при ЗЕД ТзОВ «ОДВ ЕЛЕКТРИК»

α	$40135268 + 5000000\alpha$	$55135268 - 10000000\alpha$	$815803872 + 26000000\alpha$	$865803872 - 24000000\alpha$	$\frac{40135268 + 5000000\alpha}{865803872 - 24000000\alpha}$	$\frac{55135268 - 10000000\alpha}{875803872 + 26000000\alpha}$
0	40135268	55135268	815 803 872	865 803 872	0,046356074	0,067583974
0,1	40635268	54135268	818403872	863403872	0,047064033	0,066147375
0,2	41135268	53135268	821003872	861003872	0,047775938	0,064719875
0,3	41635268	52135268	823603872	858603872	0,048491824	0,063301388
0,4	42135268	51135268	826203872	856203872	0,049211723	0,061891828
0,5	42635268	50135268	828803872	853803872	0,04993567	0,060491112
0,6	43135268	49135268	831403872	851403872	0,050663697	0,059099157
0,7	43635268	48135268	834003872	849003872	0,051395841	0,057715881
0,8	44135268	47135268	836603872	846603872	0,052132136	0,056341202
0,9	44635268	46135268	839203872	844203872	0,052872617	0,054975042
1	45135268	45135268	841803872	841803872	0,05361732	0,05361732

Примітка: розраховано дисертантом із використанням інструментарію нечітких множин

Отже, рекомендований рівень запасів не повинен перевищувати 6,76% від обсягу ЗЕД і водночас, якщо буде обрано саме такий метод зниження рівня митних ризиків, обсяги запасів ТзОВ «ОДВ Електрик» не повинні бути нижчими 4,64%. Найбільш оптимальним варіантом, за результатами діяльності ТзОВ «ОДВ ЕЛЕКТРИК» протягом 2014 р., є рівень запасів – 5,36%.

Одним зі способів уникнення та зниження ймовірності виникнення митних ризиків є залучення представників машинобудівних підприємств до

активного діалогу із розроблення нормативно-правової бази митної діяльності та конкретних форм митного контролю і митних процедур, безпосередньої діяльності прикордонних пунктів пропуску, у тому числі для покращення їх інфраструктури.

Виконане аналізування існуючих зв'язків між МП та суб'єктами ринку і контролюючими органами дав змогу виокремити такі основні напрями співпраці: вироблення основних принципів діяльності та взаємодії із партнерами, експертиза та розвиток основних видів діяльності, формування та розвиток нормативно-правової бази, контролювання та регулювання діяльності митних органів. Відповідно, налагодження такої співпраці між машинобудівними підприємствами та МП відрізнятиметься за глибиною залучення представників підприємств. Рівень співпраці доцільно виокремлювати таким чином: інформування, консультування, залучення, партнерство та співучасть (табл. 7).

Таблиця 7

Напрями співпраці між машинобудівними підприємствами та МП

Напрями співпраці	Вироблення основних принципів діяльності та взаємодії із партнерами	Експертиза та розвиток основних видів діяльності	Формування та розвиток нормативно-правової бази	Контролювання та регулювання діяльності МП
Ознаки співпраці				
Ролі підприємства	Агент змін	Експерт	Співавтор	Партнер
Сутність та особливості діяльності	Налагоджується зворотний зв'язок із суб'єктами ЗЕД, опрацьовуються пропозиції, які надходять від підприємств, що особливо тісно співпрацюють із різними видами асоціацій, які пропонують взаємовигідне співробітництво	При запровадженні нововведень у роботі МП використовується зовнішня експертиза із проведенням круглих столів, конференцій та інших заходів. Фактично, на цьому етапі підприємство стає активним експертом у діяльності МП.	Машинобудівне підприємство бере участь у розробленні усіх нормативно-правових актів та митних процедур, в тому числі, при затвердженні стратегії та цілей діяльності МП	Підприємство бере участь в оцінюванні виконання встановлених цілей та завдань МП, проводить опитування, дає експертну оцінку, бере участь у створенні наглядової ради у діяльності митниці

Примітка: розроблено дисертантом

Рівні співпраці виокремлено шляхом ранжування за критерієм – від мінімальної участі у співпраці машинобудівного підприємства до максимальної. Розроблено модель для обчислення взаємовигідності співпраці між митними підрозділами та машинобудівними підприємствами з метою забезпечення виникнення катастрофічних підприємницьких митних ризиків та зниження негативних наслідків дії інших видів ризиків.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі виконано теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення науково-практичного завдання, що полягає у формуванні концептуальних засад системи управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств. Активізація ЗЕД та зміна ринків збуту вітчизняних машинобудівних підприємств у зв'язку із підписанням угоди про асоціацію із ЄС вимагають інтенсифікації діяльності не тільки машинобудівних підприємств, але й МП, у тому числі і в сфері розвитку системи ризик-менеджменту. Як показали дослідження, дисфункціональні наслідки дії митних ризиків зумовлюють відчутні втрати у діяльності суб'єктів ЗЕД, держави та інших стейкхолдерів. Крім того, видозмінюються самі митні ризики, що змушує керівників підприємств до пошуку нових методів ідентифікування, кількісного оцінювання та формування заходів для мінімізації рівня дисфункціональних наслідків. Машинобудівні підприємства, суб'єкти ЗЕД, мають велику зацікавленість у взаємодії із МП з метою мінімізації митних ризиків. При цьому основний інтерес машинобудівних підприємств не полягає у скасуванні всіх митних зборів і платежів та відсутності митного оформлення, а у створенні прозорих та єдиних умов для усіх підприємств, що відповідно вирівнює шанси усіх суб'єктів у веденні виробничо-господарської діяльності. Більше того, сумлінні суб'єкти ЗЕД зацікавлені також у скороченні контрабанди машинобудівної продукції, оскільки це ліквідує засади конкурентоспроможної діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств. За результатами виконаного дослідження зроблено такі висновки:

1. Розвинуто понятійний апарат ризик-менеджменту у сфері управління митними ризиками і запропоновано виокремлювати митний ризик як один із видів ризиків ЗЕД, який є відмінним від валютного ризику, ризику міжнародних розрахунків, ризику міжнародних перевезень, ризику зовнішньоекономічних операцій, ризику виходу на зовнішні ринки, ризику міжнародної торгівлі та інших видів ризиків ЗЕД. При цьому, сам митний ризик запропоновано поділяти на підприємницький митний ризик (митний ризик суб'єкта ЗЕД) та державний митний ризик. Митний ризик суб'єкта ЗЕД – це явище, яке виникає в результаті прийняття управлінських рішень у сфері міжнародної співпраці підприємства при митному контролі та оформленні (об'єкта, суб'єкта або майна суб'єкта) та характеризується відхиленням від певного еталонного значення (цілей, завдань, планів, норм тощо), що зумовлює як позитивні, так і негативні наслідки у діяльності як самого суб'єкта ЗЕД, так і зацікавлених груп. Це дає підстави керівникам підприємств, суб'єктам ЗЕД, розглядати підприємницький митний ризик як одне із домінуючих джерел виникнення негативних наслідків.

2. Розвинуто класифікацію митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств шляхом додавання нових видових ознак поділу та типології, а саме: за елементом ЗЕД; за учасниками; залежно від країни, що виконує митне контролювання; за рівнем довіри до представлених документів; за прийнятністю ризику; за митною історією; за ключовими факторами; за зв'язком між кількістю виникнення ризиків та кількістю митних контролів та

оформлень; за причинами виникнення; залежно від технології митого оформлення; за домінуванням бар'єрів та обмежень. Такий підхід дає можливість виявляти джерела виникнення ризиків, домінуючі фактори їх розвитку та посилення, що відповідно створює засади для вибору адекватних методів запобігання негативних наслідків або зниження їх рівня у діяльності машинобудівних підприємств. Така класифікація є теоретичною базою для науковців та практиків у розвитку методико-прикладного інструментарію управління підприємницькими митними ризиками.

3. За допомогою індикатора Краскела-Уоллеса та на засадах аналізування статистичних даних, зібраних шляхом фотографії робочого часу, підтверджено існування зв'язку між кількістю виконаних цілей та завдань та рівнем митних ризиків, що дало змогу, відповідно, сформуванню методу ідентифікування впливу рівня митних ризиків на продуктивність праці персоналу підрозділів ЗЕД машинобудівних підприємств. Використовуючи цей метод, керівники підрозділів ЗЕД мають змогу вчасно вжити заходів для запобігання зниженню продуктивності праці персоналу, заангажованого до виконання цілей та завдань ЗЕД.

4. Удосконалено методи кількісного оцінювання підприємницьких митних ризиків, які передбачають обчислення додаткових витрат та втрат внаслідок переміщення через митний кордон продукції, майна, капіталу та представників машинобудівних підприємств на засадах побудови дерева ймовірності та вагових коефіцієнтів для кожного із підвиду ризиків. Використання удосконалених моделей кількісного обчислення рівня митних ризиків дає змогу ризик-менеджерам підприємств отримати адекватний рівень ризиків, що стане базою у процесі прийняття управлінських рішень і забезпечить відповідно вищий рівень їх виконання.

5. Сформовано моделі прогнозування періодичних коливань ЗЕД машинобудівних підприємств, які є домінуючим чинником сезонного ризикотворення, і виявлено, що пікові навантаження ЗЕД у машинобудівних підприємств співпадають із піковими навантаженнями ЗЕД суб'єктів інших видів економічної діяльності, що, відповідно, призводить до зростання рівня підприємницьких митних ризиків, створює небезпечні синергійні ефекти у біфуркаційних точках із високим рівнем невизначеності. Відповідно, рекомендовано економістам та менеджерам машинобудівних підприємств уникати пікових точок ЗЕД у період з жовтня по грудень та інтенсифікувати ЗЕД у перші місяці року на засадах використання резервів на зарубіжній території, лімітів та оптимізувати виробничо-господарські процеси протягом року. Розраховані значення за допомогою сформованих сезонно-декомпозиційних моделей дають змогу значно підвищити вірогідність їх прогнозу. Небезпекою для діяльності підприємств є не тільки максимальні навантаження, але й мінімальні. При мінімальних обсягах ЗЕД виникають дещо інші види митних ризиків (пошук форматного перевізника, укомплектування продукції, розроблення нової логістики, перерозподіл структури витрат, а саме, збільшення навантаження умовно-постійних витрат на одиницю продукції у ЗЕД тощо), однак вони можуть бути ще більш

небезпечними для діяльності машинобудівних підприємств, ніж при високих обсягах ЗЕД.

6. На засадах розвитку моделей оцінювання ймовірності та обсягів втрат внаслідок дії підприємницьких митних ризиків, запропоновано інструментарій розрахунку необхідних обсягів запасів як ефективний спосіб зниження рівня та уникнення негативних наслідків дії ризиків, враховуючи специфіку машинобудування. Оскільки запаси запропоновано встановлювати за матеріалами, комплектуванням та ресурсами, за якими найчастіше виникають підприємницькі митні ризики, відповідно це значно ефективніше та сфокусованіше знижує негативні наслідки дії ризиків, зменшує час на придбання необхідних ресурсів у випадку компенсації ризиків фінансовими ресурсами. Для розрахунку достатнього рівня запасів запропоновано враховувати обсяги середньорічних втрат до обсягів ЗЕД через корегуючий коефіцієнт формування та зберігання запасів на території іншої держави. З метою отримання високої адекватності обсягів запасів для розрахунку використано методи нечітких множин, а саме – трійок чисел у формі α зрізів, що передбачає визначення оптимальних обсягів запасів, які слід враховувати економістам машинобудівних підприємств при побудові планів, бюджетів та програм на наступний плановий період, у тому числі, і у функціональних стратегіях та цілях ризик-менеджменту.

7. Розроблено механізми співпраці між зацікавленими групами ЗЕД з метою зниження різних видів митних ризиків із чітким виокремленням рівня такої співпраці, обов'язків сторін та отриманого результату для зацікавлених груп. Такі механізми дозволять усім стейкхолдерам чітко окреслити свою функціонально-поведінкову діяльність у процесі взаємодії у сфері розвитку інструментарію ризик-менеджменту.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

1.1. Публікації у наукових фахових виданнях України

1. Тодошук А.В. Перспективи участі України у митній конвенції карнету АТА / О.Ю. Григор'єв, Ю.В. Огерчук, А.В. Тодошук, Н.Л. Калиновська // Вісник Національного Університету «Львівська політехніка». Серія: «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку». – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2005. – № 547. – С. 150–158. (Особистий внесок автора: сформовано основні можливості та переваги від участі суб'єктів ЗЕД України у митній конвенції карнету АТА).

2. Тодошук А.В. Перспективи покращення логістичного обслуговування у міжнародних пунктах пропуску / А.В. Тодошук, О.Г. Мельник, О.В. Муқан // Вісник Національного Університету «Львівська політехніка». Серія: «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку». – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2012. – № 748. – С. 182-189. (Особистий внесок автора: наведені організаційно-функціональні заходи покращення логістичного обслуговування у міжнародних пунктах пропуску як методи зниження ризиків).

3. Тодошук А.В. Тракткування та управління ризиками в системі взаємовідносин «підприємство-державна митна служба України» / Н.Ю. Подольчак, А.В. Тодошук // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку». – Видавництво Львівської політехніки, 2013. - № 769. – С 399-404. (Особистий внесок автора: запропоноване трактування підприємницьких митних ризиків).

4. Тодошук А.В. Класифікація митних ризиків та причини їх виникнення у діяльності машинобудівних підприємств / А.В. Тодошук // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія : «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку». – Видавництво Львівської політехніки, 2013. - № 778. – С 123-127.

5. Тодошук А.В. Методи управління та зниження рівня митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств / Н.Ю. Подольчак, А.В. Тодошук // Науковий вісник Ужгородського університету. – 2015. – Випуск 1 (45). Том 1. – С. 131-135. (Особистий внесок автора: сформована система заходів управління та зниження рівня митних ризиків).

6. Тодошук А.В. Ідентифікування сезонності митних ризиків та вибір методів їх зниження / А.В. Тодошук // Ефективна економіка. – 2015. - № 3. – Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://www.m.nauka.com.ua/?op=8&j=efektyvna-ekonomika>.

1.2. Публікації у виданнях України, які включені до наукометричних баз даних

7. Тодошук А.В. Оцінювання впливу митних ризиків на діяльність машинобудівних підприємств / Н.Ю. Подольчак, А.В. Тодошук // Бізнес-Інформ. - 2015. - № 1. – С. 53-58. (Особистий внесок автора: запропоновані методи виявлення а кількісного оцінювання митних ризиків)*.

8. Тодошук А.В. Кількісне оцінювання митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств / Н.Ю. Подольчак, А.В. Тодошук // Економіка: реалії часу - 2015. – № 1. – С. 140-146. (Особистий внесок автора: розвинуто методи кількісного оцінювання рівня митних ризиків)*. Електронний ресурс. – Режим доступу: economics.opu.ua/files/archive/.../140-146.pdf

2. Опубліковані праці апробаційного характеру

9. Тодошук А.В. Проблеми приєднання України до Кіотської конвенції / О.Ю. Григор'єв, А.В. Тодошук // Тези доповідей 63 Науково-практичної конференції науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів Національного транспортного університету, (м. Київ, 2007 р.). – К: НТУ, 2007. – с. 397–398. (Особистий внесок автора: ідентифіковано основні бар'єри приєднання України до Кіотської конвенції, що спричиняють низку ризиків).

10. Тодошук А.В. Шляхи удосконалення митної інформаційної системи України / І. І. Кельман, В. М. Голомовзий, А. В. Тодошук, Н.Т. Сохацька // Тези доповідей LXIV науково-практичної конференції науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів Національного

*Видання водночас є науковими фаховими виданнями

транспортного університету, (м. Київ, 2008 р.). – К: НТУ, 2008. – С. 408. (Особистий внесок автора: запропоновано нову інформаційну систему, що здатна убезпечувати від виникнення низки митних ризиків).

11. Тодошук А. В. Аспекти співробітництва митних служб Польщі та України щодо спрощення митних процедур під час переміщення через митний кордон товарів і транспортних засобів / А. В. Тодошук // Тези доповідей LXVI Наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та працівників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету, (м. Київ, 12-14 травня 2010 р.). – К: НТУ, 2010. – С. 417.

12. Тодошук А. В. Шляхи покращення логістичного обслуговування у міжнародних пунктах пропуску в Україні / О. Г. Мельник, А. В. Тодошук // Тези доповідей ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Маркетинг та логістика в системі менеджменту», (м. Львів, 8-9 листопада 2012 р.). – Львів: Видавництво Львівської політехніки. 2012. – С. 272. (Особистий внесок автора: виявлено шляхи покращення логістичного обслуговування у міжнародних пунктах пропуску в Україні).

13. Тодошук А.В. Сучасні аспекти розвитку в системі «підприємство-митниця» / А.В. Тодошук // Тези доповідей Першої міжвузівської науково-практичної конференції «Інтегроване стратегічне управління: проблеми адміністрування, економічної безпеки та проектної діяльності», (м. Львів, 24-26 квітня, 2013 р.). – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2013. – С. 60.

14. Тодошук А.В. Зниження рівня митних ризиків шляхом розвитку співпраці митних підрозділів та машинобудівних підприємств / Н.Ю. Подольчак, А.В. Тодошук // Збірник тез доповідей V міжнародної науково-практичної конференції «Управління інноваційним процесом в Україні: налагодження взаємодії між учасниками», (м. Львів, 22-23 травня 2014 р.). – 2014. – С. 49-50. (Особистий внесок автора: запропоновано глибину та напрями співпраці митних підрозділів та машинобудівних підприємств).

15. Тодошук А.В. Наслідки дії митних ризиків у діяльності машинобудівних підприємств / А.В. Тодошук // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції молодих науковців, аспірантів, здобувачів та студентів «Сучасні проблеми і перспективи розвитку обліку, аналізу та контролю в умовах глобалізації економіки», (м. Луцьк, 23 березня 2014 р.). – 2014. – Луцьк: - С. 474-476.

16. Тодошук А.В. Оцінювання втрат від дії підприємницьких митних ризиків / В.В. Тодошук // Тези доповідей ІІ Міжнародного науково-практичного симпозиуму «Проблеми управління зовнішньоекономічною та митною діяльністю в умовах Європейської інтеграції України», (м. Львів, 24 квітня 2015р.). – Львів, 2015. – С. 72.

17. Тодошук А.В. Аналізування чинників впливу на виникнення підприємницьких митних ризиків / А.В. Тодошук // Тези міжнародної науково-практичної конференції для студентів, аспірантів та молодих учених «Актуальні питання та перспективи розвитку економіки», (м. Київ, 20-21 березня 2015 р.). – м. Київ, 2015. С. 59-61.

18. Тодошук А.В. Розвиток співпраці митних підрозділів та машинобудівних підприємств з метою запобігання та зниження митних ризиків / Н.Ю. Подольчак, А.В. Тодошук // Збірник тез доповідей XI науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні», (м. Львів, 30 березня – 4 квітня 2015 р.). – м. Львів, 2015. – С. 44-47. (Особистий внесок автора: запропоновано методи співпраці митних підрозділів та машинобудівних підприємств).

3. Опубліковані праці, які додатково відображають наукові результати дисертації

3.1. Посібники

19. Тодошук А. В. Митне обслуговування транспортних перевезень: [навчальний посібник] / А.О. Босак, О.Ю. Григор'єв, О.С. Скибінський, А.В. Тодошук – Львів: «Новий світ – 2000», 2009. – 476 с. (з грифом МОНмолодьспорт України) (Особистий внесок автора: сформовано систему заходів для зниження митних ризиків).

20. Митна справа: [навч. посібник-практикум] / О.Є. Кузьмін, О.Г. Мельник, О.Ю. Григор'єв, А.О. Босак, К.О. Дорошкевич, А.В. Тодошук, М.Г. Книш, О.О. Маслак; За заг. ред. проф. О.Є. Кузьміна. – Київ: Каравела, 2014. – 232 с. (Особистий внесок автора: виокремлено основні види ризиків ЗЕД та розкрито їхню суть).

21. Бюджетування зовнішньоекономічної діяльності: [навч. посіб.] / О.Є. Кузьмін, О.Г. Мельник, О.В. Муқан, М.Є. Адамів, А.В. Тодошук. – Львів: Видавництво «Растр-7», 2014. – 242 с. (Особистий внесок автора: запропоновано розглядати бюджетування як ефективний спосіб зниження ризиків ЗЕД)

АНОТАЦІЯ

Тодошук А.В. Управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний університет “Львівська політехніка”, Львів, 2015.

У дисертаційній роботі виконано теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення науково-практичного завдання, що полягає у формуванні концептуальних засад системи управління митними ризиками у діяльності машинобудівних підприємств.

У першому розділі розвинуто термінологічний апарат ризикології, удосконалено класифікацію митних ризиків, а також розвинуто методико-прикладні аспекти управління підприємницькими митними ризиками. У другому розділі розвинуто методи ідентифікації впливу митних ризиків на діяльність працівників підрозділів ЗЕД та кількісного оцінювання митних ризиків. У третьому розділі сформовано моделі оцінювання та прогнозування сезонних коливань ЗЕД, які спричиняють виникнення митних ризиків,

розвинуто метод формування запасів, розроблено механізми співпраці між зацікавленими групами у ЗЕД з метою зниження митних ризиків.

Ключові слова: митні ризики, машинобудівні підприємства, ідентифікація та оцінювання ризику, методи зниження рівня ризику.

АННОТАЦИЯ

Тодошук А.В. Управление таможенными рисками в деятельности машиностроительных предприятий. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 - экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). - Национальный университет "Львовская политехника", Львов, 2015.

В диссертационной работе выполнено теоретическое обобщение и предложено новое решение научно-практической задачи, которая заключается в формировании концептуальных основ системы управления таможенными рисками в деятельности машиностроительных предприятий.

В первом разделе развито терминологический аппарат, усовершенствована классификация таможенных рисков, а также развито методико-прикладные аспекты управления предпринимательскими таможенными рисками. Во втором разделе развиты методы идентификации влияния таможенных рисков на деятельность работников подразделений ВЭД и количественного оценивания таможенных рисков. В третьем разделе сформирован модели оценки и прогнозирования сезонных колебаний ВЭД, вызывающих возникновение таможенных рисков, развит метод формирования запасов, разработаны механизмы сотрудничества между заинтересованными группами ВЭД для снижения таможенных рисков.

Ключевые слова: таможенные риски, машиностроительные предприятия, идентификация и оценка риска, методы снижения риска.

ANNOTATION

Todoshuk A.V. Customs management risk of machine-building enterprises. – On the right of manuscript.

Thesis for the degree of candidate of economic sciences, specialty 08.00.04 - economics and management of enterprises (by economic activity). - Lviv Polytechnic National University, Lviv, 2015.

The theoretical generalization and new solution of scientific and practical tasks is to build the conceptual foundations customs risk management activities in machine-building enterprises was proposed. Activation of foreign economics activities (FEA) and changing markets for machine-building companies in connection with the signing the agreement of association with the EU require intensification of activities not only machine-building enterprises but also the customs unit (CU), including in the sphere of risk management system.

The paper developed the conceptual framework of risk management in the field of customs risk and asked to elucidate the customs risk as one type of risk economic activity, which is different from the currency risk, international payments, the risk of

international transport, risk of FEA, risk of entering foreign markets, risk of international trade and other risks. However, author offered to differentiate the risk of customs at the customs entrepreneurial risk (customs risk of economic operators) and the state customs risk. Customs risk - a phenomenon that occurs as a result of management decisions in the field of international cooperation enterprise with mandatory crossing the customs border (object, subject, or the subject property) and is characterized by a certain deviation from the reference values (goals, objectives, plans, standards, etc.), which leads to both positive and negative consequences of both the enterprises and its stakeholders. This gives grounds managers, the trade community to consider the business customs risk as one of the dominant sources of negative consequences.

It was developed a classification of risks in the customs machine-building enterprises by adding new species traits division and typology, namely element of economic activity; for participants; depending on the country, performing customs control; the level of confidence in the documents; for acceptability of risk; customs for history; keyword factors; on the relationship between the risk and the number of crossing the customs border; for reasons of origin; depending on the customs technology; by the dominance of barriers and restrictions. This approach provides precisely identify sources of risk, the dominant factors of the development and strengthening that according creates a framework for selecting appropriate methods to prevent or reduce the negative effects of their activities in machine-building enterprises. This classification is the theoretical basis for researchers and practitioners in the development of methodological and application management tools customs entrepreneurial risk.

On the basis of analysis of data on the results of the goals and objectives of units FEA machine-building companies and customs risk of using indicator Kraskela-Wallace confirmed the existence of such a relationship, which helped form the method according identify the impact of risk on customs staff productivity units FEA machine-building companies . Using this method, head of FEA are able to take action in time to prevent the lower productivity of personnel engaged to carry out the purposes and objectives of FEA.

It was improved the methods for the quantitative assessment of customs business risks that involve calculating additional costs and losses due to cross-border products, property, capital and representatives of machine-building companies on the basis of probability and build a tree weighting coefficients for each subspecies risks. Using advanced quantitative models for calculating the customs risk enables risk managers of companies to receive an adequate level of risk that will be the basis of decision-making and provide an appropriate higher level of performance.

It was formed models predict periodic oscillations FEA machine-building companies, which is the dominant factor in seasonal risk and found that the peak in FEA machine-building companies coincide with peak FEA entities other economic activities, in accordance leads to increase of customs business risks creating dangerous synergistic effects of bifurcation points with high uncertainty. Accordingly, we recommend that economists and managers of engineering companies avoid peak FEA points from October to December and intensify FEA in the first months of the year based on the use of reserves on foreign territory limits and

optimization of production and business processes throughout the year. A value calculated using the prevailing seasonally decomposition models provide an opportunity to increase their probability forecast.

The danger for enterprises is not only the maximum load, but minimal. Since the minimum levels of FEA having slightly different types of customs risk (aspect of the carrier, staffing products, development of new logistics re-distribution of the cost structure, such as increased pressure conventionally fixed costs per unit of output in FEA, etc.), but they may be even more dangerous activities for machine-building companies than at high volumes FEA.

On the basis of assessment of probability models and volume loss as a result of customs business risks prompted calculation tools necessary volumes of stocks as an effective way to reduce and avoid the negative effects of risks. Since stocks prompted to install the materials, components and resources, which often arise custom business risks accordingly it is much more effective and more focused reduces the negative effects of risks, not time spent on acquiring the necessary resources in case of risk compensation of financial resources. To calculate the adequate level of reserves proposed to take into account the volume of average annual losses to the amount of economic activity, adjustment factor formation and storage of stocks in another state. In order to produce high volumes of reserves adequacy calculation methods used fuzzy sets - namely triples of numbers in the form of cuts, which involves determining the optimal stocks to consider economists machine-building companies in the construction plans, budgets and programs during the next planning period is including, in functional strategies and objectives of risk management.

The mechanisms of cooperation between stakeholders FEA to reduce the risk of different types of customs with a clear distinguishing of such cooperation obligations of the parties and the results to stakeholders were developed. These mechanisms allow all stakeholders to clearly define its functional and behavioral activity during interaction in the field of risk management tools.

Key words: customs risk, machine-building companies, identification and risk assessment, methods of risk reduction.