

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра залізничних станцій та вузлів

Берестов І. В., Берестова Т. Т., Пестременко-Скрипка О. С.

РИЗИКИ В МИТНІЙ СПРАВІ ТА ЇХ ОЦІНКА

Конспект лекцій

з дисципліни

«АНАЛІЗ РИЗИКІВ В МИТНІЙ СПРАВІ»

Харків 2020

Берестов І. В., Берестова Т. Т., Пестременко-Скрипка О. С.
Ризики в митній справі та їх оцінка: Конспект лекцій. – Харків:
УкрДУЗТ, 2020. – 101 с.

Досліджено особливості застосування системи управління ризиками при здійсненні митного контролю, узагальнено профілювання митних ризиків і проаналізовано міжнародний досвід щодо управління ризиками в митній справі.

Конспект лекцій призначений для студентів спеціальності 275 Транспортні технології, 275.02 Транспортні технології (на залізничному транспорті) денної та заочної форм навчання.

Іл. 14, табл. 9, бібліогр.: 24 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри залізничних станцій та вузлів 12 травня 2020 р., протокол № 11.

Рецензент

доц. Г. Є. Богомазова

ЗМІСТ

Вступ.....	5
ТЕМА 1. Управління ризиками в селективному митному контролі.....	6
1.1 Поняття ризику в митному ризик-менеджменті.....	6
1.2 Визначення поняття «митний ризик» у міжнародному законодавстві та науковій літературі.....	9
1.3 Систематизація класифікаційних ознак митних ризиків..	11
1.4 Система управління ризиками в концепції селективного підходу в загальній системі передачі міжнародного вагонопотоку на залізницях України.....	14
ТЕМА 2. Нормативно-правова база управління митними ризиками.....	18
2.1 Теоретична основа формування системи управління ризиками.....	18
2.2 Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Київська конвенція).....	19
2.3 Система управління ризиками відповідно до Рамкових стандартів Всесвітньої митної організації.....	20
2.4 Основна нормативно-правова база управління митними ризиками в Україні.....	25
ТЕМА 3. Процедура аналізу та оцінювання ризиків для виконання митного контролю.....	30
3.1 Основні терміни, компоненти і функції системи управління ризиками.....	30
3.2 Профілювання митних ризиків на основі впровадження СУР.....	37
3.3 Процес формалізації профілів митних ризиків.....	43
3.4 Індикатори митних ризиків.....	52
3.5 Особливості застосування автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР) при здійсненні митного контролю.....	55
ТЕМА 4. Механізм функціонування системи аналізу та управління ризиками в митній справі.....	59
4.1 Дослідження технологій митного контролю та митного оформлення на прикордонних передавальних станціях у контексті застосування СУР.....	59

4.2	Визначення оцінки ризику та величини його впливу на систему пропускання вантажу в експортно-імпортному сполученні через прикордонні передавальні станції в умовах СУР.....	63
ТЕМА 5. Міжнародний досвід системи управління ризиками в митній справі.....		
		68
5.1	Досвід системи управління ризиками в країнах ЄС.....	68
5.1.1	Досвід управління ризиками у Федеративній Республіці Німеччина.....	68
5.1.2	Досвід управління ризиками в Італії.....	70
5.1.3	Досвід управління ризиками у Французькій Республіці.....	73
5.1.4	Досвід управління ризиками в Королівстві Данія.....	73
5.1.5	Досвід управління ризиками в Республіці Польща...	75
5.2	Досвід управління ризиками в Митному союзі.....	76
5.2.1	Досвід управління ризиками в Республіці Білорусь..	76
5.2.2	Досвід управління ризиками в Російській Федерації і Республіці Казахстан.....	78
Список літератури.....		83
Додаток А. Паспорт електронного профілю ризику.....		86
Додаток Б. Паспорт документального профілю ризику.....		88
Додаток В. Аналітична довідка до профілю ризику.....		90
Додаток Г. Класифікатор причин незавершення митного оформлення, що враховуються при формуванні негативної історії профілю ризику.....		91
Додаток Д. Класифікатор структурних підрозділів, задіяних у розробленні профілів ризику.....		94
Додаток Ж. Класифікатор сфер ризику.....		95
Додаток И. Класифікатор митних формальностей, що можуть бути визначені за результатами застосування системи управління ризиками.....		97

ВСТУП

Євроінтеграційні процеси, що відбуваються в Україні, мають базуватися на основі новітніх принципів ефективних систем державного управління. Це потребує насамперед попереднього аналізу їх відповідності національним особливостям побудови механізмів державного управління та необхідного для цього організаційно-правового забезпечення.

Тенденції світового розвитку встановлюють перед Україною нові завдання щодо спрощення процедури пропускання експортно-імпортних вантажів через прикордонні передавальні станції. Тому Україна має якнайшвидше переходити на відповідні стандарти, до яких вона офіційно приєдналась і які закріплені в таких основних міжнародних актах, як Міжнародна конвенція про гармонізацію і спрощення митних процедур (Кіотська конвенція) і Резолюція Ради митного співробітництва щодо Рамкових стандартів безпеки та гармонізації процедур міжнародної торгівлі. Такі сучасні принципи, як система управління та аналізу ризиками, можуть стати ефективними інструментами управління зовнішньоторговельною безпекою України.

Цей конспект лекцій містить матеріал з питань переміщення і пропускання товарів і транспортних засобів через митний кордон України в умовах впровадження системи управління ризиками, заснованої на принципі вибірковості оглядових операцій, а також надана систематизація світового досвіду щодо управління ризиками в митній справі.

ТЕМА 1. Управління ризиками в селективному митному контролі

1.1 Поняття ризику в митному ризик-менеджменті

Якщо звернутися до енциклопедичних або спеціальних словників та іншої навчальної і наукової літератури, то можна виявити не менше десятка різних визначень поняття «ризик». Від староіталійського *risicare* слово «ризик» означає «*наважуватися*», тобто ризик виникає не як результат якогось жереба, а як наслідок вибору дії. Суть ризику найточніше виражається китайськими ієрогліфами



Перший ієрогліф означає «*небезпека*», у той час як другий – «*сприятлива можливість*» (*opportunity*). Представлена комбінація небезпеки і сприятливої можливості чудово символізує ризик [1].

Вольф-Рудігер Гейльман вказує на латинське походження терміну *resesum*, що означає «*небезпека*», «*скала*». Гейне Браун підкреслює арабське походження слова «ризик» і його запозичення італійцями. В. Даль у тлумачному словнику російської мови зміст «*ризикувати*» пов'язує з «*пускаться наудачу, отважиться, ...идти на авось, подвергаться случайности....*» [2, 3]. В українській мові слово «ризик» також пов'язують з усвідомленою можливістю небезпеки. І. Балабанов зазначає, що «ризик» як історична категорія виник на початку епохи цивілізації і його походження пов'язується з відчуттям страху, небезпеки, нещастя, знищення і для кількісного оцінювання ризику використовує статистичний метод, згідно з яким критеріями ризику є середнє квадратичне відхилення та коефіцієнт варіації [4].

Існують також визначення, що разом з небезпекою, можливістю невдачі передбачають існування альтернативного

варіанта. Ризик — це можливість помилки або успіху того чи іншого вибору в ситуації з декількома альтернативами [12].

Однак якщо б ризик був пов'язаний тільки з негативними результатами господарської діяльності, то в економічного агента не було б потреби ризикувати. Так, М. Г. Лапуста, Л. Г. Шаршукова відзначають, що «хоча наслідки ризику частіше за все проявляються у вигляді втрат або неможливості одержання очікуваного прибутку, проте ризик — це не тільки небажані результати прийняття рішень. При певних варіантах підприємницьких проектів існує не тільки небезпека не досягти наміченого результату, але і ймовірність перевищити очікуваний прибуток. У цьому і полягає підприємницький ризик, який характеризується поєднанням можливості досягнення як небажаних, так і особливо сприятливих відхилень від запланованих результатів» [10].

Дуже важливою для філософського та загальноекономічного розуміння ризику є теорія Ф. Найта, за якою ризик – це результат будь-якої діяльності, що можна виміряти за допомогою методів теорії ймовірності й закону великих чисел. Якщо подібних розрахунків виконати неможливо, то даний результат діяльності є непевністю. За концепцією цього американського економіста, ризик пов'язується з невизначеністю, що є джерелом виникнення прибутку і яку можна технічно виміряти й оцінити за допомогою методу пробабілістичних (імовірнісних) розрахунків.

Аналіз праць економістів дозволив виділити розмежування понять «ризик» і «невизначеність». Поняття «ризик» і «невизначеність» не є тотожними, але є такими, що тісно взаємопов'язані один з одним: стан ризику виникає в разі невизначеності, тобто ризик – це ймовірність недоотримання наміченого результату через здійснення будь-якої діяльності в рамках невизначеності, що не дає можливість суб'єкту на сто відсотків бути впевненим у позитивному перебігу подій.

Приблизно до початку XVIII ст. величина ризику визначалася з використанням методів теорії ймовірності; у XVII-XIX ст. вченими обґрунтовано закон великих чисел та основні процедури статистики, а поняття «невизначеність» стало ключовим у теорії ризику. У 1900-1930 рр. поняття «ризик» закріпилося в науковому обігу та публіцистиці, було визнано як

невід'ємна складова будь-якої підприємницької діяльності, що здійснюється в умовах невизначеності [5]. Вже починаючи з 30-х рр. минулого століття почали з'являтися методики, наукові дослідження з передбачення, аналізу і моніторингу ризику, тобто з'являються перші спроби управляти ним. Одними з перших на необхідність обліку ризику та невизначеності при побудові економічних моделей вказали Джон фон Нейман і Оскар Моргенштерн. У той же час результати досліджень намагаються застосувати на практиці. У 1940 р. державна британська авіакомпанія вперше в історії почала збирати статистику авіаційних випадків і катастроф за спеціально затвердженим стандартним форматом.

З кінця 1940-х рр. почалося активне злиття наукової дисципліни страхування і досліджень у сфері техногенних ризиків. З'явилося декілька асоціацій, інститутів як національних, так і міжнародних. Очевидно, і швидко став зростати потік інформації і спеціальної літератури. У 1950-ті рр. міністерство оборони США розробило методику оцінювання надійності електронних компонентів техніки, що застосовувалася в корейській війні. У 1955 р. професор зі страхування з Темплського університету Уейн Снайдер запропонував термін «ризик-менеджмент».

В Україні про появу нового напрямку наукових досліджень, відомого як ризикологія або ризик-менеджмент, було проголошено на конференції, що відбулася у жовтні 1998 р. [11]. Серед багатьох завдань цієї науки особливе значення має пізнання ризику, розроблення сучасної теорії ризику, а також дослідження можливостей ефективного управління ним в умовах ринкової економіки [7].

Наявність низки підходів до визначення сутності поняття «ризик» вказує на складність і багатоаспектність цієї категорії. Зокрема філологи визначають ризик як можливість чогось небажаного (наприклад втрат); економісти – як можливість відхилення фактичного результату від запланованого; статисти уточнюють: імовірність настання визначеної небажаної події. Отже, ризик – це невизначеність щодо можливих втрат, тобто непередбачуваного (ненавмисного) скорочення вартості внаслідок реалізації загрози, що їх спричинила.

Незважаючи на значну кількість досліджень у сфері ризику та ризикології, поза увагою науковців залишилися практичні аспекти застосування цих категорій у митній справі. Зазначимо, що вперше у світі стандарт з управління ризиками в митній службі був створений у 1995 р. в Австрії. Саме з цим документом і пов'язують активізацію використання в практиці митного контролю такого поняття, як «митний ризик». Аналізуючи загальну систему ризиків, слід відзначити, що митні ризики належать до групи ризиків зовнішньоекономічної діяльності, що входять до групи економічних ризиків.

1.2 Визначення поняття «митний ризик» у міжнародному законодавстві та науковій літературі

Існують досить значні відмінності між трактуванням ризику в митному законодавстві європейських країн і країн СНД.

У Митному кодексі Митного союзу Білорусі, Казахстану та Росії визначення митного ризику дається як ступінь імовірності недотримання митного законодавства Митного союзу та(або) законодавства держав-членів Митного союзу.

У Європейському Союзі під митним ризиком розуміють імовірність того, що щось перешкоджатиме застосуванню заходів Євросоюзу або національних заходів щодо поведження митниць з товарами. Щоб мінімізувати можливість виникнення ризику, митниці можуть використовувати управління ризиком як метод ефективнішого встановлення пріоритетів і результативнішого розподілу ресурсів, потрібних для підтримання належного балансу між контролем і сприянням законній торгівлі [24].

За Митним кодексом України, митний ризик – це ймовірність недотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи.

Поняття митного ризику трактується українськими фахівцями з митної справи як кількісна величина виклику у вигляді певної оцінки небезпеки, що діє, або ймовірності реалізації в митній галузі потенційної загрози з погляду небажаних наслідків [24].

Найбільш ґрунтовно сучасні принципи здійснення митної справи в Україні дослідив теоретик і практик у цій сфері

П. В. Пашко. Учений розглядає перспективи використання на національному рівні системи аналізу та управління ризиками, митного пост аудит-контролю, електронного декларування, акцентуючи увагу на необхідності реформування митної служби України [10-13].

П. В. Пашко стверджує, що ризик – це діяльність, пов'язана з подоланням невизначеності в ситуації неминучого вибору, у процесі якого є можливість кількісно та якісно визначити ймовірність досягнення передбачуваного результату, невдачі й відхилення від мети [13].

А. Д. Войцещук дав визначення поняття «ризик» з точки зору митної справи – імовірність недодержання законодавства України з питань митної справи, а управління ризиком – це систематична робота з розроблення та практичної реалізації заходів запобігання і мінімізації ризиків, методики оцінювання ефективності їх застосування, а також контролю за застосуванням митних процедур, що передбачає безперервне оновлення, аналіз і перегляд наявної в митних органах інформації [19].

За П. Я. Пісним, митний ризик – це ймовірність реалізації певної митної загрози з прогнозованим або непрогнозованим можливим збитком, а також її можливих наслідків у митній галузі [20].

П. Г. Грабовий трактує поняття «ризик» як імовірність (загрозу) втрати підприємством частини своїх ресурсів, недоотримання доходів або появу додаткових витрат у результаті здійснення певної виробничої і фінансової діяльності [17].

Погляд іноземних учених на розуміння поняття «ризик» розкривають І. Бернар та Ж.-К. Коллі: ризик – це елемент невизначеності, що може позначатися на діяльності того чи іншого суб'єкта господарювання або проведенні якої-небудь економічної операції.

Із вказаних понять про ризик можна виділити таку його характерну рису, як небезпека, можливість негараздів, невдачі. Митний ризик – це кількісна величина митного виклику у вигляді визначеної оцінки чи ймовірності реалізації діючої або потенційної митної загрози з погляду усвідомленої можливості виникнення митної шкоди, при цьому ймовірність реалізації загрози має збалансовано розраховуватися на підставі

комплексного оцінювання показників імовірності реалізації конкретної загрози як у зовнішньому, так і внутрішньому середовищі. У цьому контексті слушно також зауважити той факт, що ризик може бути й наслідком відповідного рішення і завжди пов'язаний із суб'єктом, що не тільки здійснює вибір, але й оцінює ймовірність можливих подій і пов'язаних з ними втрат [24].

Таким чином, на основі аналізу визначення поняття «митний ризик» у міжнародному законодавстві і науковій літературі можна зробити висновки про те, що його слід трактувати як *поєднання ймовірності порушення митного законодавства та його негативних наслідків* (рисунк 1.1) [7, 8].



Рисунок 1.1 – Визначення терміна «митний ризик»

1.3 Систематизація класифікаційних ознак митних ризиків

Можливість прогнозування ймовірності виникнення та мінімізації ризиків визначається системою їх класифікації, що виконує певну функцію алгоритму, на основі якого розробляються й створюються системи управління ризиками, визначаються інструменти та заходи щодо мінімізації негативного впливу на об'єкт управління в умовах невизначеності та багатоваріантності розвитку. Під *класифікацією ризику* слід розуміти розподіл ризику на конкретні групи за певними ознаками для досягнення поставлених цілей. Науково обґрунтована класифікація ризику дозволяє чітко визначити місце кожного ризику в їхній загальній системі. Вона

створює можливості для ефективного застосування відповідних методів і заходів управління ризиком. Кожному ризику відповідає своя система прийомів управління ризиком (таблиці 1.1, 1.2) [30].

Таблиця 1.1 – Фактори і джерела митного ризику

Основні фактори ризику	Джерела ризику
<i>Зовнішні ризики</i>	
Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності	повнота сплати митних платежів, достовірність даних при декларуванні, час існування на ринку, відповідність транспортних засобів перевізників існуючим вимогам, маршрут перевезення за транспортними документами
Товар (вантаж)	цінові показники товару, кількісно-вагові показники, класифікація товарів відповідно до УКТ ЗЕД, країна походження товарів, митний режим розміщення товарів, якість товарів, інтелектуальна власність, товари «групи ризику» і товари «групи прикриття», неритмічність товаропотоку
Митне законодавство	нестабільність митного законодавства, неузгодженість вітчизняного митного законодавства з митним законодавством інших країн і міжнародними конвенціями
<i>Внутрішні фактори</i>	
Працівники митних органів	рівень кваліфікації, недобросовісність, професійні помилки, протиправні дії
Інформаційно-технічне забезпечення	рівень забезпечення митних органів засобами діагностики, надійність функціонування технічної системи, помилки роботи програмного забезпечення
Технології митного контролю	система управління ризиками, митний постаудит
Взаємодія митних органів з правоохоронними і контролюючими органами	ввезення заборонених неякісних і шкідливих товарів

Таблиця 1.2 – Класифікатор сфер ризику

Розділ	Назва сфери ризику
1 Митний режим	Імпорт. Реімпорт. Експорт. Реекспорт. Транзит. Тимчасове ввезення (вивезення). Митний склад. Спеціальна митна зона. Магазин безмитної торгівлі. Переробка на митній території України. Переробка за межами митної території України. Знищення або руйнування. Відмова на користь держави
2 Можливий характер порушення	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
3 Можлива мета порушення	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. Використання митних пільг. Ухилення від нетарифних обмежень
4 Вид товару, стосовно якого може бути вчинене порушення	Товари сільськогосподарського виробництва. Метали та брухт. Товари, що 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

Різноманітність ризиків, присутніх у повсякденному житті та різних сферах економіки, вимагають їхньої видової класифікації, що існує в усіх галузях знань. Сьогодні практично в кожному джерелі, що висвітлює питання теорії ризику, наводиться один з варіантів класифікації ризиків. Запропонована класифікація митних ризиків, в основу якої покладені фактори та джерела ризику, дозволить сформувати єдиний підхід до побудови ефективної системи управління митними ризиками, а також забезпечить можливість здійснення більш зваженого підходу до його оцінювання та аналізу.

1.4 Система управління ризиками в концепції селективного підходу в загальній системі передачі міжнародного вагонопотоку на залізницях України

При визначенні частоти активації профілів ризику застосовують таке поняття, як селективність. Термін «селективність» походить від латинського *selectio* – «вибирати», «відбирати», «відокремлювати», «ізолювати». **Селективність** означає вибірковий, виборчий підхід суб'єкта відносно одного або декількох об'єктів зовнішнього світу, обумовлений набором критеріїв. Тобто цей показник кількісно показує вибірку здатність профілю ризику і обчислюється так:

$$S_{ваг} = \frac{\sum N_{\epsilon}}{\sum N_{заг}} \quad (1.1)$$

де $\sum N_{\epsilon}$ – кількість затриманих вагонів, за якими створено перелік форм здійснення контролю за необхідний звітний період;

$\sum N_{заг}$ – загальна кількість вагонів при обробці міжнародного вантажопотоку за необхідний звітний період [24].

Вибірковість є досить особливим показником, бо значно високе чи дуже низьке його значення не свідчить про кращу чи гіршу якість профілю ризику. Даний показник є важливим з огляду попереднього оцінювання актуальності використання профілю

ризик. При створенні профілю ризику проводиться попереднє обчислення його селективності, включаючи визначені індикатори ризику та кількість затриманих вагонів за попередній період. Коли селективність проекту профілю не відповідає вимогам, у такому разі повторно розглядаються індикатори ризику для підтвердження вибіркової спроможності профілю. У період використання профілю ризику зміна параметрів вибіркової спроможності може вказувати на зміни в побудові зовнішньоекономічних операцій, формуванні тенденцій та ін. і в будь-якому разі застосовується для виявлення актуальності повторної перевірки профілю ризику [9].

Для визначення значення ризику (в іноземній літературі використовують термін «ризик-фактор» – risk factor), як правило, використовують одну з таких формул:

$$R = P + C - (P \cdot C), \quad (1.2)$$

$$R = P \cdot C, \quad (1.3)$$

де P – імовірність настання події, значення якої знаходиться в інтервалі $[0, 1]$;

C – наслідки настання такої події, що можуть бути як позитивними, так і негативними, і значення яких також варіюється в інтервалі $[0, 1]$, взятому за модулем.

Якщо використовувати формулу (1.3), максимальні значення ризику можливі тільки при одночасно максимальних значеннях множників. В іншому випадку більше значення множника буде ігноровано в результаті множення його на менше. Дана обставина фахівцями в галузі ризик-менеджменту оцінюється як недолік, і перевага віддається формулі (1.2). Проте в даній роботі зазначена обставина є перевагою, оскільки існує можливість відібрати екстремальні ризики, тобто ризики, значення яких визначені одночасно максимальними значеннями P і C .

Представимо формулу (1.3) у такому вигляді:

$$R = P \cdot N, \quad (1.4)$$

де N – величина можливого збитку в разі затримки вагонів на прикордонних передавальних станціях.

Можливий збиток являє собою середні сумарні витрати за простій вагонів на прикордонних передавальних станціях, що розраховується так:

$$N = \sum nt_i \cdot Cnt, \quad (1.5)$$

де $\sum nt_i$ – вагоно-години простою затриманих вагонів з i -причини;
 Cnt – вартість однієї вагоно-години простою.

Значення імовірності затримки вагонів на прикордонних передавальних станціях передбачається отримати за результатами використання інформаційно-керуючої системи [22].

Припустимо, що на прикордонну передавальну станцію для виконання технологічних операцій прибуло три вантажних поїзди з однаковою кількістю вагонів і з абсолютно ідентичними товарами.

Сумарні витрати за простій вагонів позначимо N_c , імовірність затримки вагонів позначимо P_c . Отримані значення відкладемо на двомірній осі координат, місце розташування їх позначимо точкою B (рисунок 1.2) [24].

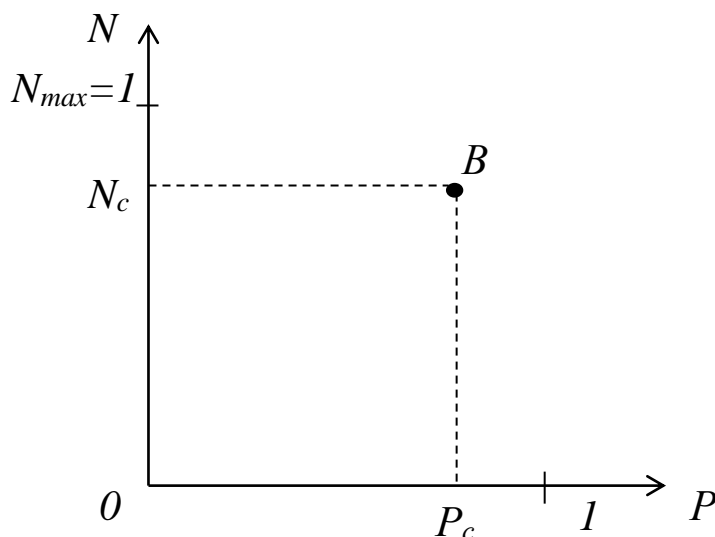


Рисунок 1.2 – Відображення сумарних витрат за простій вагонів та імовірності затримки вагонів

Припустимо, що під час виконання технологічних операцій для першого поїзда (a) були виявлені i -причини, що обумовлюють зниження імовірності затримки вагонів, для

другого поїзда (*в*) – обставини, що свідчать про збільшення імовірності затримки вагонів з і-причини, для третього поїзда (*с*) імовірність залишилася незмінною (рисунки 1.3) [24].

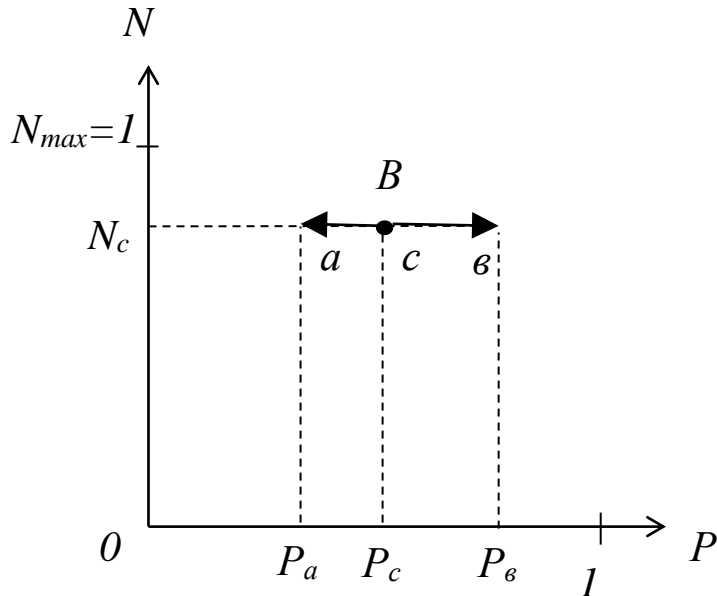


Рисунок 1.3 – Зміна значення імовірності затримки вагонів

На графіку рисунка 1.4 видно, як крива допустимого ризику і пряма допустимого збитку поділяють досліджуваний простір на три області: первинну ризикову (I), вторинну ризикову (II) і безризикову (III) [24].

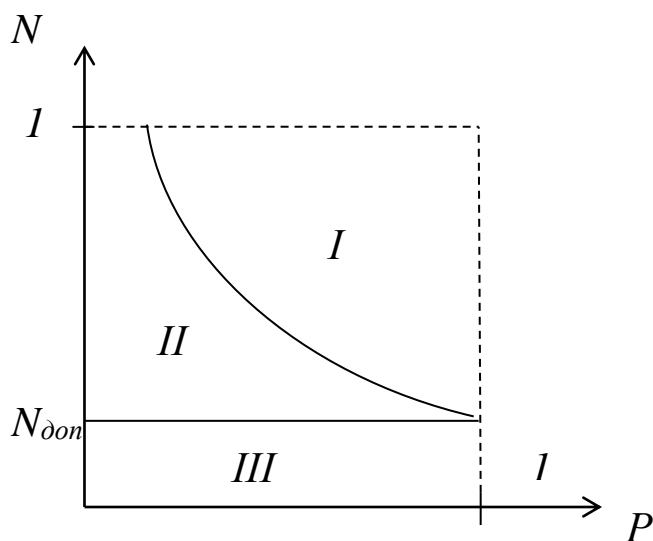


Рисунок 1.4 – Ризикові та безризикові області

Первинна область містить екстремальні ризики. Такі ризики підлягають усуненню шляхом проведення митного контролю товарів до їх випуску. Вторинна область містить ризики, що підлягають усуненню в результаті здійснення митного контролю товарів після їх випуску. Третя область не передбачає проведення будь-якого митного контролю.

Таким чином, завдяки селективному підходу з'являється можливим якісно оцінити ризики для кожного відправлення в експортно-імпортному сполученні на залізничних станціях України.

ТЕМА 2. Нормативно-правова база управління митними ризиками

2.1 Теоретична основа формування системи управління ризиками

Одним із найбільш важливих напрямів дослідження митних ризиків є формування ефективної системи управління ними. Слід відзначити, що становлення і розвиток системи управління ризиками у сфері міжнародного митного регулювання розпочалося в кінці 1990-х років з часу прийняття переглянутої Кіотської конвенції, у якій вперше було задекларовано перспективність впровадження системи аналізу та управління ризиками. З того часу відбувся стрімкий розвиток даного напрямку діяльності, у результаті чого було прийнято низку законодавчих актів на міжнародному рівні, метою яких було глобальне впровадження системи управління ризиками, серед яких слід у першу чергу відзначити такі [8]:

- Рамкові стандарти безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації (прийняті в червні 2005 р.);

- Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (укладена 18 травня 1973 р. в Кіото, набрала чинності 25 вересня 1974 р.);

- Митний кодекс Співтовариства (встановлений регламентом (ЄС) № 450/2008 Європейського парламенту та Ради 23 квітня 2008 р.);

- Митний кодекс Митного союзу (відповідно до Рішення Міждержавної ради ЄвроАзЕС № 17 від 27.11.2009 р. (м. Мінськ), набрав чинності 1 липня 2010 р.).

2.2 Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція)

Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур була розроблена під егідою Ради Митного Співробітництва та укладена 18.05.1973 р. у Кіото, набула чинності 25.09.1974 р. [10].

Її учасники – близько 60 держав світу та ЄС як організація. Конвенція складається з Основного тексту, Протоколу про зміни (Брюсель 1999 р.), Генерального додатка та Спеціальних додатків.

Відповідно до преамбули Конвенції Сторони Договору погодились укласти її з метою усунення розходжень у митних правилах і процедурах своїх країн, що можуть перешкоджати розвитку міжнародної торгівлі та інших видів міжнародного обміну, і побажали при цьому зробити дієвий внесок у розвиток торгівлі шляхом спрощення і гармонізації митних правил і процедур, а також стимулювання міжнародного співробітництва. Окремо зазначено, що величезні переваги, що можуть одержуватись завдяки полегшенню умов міжнародної торгівлі, мають досягатися без шкоди для відповідних правил митного контролю [23].

Глава II «Сфера дії і структура Конвенції» визначає, що кожна зі Сторін Договору бере на себе зобов'язання сприяти спрощенню і гармонізації митних процедур і з цією метою додержуватись відповідно до конвенції Стандартних правил, Стандартних правил із перехідним строком і Рекомендаційних правил, що містяться в додатках до Конвенції. При цьому зазначається, що ніщо не заважає Стороні Договору створювати більш сприятливі умови, ніж ті, що встановлені [10].

Більш того, Сторонам Договору радиться ширше надавати такі сприятливі умови та не перешкоджати застосуванню національного законодавства в частині встановлення заборон чи обмежень до товарів, що підлягають митному контролю.

У Генеральному додатку до Конвенції досить ретельно та вдало визначаються такі питання, як митне оформлення та інші митні формальності, мито, податки, порядок їх обчислення і справляння, відстрочка від їх сплати, повернення цих платежів, гарантії, митний контроль, застосування інформаційних технологій, відносини між митною службою і третіми особами, інформація загального характеру, рішення та приписи митної служби, порядок оскарження рішень митних органів з питань їх компетенції [10].

У Розділі 6 «Митний контроль» досконало регламентуються визначальні аспекти однойменного виду діяльності. Зокрема стандартними правилами встановлено, що всі товари, включаючи транспортні засоби, що, незалежно від того, чи ввозяться на митну територію України або вивозяться з неї, обкладаються вони митом або податком, підлягають митному контролю. При цьому митний контроль обмежується мінімумом, необхідним для забезпечення додержання митного законодавства.

Главою 2 Генерального додатка – поняття «контроль на підставі методів аудиту» визначається як сукупність заходів, за допомогою яких митна служба пересвідчується у правильності заповнення декларацій на товари та достовірності зазначених у них даних, перевіряючи наявні у причетних до декларування осіб відповідні книги обліку рахунків, документи, облікову документацію й комерційну інформацію [15].

Міжнародні стандарти переважають над нормами національного законодавства і мають бути інтегровані у внутрішньодержавні правові системи.

2.3 Система управління ризиками відповідно до Рамкових стандартів Всесвітньої митної організації

З метою розвитку міжнародної торгівлі, необхідністю реагування на стурбованість країн світу з питань захисту ланцюга постачань товарів, недопущення терористичних загроз щодо

руйнування економік різних країн світу і спрощення митних процедур Всесвітньою митною організацією (далі ВМО) розроблено Рамкові стандарти безпеки та спрощення міжнародної торгівлі (далі Рамкові стандарти).

Головним ініціатором розроблення та прийняття стандартів безпеки були США, аргументуючи це необхідністю зміни підходів до тероризму як нового виклику XXI ст. [25]. Будь-яка країна, у якій виникає дана проблема, повинна їй якось протистояти. Тому країни звернулися за допомогою до міжнародних організацій з метою поліпшення наявних механізмів захисту від тероризму. Значних зусиль у цій сфері було досягнуто міжнародною морською організацією в Лондоні щодо захисту портів і суден, а також ВМО – щодо поліпшення контролю на кордонах і недопущення негативного впливу на міжнародну торгівлю.

Тому 24 червня 2005 р. під час роботи 105/106 сесії Ради ВМО представниками митних адміністрацій усіх на той час 166 держав-членів ВМО було схвалено Рамкові стандарти. Зосереджуючи увагу на тому, що станом на 10 січня 2007 р. вже 142 держави дали згоду щодо імплементації Рамкових стандартів на національному рівні, слід зазначити, що до цієї події жодна з розробок ВМО не отримувала такої підтримки з боку її членів [14]. Завдяки цьому можна стверджувати, що Рамкові стандарти ВМО стали загальноприйнятим у світових митних відносинах інструментом, що створює належні умови для переходу на нові принципи безпечної торгівлі завдяки розвитку нових форм співробітництва між митними адміністраціями та бізнесом [27]. Представники ВМО впевнені, що глобальна торгівля буде краще захищена від тероризму та інших міжнародних злочинів і стане більш чіткою та прозорою при новій системі стандартів безпеки.

Рамкові стандарти мають на меті встановити стандарти, що забезпечують підвищення безпеки і полегшують функціонування міжнародного ланцюга постачань товарів на глобальному рівні з метою досягнення більшої визначеності і прогнозованості; забезпечити комплексне управління міжнародним ланцюгом руху товарів для всіх видів транспорту; зміцнити роль, функції і можливості митних служб у світлі загроз і можливостей XXI ст.; зміцнити співпрацю між митними адміністраціями з

метою розширення їхніх можливостей щодо виявлення партій товарів підвищеного ризику; зміцнити співпрацю між митними структурами і підприємницьким співтовариством; сприяти безперервному руху вантажів безпечним міжнародним ланцюгом постачань товарів [15].

Слід відзначити, що Рамкові стандарти складаються з чотирьох основних елементів. По-перше, вони передбачають гармонізацію вимог відносно попереднього електронного повідомлення про вантаж за експортних, імпорتنих і транзитних операцій. По-друге, усі країни беруть на себе зобов'язання послідовно підходити до питань управління ризиками з метою вирішення питань безпеки. По-третє, Рамкові стандарти вимагають за обґрунтованим запитом країни-отримувача вантажу від митної адміністрації країни-відправника здійснювати аналіз вантажу за допомогою системи управління ризиками та, за потреби, перевірки контейнерів і вантажів підвищеного ризику з використанням неінтрузивної апаратури (великоформатні рентген-апарати і детектори радіації). По-четверте, у Рамкових стандартах визначаються пільги, що митні служби надаватимуть компаніям, що дотримуються мінімальних стандартів безпеки міжнародного ланцюга постачань і використовують ефективні методи роботи.

Враховуючи виклики безпеці, Рамкові стандарти періодично оновлювалися і доповнювалися, всього дана резолюція ВМО мала п'ять версій: 2005, 2007, 2010, 2012 та 2015 рр. Остання версія Рамкових стандартів 2015 р. порівняно з усіма попередніми має суттєву відмінність – до двох існуючих «опор» додано «третю опору», сутність якої полягає у співробітництві митних адміністрацій та інших державних і міждержавних органів [26].

Стратегія «трьох опор» має багато переваг: ці опори передбачають наявність набору стандартів, скомпонованих таким чином, щоб гарантувати легке розуміння та оперативне застосування на міжнародному рівні. Крім того, Рамкові стандарти побудовані з урахуванням існуючих у ВМО заходів щодо забезпечення безпеки та полегшення торгівлі, а також програм, розроблених адміністраціями-членами [10].

У Рамкових стандартах зазначається, що митні адміністрації мають значні повноваження, зокрема у сфері перевірки вантажу і товарів, що експортуються, імпортуються або ж переміщуються через територію країни транзитом, а також мають право не дозволити ввіз або вивіз. Митні адміністрації формують запити щодо імпортованих та експортованих товарів. За наявності відповідного законодавства вони можуть вимагати, щоб така інформація надавалась завчасно в електронному вигляді. Завдяки своїм унікальним повноваженням митні органи повинні відігравати важливу роль у процесі забезпечення безпеки та спрощення міжнародної торгівлі.

Відповідно до Стандарту 4 «Система управління ризиками» (Standard 4 – Risk-Management Systems) передбачено, що з метою виявлення потенційно небезпечних вантажів митні адміністрації повинні створити та автоматизувати систему управління ризиками. Така система має включати механізм валідації оцінок загроз і рішень щодо відслідковування вантажів. Ефективний режим управління ризиками включає такий важливий компонент, як збір інформації, її обробку і поширення з метою забезпечення митного контролю і функціонування митних служб. Ця функція в поєднанні зі Стандартними методами оцінювання ризиків, що дозволяють отримувати відповідні індикатори ризику для проведення митними службами цільового відбору і перевірки вантажів й транспортних засобів, містяться в Глобальній інформаційно-розвідувальній стратегії ВМО (WCO Global Information and Intelligence Strategy).

Крім того, Рамковими стандартами визначено зміст категорії «вантаж (контейнер) підвищеного ризику» (Стандарт 5 «Вантаж або контейнер підвищеного ризику» (Standard 5 – High-Risk Cargo or Container)), під яким розуміються такі перевезення: за яким недостатньо інформації; за яким існує оперативна інформація про наявність підвищеного ризику; визнані перевезення підвищеного ризику за методикою бального оцінювання ризиків на основі елементів даних, що характеризують певну безпеку.

Стандартом 7 «Цільовий відбір і комунікація» Рамкових стандартів (Standard 7 – Targeting and Communication) встановлено, що митні адміністрації повинні передбачити

можливість спільного цільового відбору і перевірки на основі стандартних наборів критеріїв цільового відбору з застосуванням сумісних механізмів комунікації і/або обміну інформацією. Ці елементи сприятимуть створенню в майбутньому системи взаємного визнання митного контролю. Реалізація цих завдань передбачає використання єдиних підходів щодо оцінювання та виявлення ризиків, розроблення та застосування індикаторів ризику [30]. Відповідно до цього за основу необхідно брати такі документи:

- Глобальна інформаційно-розвідувальна стратегія ВМО (WCO Global Information and Intelligence Strategy). У главі IV Глобальної інформаційно-розвідувальної стратегії ВМО містяться положення про стандартні методи оцінювання ризиків, що є важливою частиною розвідувальної роботи і дозволяють отримати індикатори ризиків, необхідні співробітникам митниці для цільового відбору, перевірки вантажів і транспортних засобів;

- документ ВМО «Стандартні методи оцінювання ризиків» (WCO Standardized Risk Assessments document – SRAs). У цьому документі міститься п'ять груп індикаторів ризику для митних адміністрацій: «вид транспорту», «захист доходів», «наркотики і прекурсори», «безпека» та «інші заборони і обмеження», за якими наводяться стандартні критерії цільового відбору. Ці групи поділяються на декілька розділів, що містять індикатори ризиків, які постійно оновлюються;

- документ ВМО «Загальний індикатор підвищеного ризику» (WCO General High-Risk Indicator document). У цьому документі містяться індикатори, які утворюють стандартні набори критеріїв цільового відбору, що дозволяють митним адміністраціям виявляти порушення митних правил у цілому. Документ містить такі розділи: «Реквізити маніфесту перевізника»; «Виявлення країн підвищеного ризику»; «Товарні і транспортні фактори, які можуть свідчити про умови підвищеного ризику»; «Відомі товари підвищеного ризику, що використовуються в цілях приховування»; «Перелік небезпечних вантажів, які потенційно можуть бути використані для здійснення терористичних актів» і «Фактори, які можуть відображувати наявність підвищеного ризику, такі як контейнер,

імпортер/експортер і перевізник». Ці набори індикаторів також регулярно оновлюються;

- рекомендації ВМО щодо застосування індикаторів ризику для співробітників митних органів – «Фактори порушення прав інтелектуальної власності» (WCO Handbook for Customs Officers on Risk Indicators – Factors for Intellectual Property Infringement). Ці Рекомендації містять перелік фактів, що свідчать про наявність підвищеної небезпеки піратства і розповсюдження контрафактної продукції. Ці 17 індикаторів ризику утворюють стандартний набір критеріїв цільового відбору, що має використовуватися співробітниками митних органів, безпосередньо працюючими з вантажами, для визначення тих, які є найбільшою небезпечними з точки зору порушення прав інтелектуальної власності.

Таким чином, відповідно до Рамкових стандартів ефективним рішенням проблем забезпечення митної безпеки має стати створення системи, яка б включала не тільки методи державного контролю за безпекою, а й інструменти ідентифікації, моніторингу «критичних точок», оцінювання ризиків та ефективності використання ресурсів за всім ланцюгом перевезень, який охоплює виробника, постачальника і кінцевого споживача продукції. Значну увагу приділено імплементації та розвитку системи управління митними ризиками шляхом координації діяльності зарубіжних митних адміністрацій щодо реагування на факти порушення митних правил. До пріоритетних завдань щодо вдосконалення застосування ризикоорієнтованих інструментів митного контролю відносять формування «оптимального» методу оцінювання ризиків для забезпечення безпеки ланцюга перевезень з метою визначення і аналізу пріоритетних загроз і вразливих сторін.

2.4 Основна нормативно-правова база управління митними ризиками в Україні

Основоположні принципи застосування системи управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю закріплено з 2012 р. в Митному кодексі України (далі МКУ). Положення МКУ щодо безпосереднього застосування системи

управління ризиками відповідають стандартним правилам 6.3 і 6.4 розділу 6 Загального додатка до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур, розділу 4 статті 7 Угоди про спрощення процедур торгівлі СОТ, положенням Митного кодексу Союзу щодо управління ризиками, прийнятого відповідно до Регламенту (ЄС) № 952/2013 Європейського Парламенту та Ради від 9 жовтня 2013 р. [28].

У таблиці 2.1 наведена основна нормативно-правова база управління митними ризиками в Україні.

Таблиця 2.1 – Основні нормативно-правові документи, що регулюють питання управління митними ризиками в Україні

Міжнародні	Вітчизняні
Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур	Концепція створення, запровадження і розвитку з системи аналізу та управління ризиками та Положення про систему й селекції факторів ризику при визначенні окремих форм митного контролю
Угода про спрощення процедур торгівлі СОТ	Програма економічних реформ на 2010-2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентноспроможна економіка, ефективна держава»
Митний кодекс Союзу щодо управління ризиками, прийнятий відповідно до Регламенту (ЄС) № 952/2013 Європейського Парламенту та Ради від 9 жовтня 2013 р.	Концепція реформування діяльності митної служби України «Обличчям до людей»
Рамкові стандарти забезпечення безпеки і спрощення процедур міжнародної торгівлі Всесвітньої митної організації	Митний кодекс України
Компендіум з управління ризиками Всесвітньої митної організації	Порядок здійснення аналізу та оцінювання ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками в митній системі України
	Стратегія розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 р.

З урахуванням Рамкових стандартів забезпечення безпеки і спрощення процедур міжнародної торгівлі Всесвітньої митної організації, Компендіуму з управління ризиками Всесвітньої митної організації та кращого міжнародного досвіду з управління митними ризиками у 2015 р. було вдосконалено Порядок здійснення аналізу та оцінювання ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками, передбачений частиною другою статті 363 МКУ, до якого включено положення про можливість здійснення таргетингу, розподілу ризиків на фіскальні ризики та ризики безпеки, а також пріоритетів митниць щодо їх аналізу, оцінювання та вжиття відповідних заходів.

Отже, основні підходи до застосування інструментів системи управління ризиками в митній системі України закріплені в оновленому Порядку здійснення аналізу та оцінювання ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками в митній системі України, затвердженому наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 р. № 684. Зазначений Порядок визначає, що являє собою автоматизована система аналізу та управління ризиками (АСАУР) – сукупність програмно-інформаційних комплексів, які забезпечують функціонування системи управління ризиками Держмитслужби України під час контролю з застосуванням системи управління ризиками [29].

Основне завдання АСАУР полягає в тому, щоб на підставі всіх діючих профілів ризику оцінити ризик митної декларації, прийнятої до митного оформлення, і видати повідомлення з вказівками необхідних заходів, що слід зробити для перевірки законності зовнішньоекономічної операції посадовій особі, яка здійснює митне оформлення та митний контроль. АСАУР дозволяє автоматизувати оцінювання ризику за кожною митною декларацією.

Після перевірки всіх профілів ризику, визначення форм контролю за кожним профілем здійснюється завершальний етап – формування загального переліку форм контролю за митними деклараціями з відповідними коментарями для вказівки інспектору, на що направлена дана форма контролю.

Аналіз, виявлення та оцінювання ризиків, розроблення і реалізація практичних заходів з управління ризиками, аналіз

результатів і коригування вжитих заходів здійснюються органами Державної фіскальної служби (далі ДФС) (їхніми структурними підрозділами), у межах компетенції ДФС визначає структурний підрозділ ДФС, на який покладено функції з координації застосування СУР.

Розроблення і реалізація практичних заходів з управління ризиками здійснюються з урахуванням результатів аналізу та оцінювання ризиків; аналізу необхідних ресурсів та очікуваних результатів реалізації запланованих заходів.

Управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю здійснюється на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях. На стратегічному рівні управління ризиками за результатами аналізу, виявлення та оцінювання ризиків ДФС визначає пріоритетні напрями розроблення та реалізації заходів з управління ризиками та затверджує реєстр ризиків. На тактичному рівні управління ризиками органами ДФС (їхніми структурними підрозділами) у межах компетенції за результатами аналізу, виявлення та оцінювання ризиків і відповідно до реєстру ризиків розробляються заходи з управління ризиками. Для цього використовуються такі інструменти: профілі ризику; орієнтування; індикатори ризику; методичні рекомендації щодо роботи посадових осіб митниць з аналізу, виявлення та оцінювання ризиків; випадковий відбір.

У Порядку зазначено, що контроль із застосуванням СУР, який здійснюється відповідно до статті 337 МКУ, може бути автоматизованим, неавтоматизованим і комбінованим. Автоматизований контроль із застосуванням СУР здійснюється з використанням інформаційних технологій, у тому числі АСАУР. Неавтоматизований контроль із застосуванням СУР здійснюється у випадках, коли оцінювання ризику в конкретному випадку здійснення митного контролю товарів, транспортних засобів не може бути здійснено автоматизовано. Комбінований контроль із застосуванням СУР полягає в поєднанні автоматизованого та неавтоматизованого контролю з застосуванням СУР. До комбінованого контролю з застосуванням СУР належить **таргетинг** (спосіб аналізу та оцінювання ризиків, відповідно до якого попередньо проаналізовані, у тому числі з застосуванням АСУР, зовнішньоекономічні операції підлягають додатковому

оцінюванні щодо наявності ризиків із використанням доступних органам доходів і зборів джерел інформації).

Залежно від способу наповнення профілів ризику значеннями індикаторів ризику застосовуються центральні (наповнюються структурними підрозділами ДФС або органом ДФС, до компетенції якого належить проведення досліджень і експертної діяльності (далі спеціалізований орган ДФС)) і регіональні (наповнюються митницями ДФС) профілі ризику.

Особлива увага в нормативному документі приділена опису дій при виявленні некоректної роботи (помилки) АСАУР, у результаті чого форми та обсяги митного контролю не можуть бути визначені автоматизовано. У такому випадку посадова особа митниці (митного поста) ДФС здійснює неавтоматизований контроль із застосуванням СУР шляхом оцінювання ризику відповідно до документальних профілів ризику, орієнтувань, переліків індикаторів ризику, методичних рекомендацій, у тому числі за результатами аналізу поданих для митного контролю документів (їхніх копій), відомостей, результатів застосування технічних засобів митного контролю, а також на підставі вимог нормативно-правових актів, що регулюють порядок проведення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, та в разі виявлення підстав для визначення форм та обсягів митного контролю самостійно формує Перелік митних формальностей за результатами застосування СУР. Сформований посадовою особою митниці (митного поста) ДФС Перелік митних формальностей за результатами застосування СУР в установленому порядку погоджується з керівником (заступником керівника, старшим зміни) ПМО або особою, яка виконує його обов'язки.

Розвиток та вдосконалення діючої в Україні системи управління митними ризиками в рамках реформи митниці з метою побудови сучасної, гнучкої, багатофункціональної системи, яка ефективно функціонуватиме та розвиватиметься як на центральному, так і регіональному рівнях, вимагає адекватного нормативно-правового забезпечення. У зв'язку з цим Міністерством фінансів України розроблено Стратегію розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 р. і План заходів з її реалізації, які схвалив Уряд.

Планом заходів з реалізації Стратегії розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 р. передбачено здійснення регіонального профілювання ризиків митницями, а саме внесення з використанням автоматизованої системи митного оформлення митницями в установленому порядку регіональних алгоритмів автоматизованого аналізу та оцінювання ризиків за митними деклараціями (п. 15) [28].

Реалізація Стратегії дасть змогу забезпечити ефективне функціонування в Україні сучасної, адаптованої, багатофункціональної системи управління митними ризиками, що матиме здатність вдосконалюватися та розвиватися як на центральному, так і регіональному рівні, з використанням різних джерел інформації, основною метою якої є досягнення оптимального балансу між спрощенням процедур міжнародної торгівлі та забезпеченням належного рівня митного контролю.

ТЕМА 3. Процедура аналізу та оцінювання ризиків для виконання митного контролю

3.1 Основні терміни, компоненти і функції системи управління ризиками

Наказом Міністерства фінансів України від 31 липня 2015 р. № 684, відповідно до частини другої статті 363 глави 52 розділу XI Митного кодексу України, з метою забезпечення вибіркової митного контролю шляхом застосування системи управління ризиками було затверджено Порядок здійснення аналізу та оцінювання ризиків, розроблення і реалізація заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю [16, 29].

Цей Порядок розроблено з метою забезпечення вибіркової митного контролю шляхом застосування системи управління ризиками, поліпшення ефективності роботи Державної фіскальної служби України (далі ДФС) під час митного контролю та митного оформлення за рахунок застосування методів

управління ризиками, у тому числі аналізу ризиків із використанням інформаційних технологій.

Порядок встановлює єдиний підхід до здійснення органами доходів і зборів (їхніми структурними підрозділами) аналізу та оцінювання ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю.

У цьому Порядку терміни вживаються в таких значеннях [29]:

- **автоматизована система аналізу та управління ризиками** (далі АСАУР) – сукупність програмно-інформаційних комплексів, які забезпечують функціонування системи управління ризиками (далі СУР) під час митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів;

- **випадковий відбір** – спосіб відбору об'єктів митного контролю для проведення окремих форм митного контролю або їх сукупності, коли кожен об'єкт основи вибірки має однакову ймовірність бути відібраним;

- **виявлений ризик** – ризик, щодо якого в органах доходів і зборів наявна інформація про порушення законодавства України з питань державної митної справи;

- **індикатори ризику** – критерії з заданими наперед параметрами, використання яких дає можливість здійснювати вибір об'єкта контролю, що становить ризик;

- **модуль АСАУР** – одна з підсистем АСАУР, що входить до складу модуля автоматизованої системи митного оформлення товарів і транспортних засобів (далі АСМО) або іншого програмно-інформаційного комплексу ДФС (далі ПК ДФС) і забезпечує роботу АСАУР під час митного контролю товарів і транспортних засобів;

- **негативна історія профілю ризику** – показник, що кількісно характеризує наявність у певний період інформації про порушення законодавства України з питань державної митної справи чи виявлені за результатами митного контролю невідповідності, які описані у профілі ризику і враховуються при визначенні ступеня ризику за профілем ризику (у бік підвищення ступеня ризику), якщо такий показник передбачений профілем ризику;

- **нефіскальні ризики (ризики безпеки)** – ризики, виявлення яких направлено на забезпечення в межах компетенції органів доходів і зборів захисту національної безпеки, життя і здоров'я людей, тварин, рослин, довкілля, інтересів споживачів;

- **область ризику** – згруповані об'єкти аналізу ризику, щодо яких існує потреба в застосуванні окремих форм митного контролю або їх сукупності;

- **оцінювання ризику** – визначення ймовірності виникнення ризику і можливих наслідків порушень законодавства України з питань державної митної справи в разі проявлення ризику;

- **орієнтування** – інформація про осіб і/або транспортні засоби, за допомогою яких можуть бути вчинені порушення законодавства України з питань державної митної справи, а також інформація про товари, що можуть бути об'єктом правопорушення, створена органами доходів і зборів (їхніми структурними підрозділами) самостійно за результатами здійснення аналітичної роботи або отримана органами доходів і зборів (їхніми структурними підрозділами);

- **позитивна історія профілю ризику** – показник, що кількісно характеризує наявність у певний період фактів завершення митного контролю після спрацювання профілю ризику, які підтвердили відсутність порушень законодавства України з питань державної митної справи чи виявлення за результатами митного контролю невідповідностей, і враховується при визначенні ступеня ризику за профілем ризику (у бік зниження ступеня ризику), якщо такий показник передбачений профілем ризику;

- **потенційний ризик** – ризик, що не був виявлений, але умови для його виникнення існують;

- **профіль ризику** – опис будь-якого набору ризиків, у тому числі визначених комбінацій індикаторів ризику, що є результатом збору, аналізу та систематизації інформації;

- **селективність профілю ризику** – показник профілю ризику, який кількісно характеризує його вибіркочну здатність (числове значення від 0 до 100, що показує відсоток переміщень осіб, товарів і транспортних засобів через кордон або митних оформлень, який профіль ризику дає можливість відбирати);

- **ступінь ризику** – результат кількісного оцінювання ризику;

- **таргетер** – посадова особа, уповноважена на здійснення таргетингу;

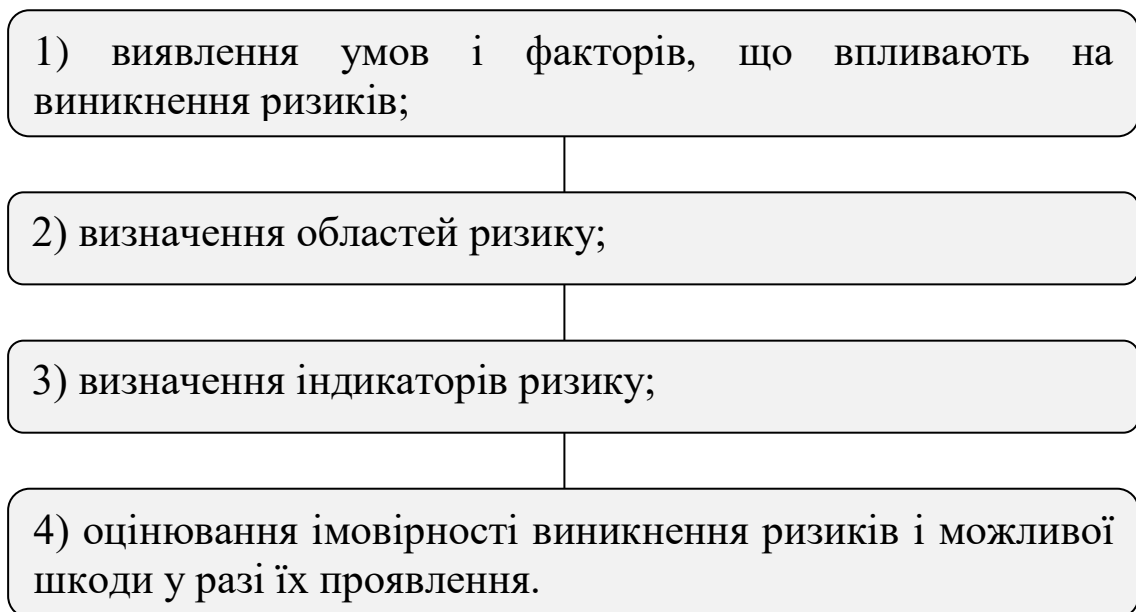
- **таргетинг** – спосіб аналізу та оцінювання ризиків, відповідно до якого попередньо проаналізовані, у тому числі з застосуванням АСУР, зовнішньоекономічні операції підлягають додатковому оцінюванню щодо наявності ризиків із використанням доступних органам доходів і зборів (їхніми структурним підрозділам) джерел інформації;

- **таргетинг-центр** – уповноважений підрозділ або робоча група органу доходів і зборів, основним завданням якого (якої) є здійснення таргетингу;

- **фіскальні ризики** – ризики, виявлення яких спрямовано на недопущення мінімізації сплати податків і зборів, митних та інших платежів під час здійснення зовнішньоекономічних операцій.

Інші терміни в цьому Порядку вживаються у значеннях, наведених у Митному кодексі України, а також інших нормативно-правових актах України з питань державної митної справи [16].

Здійснення органами доходів і зборів (їхніми структурними підрозділами) аналізу, виявлення та оцінювання ризиків, у тому числі з використанням інформаційних технологій, для визначення форм та обсягів митного контролю включають:



Аналіз, виявлення та оцінювання ризиків, розроблення і реалізація практичних заходів з управління ризиками, аналіз результатів і коригування вжитих заходів здійснюються органами доходів і зборів (їхніми структурними підрозділами) у межах компетенції. ДФС визначає структурний підрозділ ДФС, на який покладено функції з координації застосування СУР (далі центральний підрозділ з питань координації застосування СУР).

Розроблення і реалізація практичних заходів з управління ризиками здійснюються з урахуванням таких результатів:

- 1) аналізу та оцінювання ризиків;
- 2) аналізу необхідних ресурсів та очікуваних результатів реалізації запланованих заходів.

Управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю здійснюється на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях.

На стратегічному рівні управління ризиками за результатами аналізу, виявлення та оцінювання ризиків ДФС визначає пріоритетні напрями розроблення та реалізації заходів з управління ризиками та формує реєстр ризиків. Реєстр ризиків розглядається та схвалюється на засіданні Експертної комісії з застосування системи управління ризиками, яка утворюється ДФС (далі Експертна комісія) [29].

Реєстр ризиків має містити зокрема:

- пріоритетні напрями розроблення та реалізації заходів з управління ризиками;
- інформацію щодо органів доходів і зборів (їхніх структурних підрозділів), відповідальних за реалізацію відповідного напрямку.

На тактичному рівні управління ризиками органами доходів і зборів (їхніми структурними підрозділами) у межах компетенції за результатами аналізу, виявлення та оцінювання ризиків і відповідно до реєстру ризиків розробляються заходи з управління ризиками. Для цього використовуються інструменти, наведені на рисунку 3.1.

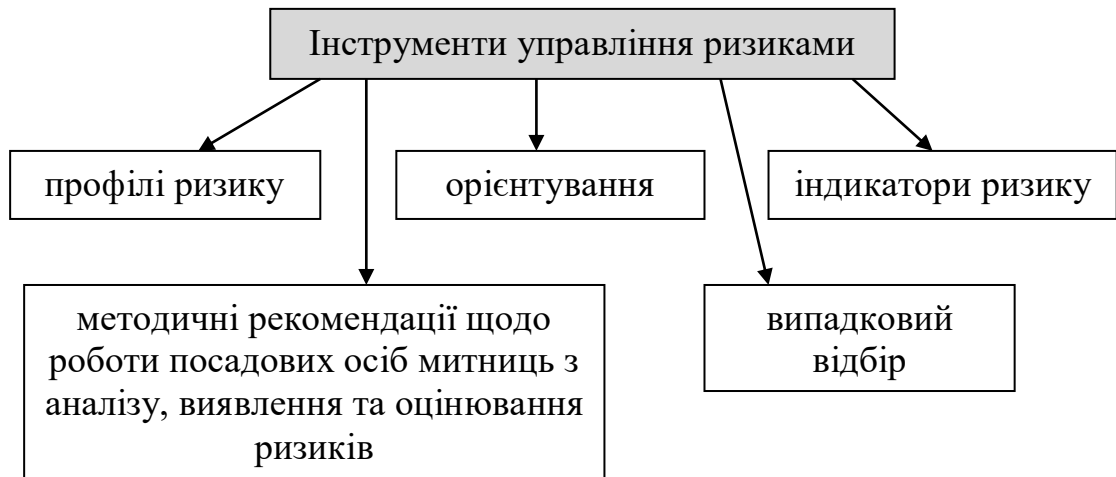


Рисунок 3.1 – Інструменти управління ризиками

На оперативному рівні управління ризиками митниці (митні пости) ДФС застосовують ті самі інструменти з управління ризиками, що і на тактичному рівні, у конкретних випадках здійснення митного контролю товарів, транспортних засобів, зокрема при здійсненні контролю з застосуванням СУР, для визначення форм та обсягів митного контролю.

Контроль із застосуванням СУР, що здійснюється відповідно до статті 337 Митного кодексу України, може бути автоматизованим, неавтоматизованим і комбінованим.

Автоматизований контроль із застосуванням СУР здійснюється з використанням інформаційних технологій, у тому числі АСАУР.

Неавтоматизований контроль із застосуванням СУР здійснюється у випадках, коли оцінювання ризику в конкретному випадку здійснення митного контролю товарів, транспортних засобів не може бути здійснено автоматизовано.

Комбінований контроль із застосуванням СУР полягає в поєднанні автоматизованого та неавтоматизованого контролю з застосуванням СУР.

Таргетинг належить до комбінованого контролю з застосуванням СУР [29].

При розробленні заходів з управління ризиками перевага надається автоматизованому та комбінованому контролю із застосуванням СУР.

З метою забезпечення здійснення таргетингу в ДФС на центральному (на базі центрального підрозділу з питань координації застосування СУР) і регіональному (на базі митниць ДФС) рівнях можуть створюватись таргетинг-центри.

За результатами здійснення контролю з застосуванням СУР, у тому числі АСАУР, у кожному конкретному випадку визначаються рівень ризику, а також відповідні йому форми та обсяги митного контролю, що підлягають виконанню органами доходів і зборів під час митного контролю. У таблиці 3.1 наведено рівні ризиків при здійсненні контролю з застосуванням СУР.

Таблиця 3.1 – Рівні ризиків при здійсненні контролю з застосуванням СУР

Рівень ризику	Форми та обсяги митного контролю
високий	встановлюється необхідність проведення митних формальностей, які, зокрема, передбачають здійснення митного огляду (переогляду) товарів і транспортних засобів
середній	встановлюється необхідність здійснення митних формальностей, не пов'язаних з митним оглядом (переоглядом) товарів і транспортних засобів
низький	не встановлюється необхідність здійснення митних формальностей

За результатами здійснення контролю з застосуванням АСАУР може здійснюватися інформування посадової особи митниці (митного поста) ДФС для подальшого прийняття рішення щодо необхідності проведення митних формальностей, що відповідають одному з вищезазначених рівнів ризику.

Митні формальності визначаються згідно з Класифікатором митних формальностей, що можуть бути визначені за результатами застосування системи управління ризиками, затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 20 вересня 2012 р. № 1011.

3.2 Профілювання митних ризиків на основі впровадження СУР

Аналіз досвіду розвинутих країн вказує на впровадження в практику нових інструментів виявлення правопорушень у сфері митного законодавства, а саме впровадження системи управління ризиками (СУР). Всесвітня митна організація визначає управління ризиками як систематичне застосування процедур і методів управління, що забезпечують митні органи необхідною інформацією для запровадження відповідних заходів щодо переміщення вантажів з високим рівнем ризику. Управління ризиками дозволяє митним органам не лише ефективно виконувати свої основні завдання, але й оптимізувати використання ресурсів і часу. За статтею 320 Митного кодексу України, якою запроваджується вибірковість митного контролю, визначено, що форми та обсяги контролю, достатнього для забезпечення додержання законодавства з питань державної митної справи та міжнародних договорів України при митному оформленні, обираються митницями (митними постами) на підставі результатів застосування СУР [10].

В основі будь-якої СУР покладено процес їх профілювання. У теорії ризиків профіль ризику – це залежність зміни економічного показника від зміни впливу фактора. У таблиці 3.2 наведено загальну характеристику підходів до розуміння категорії «профіль ризику» [30, 31].

Таблиця 3.2 – Тракткування категорії «профіль ризику»

Джерело	Тлумачення
1	2
Рекомендації до Глави 6 Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур від 18.05.1973 р. в редакції Протоколу від 26.06.1999 р. (Киотська конвенція)	Поєднання попередньо визначених факторів ризику, що містяться в рамках позначених критеріїв вибірковості, заснованих на зібраній інформації, яка була проаналізована і класифікована за певними критеріями

Продовження таблиці 3.2

1	2
Керівництво управління ризиками ВМО WCO-Risk-Management-Guide	Заздалегідь певне поєднання показників ризику, заснованих на зібраний, проаналізований і класифікований інформації
Наказ Міністерства фінансів України	Сукупність відомостей про сфери, індикатори ризику та заходи, необхідні для запобігання або мінімізації ризиків
Порядок здійснення аналізу та оцінювання ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю	Опис будь-якого набору ризиків, у тому числі визначених комбінацій індикаторів ризику, що є результатом збору, аналізу та систематизації інформації

Під профілем ризику слід розуміти не лише певну сукупність даних. У разі виявлення потенційних ризиків у результаті аналізу документів, відомостей та іншої інформації, наявної в розпорядженні митних органів різних рівнів, митні органи законодавчо затверджують профіль ризику, що є підставою для застосування певних форм митного контролю відносно тих чи інших товарів або осіб. Далі профіль ризику доводиться до відома посадових осіб, які здійснюють митне оформлення та митний контроль, і є підставою застосування до суб'єктів ЗЕД зазначених форм та обсягів митного контролю [31].

У таблиці 3.3 представлено класифікацію профілів ризику, враховуючи їх функціональне призначення та особливості використання митними органами.

Основні функції, що виконують профілі ризику [29]:

- джерело інформації про діяльність конкретного учасника ЗЕД або перевезення конкретних видів товарів;
- застосовуються у визначених сферах ризику;
- застосовуються при оцінюванні ступеня ризиків у межах певної сфери ризику шляхом використання індикаторів ризику;
- використовуються при складанні плану дій і визначенні типів перевірок, що мають бути проведені;
- застосовуються для визначення ефективності перевірок.

Одне з проблемних питань полягає у відокремленні профілів ризиків від процесу профілювання ризиків. На відміну від

профілю ризику, під яким найчастіше розуміють певну сукупність інформації, **профілювання** – це певна методика аналізу ризиків, що полягає у виявленні за встановленими профілями ризиків або відповідними ознаками суб'єктів, з боку яких існує висока ймовірність протиправних дій (правопорушень), для проведення вибіркової (поглибленої) перевірки осіб і транспортних засобів [31].

Таблиця 3.3 – Способи класифікації профілів митних ризиків

Критерій класифікації	Вид	Змістова характеристика
1	2	3
<i>За сферою ризику</i>	Суб'єктний ризик	Порушення митних правил суб'єктами ЗЕД (експорт, імпорт, перевізник, митний брокер)
	Товарний ризик	Порушення правил перевезення товарів
	Операційний ризик	Порушення виконання зовнішньоекономічної операції
<i>За напрямом переміщення товарів залежно від регіону застосування</i>	Експортний	Контролює рух товарів у напрямі «експорт»
	Імпортний	Контролює рух товарів у напрямі «імпорт»
	Транзитний	Контролює рух товарів у напрямі «транзит»
	Загальнодержавний	Діє на всій території держави
	Регіональний	Діє в межах певного регіону
	Зональний	Діє в регіоні діяльності однієї митниці
<i>За видом порушення митних правил</i>	Контроль митної вартості	Порушення правил визначення митної вартості
	Контроль класифікації товарів відповідно до УКТ ЗЕД	Порушення правил класифікації товарів
	Контроль кількісно-вагових показників	Невідповідність кількісно-вагових показників
	Контроль походження товарів	Невідповідність країни походження товарів
	Контроль порушення прав інтелектуальної власності та ін.	Порушення прав інтелектуальної власності

Продовження таблиці 3.3

1	2	3
<i>Залежно від строків дії</i>	Короткостроковий	Від 1 дня до 1 місяця
	Середньостроковий	Від 1 до 3 місяців
	Довгостроковий	Від 3 до 6 місяців
	Постійний	Більше 6 місяців
<i>Залежно від способу реалізації</i>	Обов'язкові	Для особливих категорій товарів
	Цільові	Розраховуються за фактичними даними митної системи
	Випадкові	Визначаються випадковим чином, за своєю суттю не є ризиком і використовуються для перевірки ефективності роботи системи митного оформлення і контролю
<i>За змістом</i>	Автоматичні	Доводяться до митних органів в електронному вигляді, ризики за якими виявляються без участі посадової особи програмними засобами
	Автоматизовані	Профілі ризиків, доводяться до митних органів в електронному вигляді, область ризику яких визначена в програмних засобах частково, і застосовуються за рішенням посадової особи після проведення ним перевірки окремих індикаторів ризику
	Неформалізовані	Доводяться до митних органів на паперовому носії, ризики за якими виявляються посадовою особою самостійно, виходячи з галузі ризику

У цілому профілювання ризиків є інструментом, за допомогою якого здійснюється управління митними ризиками на практиці. Основним тут є поняття індикаторів ризиків, які можна визначити як певні критерії, що разом становлять практичний інструмент для вибору й виявлення переміщень, що містять потенційну можливість порушення вимог митного законодавства. Власне, під профілем ризику прийнято розуміти визначений набір індикаторів ризику, відібраних на основі зібраної, проаналізованої та класифікованої інформації.

Профіль ризику – це певна інформація, що може бути побудована різними способами (використовуватися в

документарному чи автоматизованому вигляді) і має містити опис сфери ризику, його оцінку, необхідні заходи з протидії ризику, строки запровадження таких заходів. Під час розроблення профілів ризику слід враховувати також особливості митних органів (пропускну спроможність тощо), визначити очікувані результати й критерії оцінювання ефективності вжитих заходів [30].

Після розроблення профільні характеристики разом з іншою інформацією й оперативними даними мають забезпечувати основу для цільового виявлення потенційних переміщень вантажів, транспортних засобів або фізичних осіб з високим рівнем ризику. Дієва СУР – це циклічний процес, який передбачає аналіз, оцінювання ризику, формування профілю ризику, застосування профілю (набору заходів), моніторинг результатів застосування профілю (рисунок 3.2).

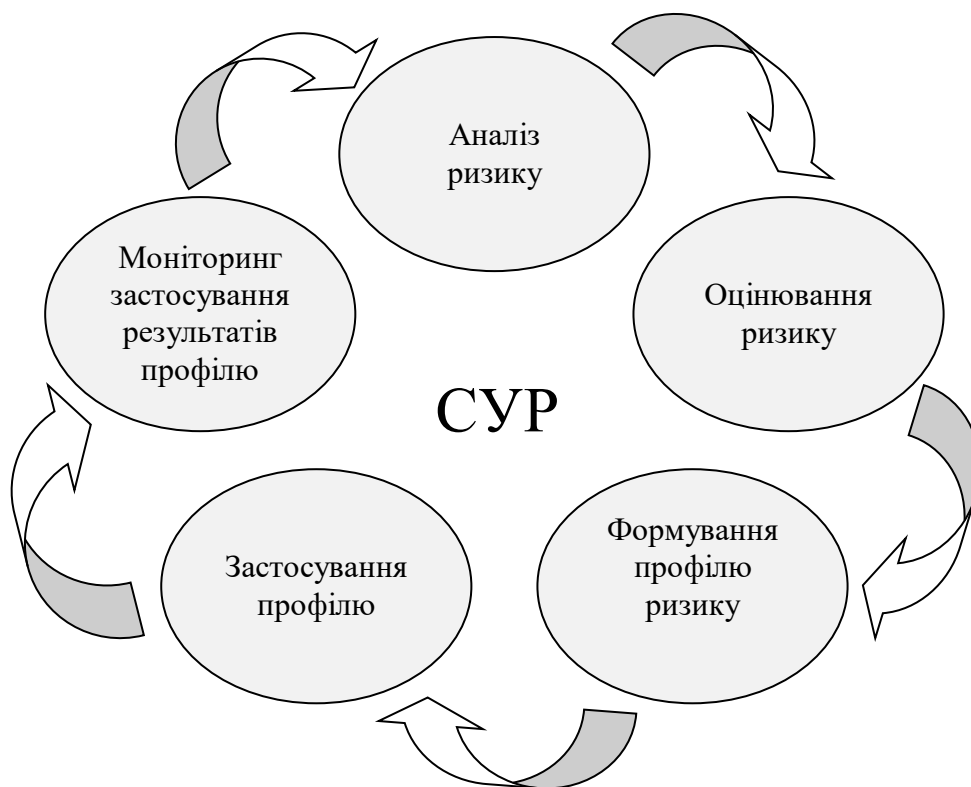


Рисунок 3.2 – Дієва СУР

Дуже важливим є етап застосування профілів ризику під час митного контролю та митного оформлення. Від його організації залежить як прискорення митних процедур, так і одночасне забезпечення ефективного контролю за додержанням митного

законодавства. Обсяг контролю, що застосовується митними органами для забезпечення дотримання законодавства, має бути пропорційним рівню оціненого ризику. Рівень ризику визначається в контексті пріоритетів митних органів (забезпечення своєчасності справляння податків і зборів, перевірка дотримання заборон і обмежень чи інша специфічна сфера) [31].

При побудові набору профілів важливо враховувати, що система має бути гнучкою і здатною обробляти порівняно складні комбінації елементів даних, так само як і прості одиничні елементи даних. Використання комбінацій дозволяє митним органам точно коригувати свої можливості цілеспрямованого виявлення ризиків.

Для практики функціонування СУР в розвинутих країнах використовується структура профілю ризику, наведена на рисунку 3.3.

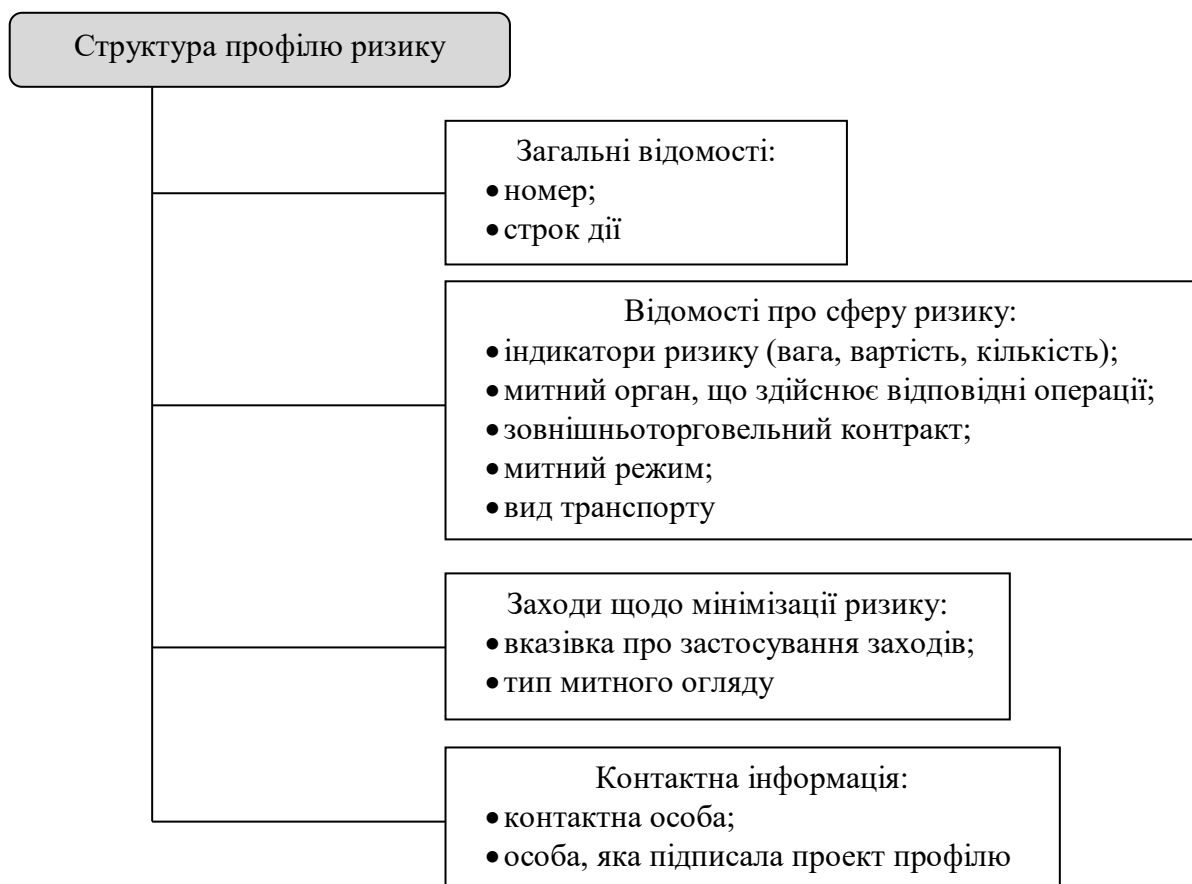


Рисунок 3.3 – Структура профілю ризику

Використання інформаційних технологій є особливо важливим інструментом у СУР. Його використання дозволяє проводити більш швидкий аналіз критеріїв вибіркості порівняно з ручною обробкою. Автоматизація дає можливість митним органам створити національну базу даних, що включає інформацію по всіх угодах і переміщеннях, яка може оновлюватися і використовуватися для оперативного обміну інформацією та визначення сфер ризику. Також це надає базу даних, що містить всі профілі ризиків, які мають формувати основу модуля вибіркості автоматизованої системи митного оформлення товарів і транспортних засобів (АСМО) [29].

Автоматизована система дозволяє митним органам проводити декларації через ряд фільтрів вибіркості з метою визначення того, які декларації можуть потребувати додаткової перевірки. Така система може направляти заяви по декількох різних маршрутах.

3.3 Процес формалізації профілів митних ризиків

Одним з етапів розроблення та впровадження СУР є розроблення профілів ризику (ПР), що є засобом, за допомогою якого митні органи застосовують управління ризиками на практиці. ПР застосовуються під час проведення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України, і мають на меті попередити інспектора про можливу наявність ризику порушення митного законодавства під час здійснення конкретної зовнішньоекономічної операції та дати інспекторові вказівку щодо застосування певних форм контролю. Кінцева мета ПР – забезпечення митної безпеки шляхом прийняття управлінських рішень.

Опис категорії «профілі ризику» розкрито в Порядку здійснення аналізу та оцінювання ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю, затвердженому наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 р. № 684.

Профілі ризику залежно від можливості автоматизації їх застосування можуть бути документальними (неавтоматизований

контроль із застосуванням СУР) або електронними (автоматизований або комбінований контроль із застосуванням СУР).

Профілі ризику розробляються центральним підрозділом з питань координації застосування СУР і застосовуються у всіх митницях (митних постах) ДФС, якщо інше не визначено самим профілем ризику.

Структурні підрозділи ДФС, спеціалізований орган доходів і зборів, до компетенції якого належить проведення досліджень і експертної діяльності (далі спеціалізований орган доходів і зборів), і територіальні органи доходів і зборів можуть надавати пропозиції щодо необхідності розроблення профілю ризику.

Профіль ризику може бути представлений у формах паспорта профілю ризику і програмного коду профілю ризику [29].

Паспорт профілю ризику формується для документальних та електронних профілів ризику і використовується для документального опису профілю ризику. Зразок паспорта електронного профілю ризику наведено в додатку А. Зразок паспорта документального профілю ризику наведено в додатку Б.

Зміст паспорта профілю ризику призначений для використання виключно органами доходів і зборів і є документом для службового користування. Паспорт профілю ризику зберігається протягом строку дії профілю ризику, але не менше трьох років після припинення його дії. Облік, зберігання і використання паспортів профілів ризику здійснюються відповідно до нормативно-правових актів України, що регулюють питання обліку, зберігання та використання документів, які містять службову інформацію.

Програмний код профілю ризику формується тільки для електронних профілів ризику, використовується для їх програмної реалізації й імплементується до одного з таких модулів автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР) [29]:

➤ модуль АСАУР при митному оформленні митної декларації (у тому числі електронної митної декларації) чи іншого документа, який відповідно до законодавства її заміняє та вноситься до автоматизованої системи митного оформлення;

- модуль АСАУР у пунктах пропускання через державний кордон для автомобільного сполучення («журнал пункту пропускання»);
- модуль АСАУР у пунктах пропускання через державний кордон для автомобільного сполучення («пасажирський пункт пропуску»);
- модуль АСАУР у пунктах пропуску через державний кордон для морського сполучення;
- модуль АСАУР у пунктах пропускання через державний кордон для повітряного сполучення;
- модуль АСАУР у пунктах пропускання через державний кордон для залізничного сполучення тощо.

До ПР формується також аналітична довідка (форму наведено в додатку В) з метою опису розглянутих у ПР сфер ризику, визначення можливих заходів для подальшої мінімізації ризику, вдосконалення митної справи.

У разі ініціювання розроблення профілю ризику структурними підрозділами ДФС, спеціалізованим органом доходів і зборів або територіальними органами доходів і зборів ініціатор надає центральному підрозділу з питань координації застосування СУР проект аналітичної довідки.

Залежно від необхідності наповнення профілів ризику значеннями індикаторів ризику застосовуються звичайні (не передбачають наповнення профілю ризику під час його застосування) і рамкові (передбачають наповнення профілю ризику під час його застосування) профілі ризику.

При цьому під наповненням профілю ризику розуміється визначення конкретних значень окремих індикаторів ризику та інших параметрів профілю ризику (перелік відповідних індикаторів ризику та інших параметрів профілю ризику визначається у профілі ризику).

Етапи розроблення ПР представлено на рисунку 3.4 [30].

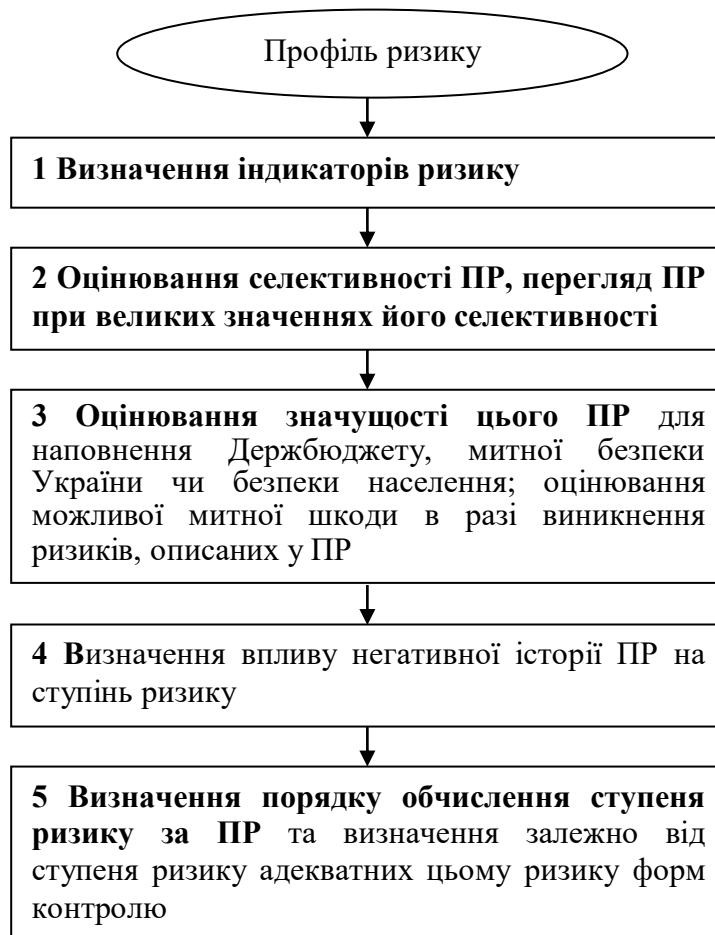


Рисунок 3.4 – Етапи розроблення ПР

Розроблення ПР передбачає виконання таких дій [31]:

- 1) визначення індикаторів ризику;
- 2) оцінювання селективності ПР, перегляд ПР при великих значеннях його селективності. Значення показника, що відповідає великому чи малому значенню селективності електронного ПР, визначається Експертною комісією з застосування системи аналізу та управління ризиками, яка діє згідно з Положенням, що затверджується окремим наказом Держмитслужби. Для ПР, що характеризуються великим значенням селективності, може визначатись окремий порядок застосування залежно від особливостей конкретного ПР;
- 3) оцінювання значущості цього ПР для наповнення Держбюджету, митної безпеки України чи безпеки населення; оцінювання можливої митної шкоди в разі виникнення ризиків, описаних у ПР;

4) визначення впливу негативної історії ПР на ступінь ризику (здійснюється для електронних ПР). При цьому для кожної причини, наведеної в *Класифікаторі причин незавершення митного оформлення*, що враховуються при формуванні негативної історії профілю ризику (додаток Г), Експертною комісією визначається коефіцієнт значущості цієї причини для конкретного ПР;

5) визначення порядку обчислення ступеня ризику за ПР та визначення залежно від ступеня ризику адекватних цьому ризику форм контролю.

Формалізація ПР передбачає формування паспорта ПР, програмного коду ПР і аналітичної довідки до ПР [29].

Номер ПР має таку структуру [29]:

WW/XX/YYYY/ZZZZZ-VV,

де WW – буквено-цифровий код групи критеріїв ризику згідно з главою 3 затвердженого Положення про систему аналізу й селекції факторів ризику при визначенні окремих форм митного контролю;

XX – код структурного підрозділу, який є ініціатором розроблення ПР, згідно з *Класифікатором структурних підрозділів*, задіяних у розробленні профілів ризику (додаток Д);

YYYY – рік розроблення ПР;

ZZZZZ – порядковий номер ПР, що присвоюється після того, як було прийнято рішення про застосування ПР;

VV – порядковий номер редакції ПР, що присвоюється після того, як було прийнято рішення про застосування ПР чи внесення змін до ПР.

У полі «Назва ПР» зазначається коротка (до 100 символів) унікальна назва ПР.

У полі «Сфери ризику» зазначаються сфери ризику (код і назва) згідно з *Класифікатором сфер ризику* (додаток Ж) і *Класифікатором митних формальностей* (додаток И).

Поле «Індикатори ризику» поділяється на два підполя: «Назва індикатора» і «Значення індикатора». Кожен індикатор ризику може мати кілька значень чи певний діапазон значень. У

цьому самому полі зазначаються за наявності винятки з індикаторів ризику – уточнення, за яких обставин ці індикатори не враховуються.

У полі «Оцінювання ступеня ризику. Опис алгоритму обчислення» описується порядок розрахунку ступеня ризику за наявності описаних вище індикаторів ризику. У ПР може бути передбачено періодичне внесення змін до значень індикаторів ризику з описом алгоритму проведення відповідних розрахунків, їх періодичності (за потреби) і зазначенням відповідальних підрозділів за внесення змін до значень індикаторів ризику і їх доведення до підрозділу, що здійснює оновлення програмного коду профілю ризику. Для електронного ПР обов'язково наводиться текст повідомлення, що буде видане АСМО інспекторові як коментар до митних процедур (МП) у разі спрацювання ПР. (Для документального ПР у цьому полі зазначаються особливості перевірки індикаторів ризику та визначення ступеня ризику.)

У полі «Форми та обсяги контролю» зазначається перелік МП і заповнюються три підполя для кожної МП: «Код і назва митної формальності» (згідно з Класифікатором форм контролю), «Вид митної формальності» (обов'язкова, обов'язкова за умови, у разі необхідності) і «Поріг ступеня ризику» (мінімальне значення ступеня ризику, при якому застосовуватиметься конкретна МП).

У полі «Максимальне значення негативної історії ПР» наводиться максимально допустиме значення негативної історії ПР, що може бути враховане при визначенні ступеня ризику за ПР. Для документальних ПР не заповнюється.

У полі «Максимальне значення позитивної історії ПР» наводиться максимально допустиме значення позитивної історії ПР, що може бути враховане при визначенні ступеня ризику за ПР. Для документальних ПР не заповнюється.

Поле «Причини незавершення митного оформлення, які враховуються при розрахунку негативної історії ПР» поділяється на два підполя: «Код і назва причини» (містить код причини відмови в митному оформленні згідно з графою 3 Класифікатора причин незавершення митного оформлення, що враховуються при формуванні негативної історії профілю ризику) і «Коефіцієнт

значимості» (зазначається коефіцієнт значущості цієї причини для ПР). Для документальних ПР це поле не заповнюється.

Аналітична довідка до ПР містить відомості з питання, що описує ПР (загальні, статистичні дані, пояснення щодо стану справ) і має таку структуру.

У полі «Митна загроза. Суть проблеми» розкривається суть проблеми: описується сама проблема та її поточний стан, наводяться дані про митні виклики, за потреби уточнюється опис індикаторів ризику. Наводяться за наявності статистичні, аналітичні матеріали з цього питання.

У полі «Документи/підстави розроблення профілю ризику» зазначаються за наявності дані про документи, якими було подано пропозиції та/або надано розпорядження щодо розроблення профілю ризику, а також інші документи, що стали підставою розробки профілю ризику.

У полі «Протиріччя. Причини виникнення ризику» перелічуються фактори, що спричиняють виникнення проблеми (наприклад конкретні колізії в законодавстві; заходи тарифного та нетарифного регулювання, що застосовуються до конкретних товарів: висока ставка мита, заборони чи обмеження тощо; інші обставини).

У полі «Митна шкода. Оцінювання наслідків ризику» наводиться оцінювання описаного ризику: який вплив може мати ця проблема на наповнення Держбюджету, стан митної безпеки України чи безпеки населення; які можливі наслідки виникнення ризику. Оцінюється можлива митна шкода. Оцінка по можливості підтверджується аналітичними розрахунками.

У полі «Уникнення митної загрози. Пропоновані заходи мінімізації ризику» наводяться пропозиції щодо можливих заходів, ужиття яких зможе зменшити описаний ризик, усунути причини його виникнення чи мінімізувати можливу митну шкоду (можливе внесення змін до нормативно-правових актів, що регулюють порядок митного контролю та митного оформлення, чи нормативно-правових актів з іншої галузі регулювання економіки тощо).

Рішення про внесення змін до електронного профілю ризику може бути прийнято центральним підрозділом з питань координації застосування СУР, якщо такі зміни пов'язані [29]:

- зі змінами документів, положення яких враховано при розробленні профілю ризику, і необхідністю актуалізації відповідних значень окремих параметрів профілю ризику;
- змінами даних про контактну особу за профілем ризику;
- змінами числових значень позитивної/негативної історії профілю ризику, ступеня ризику;
- необхідністю виправлення технічних помилок у паспорті профілю ризику.

Центральний підрозділ з питань координації застосування СУР тимчасово призупиняє дію електронного профілю ризику, у тому числі за поданням структурного підрозділу ДФС, спеціалізованого органу доходів і зборів або територіального органу доходів і зборів, у разі [29]:

1) внесення змін до документів, положення яких враховано при розробленні електронного профілю ризику, коли такі зміни ведуть до необхідності суттєвих змін електронного профілю ризику;

2) скасування, втрати чинності документами, положення яких враховано при розробленні електронного профілю ризику;

3) втрати актуальності електронним профілем ризику;

4) виявлення проблемних питань під час застосування електронного профілю ризику, що не можуть бути вирішені шляхом внесення змін до електронного профілю ризику;

5) встановлення за результатами контролю застосування СУР низької ефективності окремого профілю ризику.

У разі якщо ініціатором розроблення електронного профілю ризику протягом місяця не вжито заходів щодо перегляду значень окремих індикаторів ризику та інших параметрів профілю ризику та/або інших заходів, спрямованих на підвищення ефективності профілю ризику, на черговому засіданні Експертної комісії виноситься питання про припинення дії такого профілю ризику.

Електронні профілі ризику доводяться до митниць ДФС у вигляді поновлень АСМО або іншого програмно-інформаційного комплексу ДФС.

Після імплементації ПР використовується модулем АСАУР для оцінювання ризику за конкретною вантажною митною декларацією (далі ВМД) і для формування переліку форм контролю.

Документальні ПР доводяться до регіональних митниць, митниць листом Держмитслужби.

На підставі інформації про результати застосування ПР, а також інших даних, пов'язаних із дією ПР, здійснюється контроль ефективності ПР.

Під час розроблення ПР установлюються строки проведення заходів щодо визначення ефективності ПР. Визначаючи строк здійснення контролю ефективності ПР, слід брати до уваги строк дії ПР та його селективність: чим частіше спрацьовуватиме ПР, тим меншим має бути інтервал до першого здійснення контролю ефективності ПР [29].

Метою проведення контролю ефективності ПР є насамперед з'ясування таких питань[29]:

1) чи сприяло застосування ПР отриманню очікуваних результатів?

Здійснюється обробка даних про результати оцінювання ризику за ВМД і результати застосування форм контролю під кутом зору обсягу заходів, яких було вжито, і результатів, яких досягнуто;

2) чи можна визнати досягнуті результати задовільними?

Якщо виявлено, що застосування ПР дало очікувані результати, то здійснюється перевірка: чи існує ризик і надалі; чи слід уживати заходів у тому самому обсязі; чи слід розширити коло заходів;

3) чи можна вважати досягнуті результати незадовільними?

Якщо застосування ПР не дало очікуваних результатів, то слід проаналізувати причини цього, перевірити особливо ретельно, чи не були надані вказівки щодо застосування форм контролю неадекватними індикаторам ризику; чи контрольні підрозділи змогли застосувати форми контролю на практиці; чи не занадто неточним виявився ПР; чи не надто коротким був строк його дії. Після проведення аналізу слід прийняти рішення про застосування певних форм контролю чи про відмову від них.

Після здійснення контролю ефективності ПР необхідно унести цей ПР на розгляд Експертної комісії зі своїми пропозиціями:

1) залишити ПР чинним без змін;

2) унести зміни до ПР;

3) припинити дію ПР.

Якщо ПР залишається чинним без змін або до нього вносяться зміни, то слід призначити новий строк здійснення контролю ефективності ПР.

Рішення про внесення змін чи припинення дії ПР приймає Експертна комісія. У разі внесення змін до ПР його номер змінюється з урахуванням номера редакції ПР.

3.4 Індикатори митних ризиків

Найефективнішим джерелом інформації для формування профілів ризику є стандартизовані звіти про порушення митних правил. Профілювання допомагає класифікувати вантажі, фізичні особи за загальними характеристиками, пов'язаними з можливістю порушення митного законодавства в тому чи іншому напрямі. Однак їх кількість може бути занадто великою для того, щоб здійснити більш глибокий контроль. У такій ситуації використовується принцип вибірковості контролю, тобто визначаються додаткові індикатори ризику, що дозволяють виявити товари з високим ступенем ризику. Наприклад, профілювання імпорту комерційних вантажів може проводитися за країною походження і способом перевезення, у той час як додатковими індикаторами ризику можуть служити декларована вартість товару або репутація імпортера [10].

Таким чином, *індикатори ризиків* визначаються за допомогою конкретно виражених критеріїв вибірковості, таких як конкретний код товару, країна походження, країна відправлення вантажу, вартість, торговельний суб'єкт, тип транспортного засобу, мета перебування на митній території тощо [30].

До найбільш вагомих індикаторів ризиків, що стосуються товарів, належать:

- митно-тарифне регулювання (при цьому основна увага звертається на товари, що мають значні обсяги переміщення і забезпечують надходження найбільших сум митних платежів; товари, щодо яких застосовуються високі ставки ввізних і вивізних мит);

- товари групи «прикриття» (товари, відносно яких застосовуються низькі ставки мита і ставки, менші від тих, що застосовуються до товарів, класифікованих у тій самій товарній позиції та/або за своїми характеристиками і зовнішнім виглядом належать до них);

- походження товарів (товари, що декларуються походженням з країн, з якими Україною укладені угоди про вільну торгівлю; товари, про які є інформація про відсутність виробництва або товари, виробництво яких є нехарактерним для певної країни);

- вартість товарів (заявлена митна вартість товарів значно відрізняється від ціни ідентичних чи подібних товарів під час їх увезення на митну територію України чи значно завищена під час їх вивезення за межі митної території України).

Індикаторами ризику можуть виступати практично всі дані, що містяться у ВМД (рисунок 3.5).

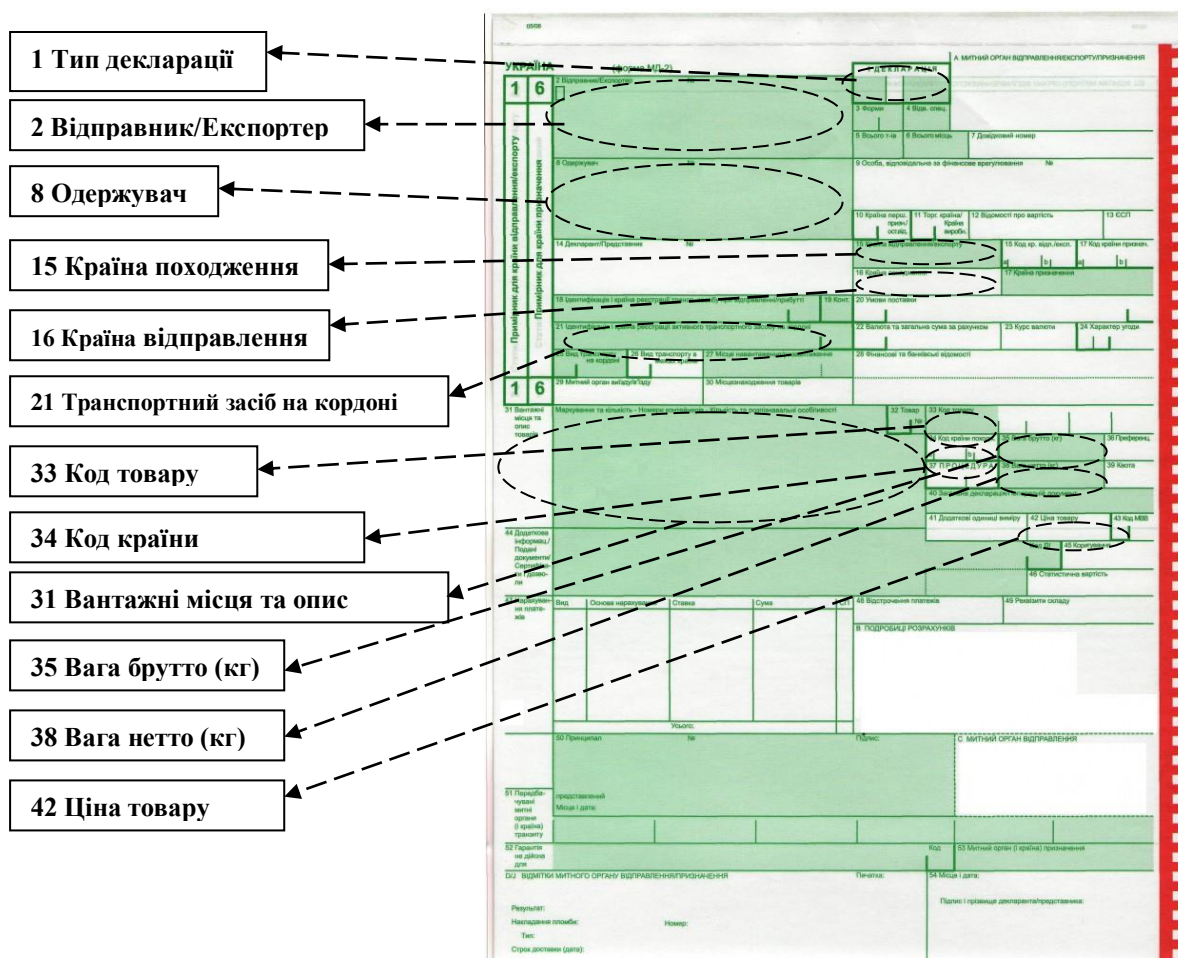


Рисунок 3.5 – Індикатори ризику у ВМД

Стосовно індикаторів ризиків, що належать до діяльності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, тут аналізуються особливості зовнішньоекономічної угоди (товари переміщуються за контрактами, відмінними від договорів купівлі-продажу, у яких не наведено суттєвих умов угоди; одна зі сторін зовнішньоекономічного договору зареєстрована в офшорній зоні; учасники зовнішньоекономічного договору (контракту) мають ознаки «фірм-одноденок»), враховуються дані про попередні порушення митних правил, інформація про протиправну діяльність цих суб'єктів, їх засновників, фактичних власників тощо, отримана від правоохоронних, податкових або інших компетентних органів України та іноземних держав, а також від міжнародних організацій.

Перелік індикаторів ризику як документ об'єднує кілька альтернативних (тобто таких, що застосовуються не тільки при одночасному їх виконанні, а також окремо один від одного) індикаторів ризику, пов'язаних спільними сферами ризику, заходами з мінімізації ризиків. Перелік індикаторів ризику має містити індикатори ризику та інформацію щодо заходів, що необхідно вживати для запобігання або мінімізації ризиків (форми та обсяги митного контролю) [31].

Переліки індикаторів ризику розробляються центральним підрозділом з питань координації застосування СУР, розглядаються та схвалюються на засіданні Експертної комісії.

Внесення змін або припинення дії переліків індикаторів ризику здійснюється за результатами розгляду відповідних пропозицій Експертною комісією шляхом схвалення оновлених переліків індикаторів ризику.

Схвалений перелік індикаторів ризику застосовується в усіх митницях (митних постах) ДФС, якщо інше не визначено переліком індикаторів ризику [30].

Аналіз застосування та за потреби актуалізація переліків індикаторів ризику здійснюються не рідше, ніж раз на рік, центральним підрозділом з питань координації застосування СУР із залученням у разі потреби інших заінтересованих структурних підрозділів ДФС, спеціалізованого органу доходів і зборів, митниць ДФС.

3.5 Особливості застосування автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР) при здійсненні митного контролю

Основним інструментом для здійснення автоматизованого аналізу та оцінювання ризиків в українській митній системі є *Автоматизована система аналізу та управління ризиками (АСАУР)* – це сукупність програмно-інформаційних комплексів, що забезпечують функціонування системи управління ризиками під час митного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів. При загальній тенденції скорочення фізичного огляду автоматизована система управління ризиками стає одним із основних факторів оперативного проведення митних формальностей. Використання цієї системи було розпочато з 2006-2007 рр., а з 2012 р. модулі АСАУР були запроваджені в наземних пунктах пропускання [29].

Вітчизняна АСАУР є сучасним інструментом, що відповідає міжнародним підходам до організації митного контролю та оформлення. АСАУР, що побудована і застосовується українською митницею, базується на світовому досвіді багатьох провідних країн. Це дозволяє впроваджувати власні унікальні рішення з урахуванням переваг і недоліків відповідних систем інших країн.

АСАУР сформована на досвіді запобігання, прогнозування та виявлення порушень митного законодавства. Основними напрямками контролю АСАУР є достовірність декларування, правильність визначення митної вартості, країни походження та класифікації товарів згідно з УКТЗЕД, дотримання заходів нетарифного регулювання та ін. [10].

Оцінювання ризику за ВМД за допомогою АСАУР здійснюється шляхом перевірки електронної копії ВМД. Така перевірка здійснюється в автоматизованому режимі після прийняття ВМД до митного оформлення і внесення електронної копії ВМД до бази даних (далі БД) митного органу. На рисунку 3.6 подана схема процедури проведення митного контролю та митного оформлення з застосуванням АСАУР [31].

За результатами оцінювання ризику за ВМД АСАУР формується перелік митних процедур (далі МП):

- 1) назва МП;
- 2) вид МП (обов'язкова, обов'язкова за умови, у разі необхідності);
- 3) повідомлення до МП (містить уточнення, інструкції чи пояснення, що стосуються застосування МП, за потреби уточнення про товари чи інші умови, за яких застосування МП є обов'язковим).

Перелік МП може також не містити жодних вказівок або містити лише повідомлення без зазначення МП.

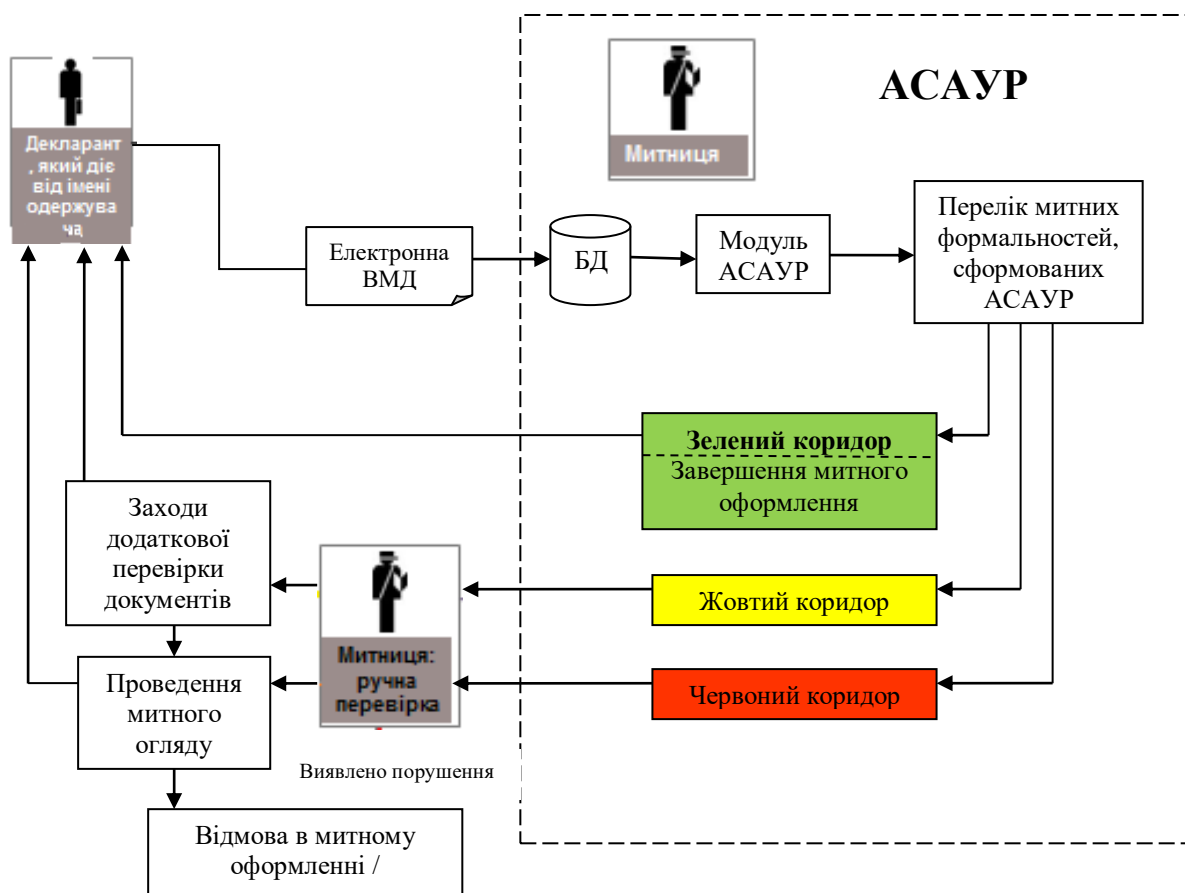


Рисунок 3.6 – Схема процедури проведення митного контролю та митного оформлення з застосуванням АСАУР

За результатами автоматизованого аналізу та оцінювання система сигналізує про можливі ризики. Так, АСАУР забезпечує автоматизоване зіставлення даних з конкретного переміщення щодо їх збігу з закладеними в АСАУР алгоритмами перевірки (електронними профілями ризику). Застосування профілів ризику під час митного оформлення здійснюється за допомогою

окремого модуля автоматизованої системи аналізу й управління ризиками в автоматизованій системі митного оформлення вантажів.

Основними завданнями модуля профілів ризику, а отже, й етапами процесу аналізу є:

- оцінювання ризику ВМД, поданої до митного оформлення, на підставі всіх введених профілів ризику - перший етап;
- надання повідомлення посадовій особі митного органу, яка здійснює митне оформлення та митний контроль, з зазначенням необхідних заходів щодо перевірки законності зовнішньоекономічної операції - другий етап.

На першому етапі:

- дані електронної копії ВМД та інших документів перевіряються на відповідність індикаторам профілів ризику;
- обчислюється *ступінь ризику* за кожним профілем ризику.

Ступінь ризику – числове значення у визначених межах, що показує ймовірність порушення митного законодавства в конкретному випадку і відповідно передбачає здійснення адекватних такому ризику заходів. Ступінь ризику залежить від комбінації індикаторів, що спрацювали, і їхніх значень.

При оцінюванні ступеня ризику враховується й попередня поведінка суб'єкта ЗЕД за кожним з профілів ризику:

- позитивна історія суб'єкта – наявність за певний період у минулому фактів митного оформлення, що підтвердили відсутність порушень митного законодавства;
- негативна історія – наявність за певний період у минулому фактів порушень митного законодавства.

На другому етапі – формування загального переліку форм контролю за ВМД з відповідними коментарями для вказівки посадовій особі митного органу, на що направлена ця форма контролю.

Наприклад:

- для профілю, спрямованого на виявлення ризику подання неправдивих відомостей про країну походження товару, доцільним є підтвердження відповідності заявлених даних про країну походження товарів;
- профілю декларування певного товару не своїм найменуванням (з метою мінімізації митних платежів чи обходу

нетарифних обмежень) доцільно провести митний огляд з метою ідентифікації товарів.

Таким чином, мета форми митного контролю залежатиме від характеру можливого порушення, а власне форма митного контролю (перевірка документів та відомостей, митний огляд чи інші форми митного контролю) - від ступеня ризику.

Модуль аналізу ризику використовує своєрідний підхід для випадкового вибору форми контролю - залежність від обчисленої ризикованості зовнішньоекономічної операції. У випадку, коли під час аналізу конкретної ВМД не спрацювало жодного профілю ризику, елемент випадкового вибору для митного огляду вантажу має малу ймовірність, але такий огляд можливий.

Прикладом інформативності роботи модуля аналізу ризиків є позначення результатів перевірки ВМД відповідним кольором (таблиця 3.4).

Підходи до профілювання ризиків постійно вдосконалюються та змінюються з метою забезпечення та контролю додержання вимог митного законодавства країни.

Таблиця 3.4 – Індикація ВМД за результатами аналізу ризиків

Колір індикації	Значення
Зелений	За ВМД ризику не виявлено. У модулі аналізу ризиків нема даних про ризикованість зовнішньоекономічної операції. Рішення про проведення форм контролю за ВМД приймається посадовою особою органу доходів і зборів, яка здійснює митне оформлення та митний контроль
Жовтий	За ВМД виявлено ризик і сформовано перелік форм митного контролю. Усі форми контролю передбачають здійснення документальної перевірки та інших заходів, що не потребують митного огляду вантажу чи транспортних засобів
Червоний	За ВМД виявлено ризик і сформовано перелік форм митного контролю, які передбачають здійснення заходів, що потребують огляду вантажу чи транспортних засобів

ТЕМА 4. Механізм функціонування системи аналізу та управління ризиками в митній справі

4.1 Дослідження технологій митного контролю та митного оформлення на прикордонних передавальних станціях у контексті застосування СУР

Після розпаду СРСР і утворення незалежних держав сталося роз'єднання залізниць у межах суверенних держав, що викликало необхідність створення прикордонних пунктів перетину, стабільна робота яких є одним із факторів забезпечення стійкого пропускання зовнішньоторговельного вантажопотоку між цими країнами. Так, сортувальні та дільничні станції, які обмежують ділянки залізниць, що зв'язують суміжні держави, отримали статус прикордонно-передавальних.

Якщо дільнична (сортувальна) станція є прикордонною передавальною, тоді до технологічного процесу роботи цієї станції вноситься розділ, у якому зазначається конкретний порядок виконання операцій органами державного контролю (компетентними органами), їх тривалість і порядок взаємодії працівників станції з таким органами.

Основними завданнями прикордонної передавальної станції є:

- освоєння узгоджених із залізницею суміжної держави розмірів руху поїздів;
- забезпечення виконання технологічних операцій з приймання, відправлення, розформування, формування поїздів;
- перевантаження вантажів із вагонів різної ширини колії, перестановки вагонів на візки іншої ширини колії;
- виконання операцій з технічного, комерційного огляду поїздів, вагонів;
- забезпечення виконання умов митного, прикордонного, ветеринарного, карантинного (фітосанітарного), екологічного, інших видів контролю вантажів, пасажирів, провідників, обслуговуючого персоналу;
- облік, аналіз передачі (приймання) поїздів, вагонів і контейнерів.

Порядок передачі вагонів і контейнерів через міждержавні прикордонні станції залізниць СНД визначений Угодою між

залізничними адміністраціями держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, Латвійської, Литовської та Естонської республік про особливості застосування окремих норм СМГС (Соглашение о международном грузовом сообщении).

Виконання технологічних операцій, пов'язаних з прийманням і передачею вантажів у вагонах і контейнерах у взаємодії з органами державного контролю на прикордонній передавальній станції покладається на контору передач та прикордонні транспортно-експедиторські контори (ПрикордонТЕКи), а також підрозділи відомчої воєнізованої охорони, що у своїй роботі керуються чинними на залізницях України нормативними документами. Їхні функції, виходячи з місцевих умов роботи, можуть суміщатися.

Впровадження в роботу залізничного транспорту системи аналізу та управління ризиками є одним з перспективних напрямів розвитку даної галузі. Це дозволяє зменшити матеріальні і трудові витрати, підвищити ефективність здійснюваних заходів контролю і прискорити проходження товарами процедури митного оформлення. Митні органи держав - членів ЄС є одними з найбільш прогресивних у всьому світі, активно використовують при побудові своєї системи управління ризиками документи, розроблені міжнародними організаціями в зазначеній сфері [24].

У 2003 р. Всесвітньою митною організацією було розроблено стандартизоване оцінювання ризиків (СОР). Для оцінювання ризику та визначення величини його впливу можуть використовуватись різні рейтингові системи. Здебільшого поширена система «високий, середній і низький ступінь ризику» або використовуються три види «коридорів»: зелений, жовтий і червоний. Використання даних про ризик, його оцінювання мають застосовуватись, враховуючи основні фактори впливу при здійсненні експортно-імпортних операцій: вид сполучення (імпорт, реімпорт, експорт, реекспорт, транзит, тимчасове ввезення/вивезення), класифікація вантажу, походження вантажу, об'єм вантажу, митна вартість вантажу, декларування вантажу, дані про характеристики/властивості вантажу, дані про підстави надання пільг зі сплати митних платежів, довжина поїзда, тип рухомого складу, кількість обслуговуючих бригад і кількість

працівників у них, технічне обладнання прикордонної передавальної станції, митне оформлення та ін.

Узагальнено можна визначити такі основні фактори, що впливають на пропускання поїздів на прикордонних передавальних станціях [24]:

- номенклатура вантажу r_H ;
- країна походження вантажу r_K ;
- тип рухомого складу r_G ;
- фактурна вартість вантажу r_F ;
- вага нетто вантажу r_M .

На рисунку 4.1 наведено алгоритм виконання митних процедур на прикордонних передавальних станціях з урахуванням функціонування ризикового модуля.

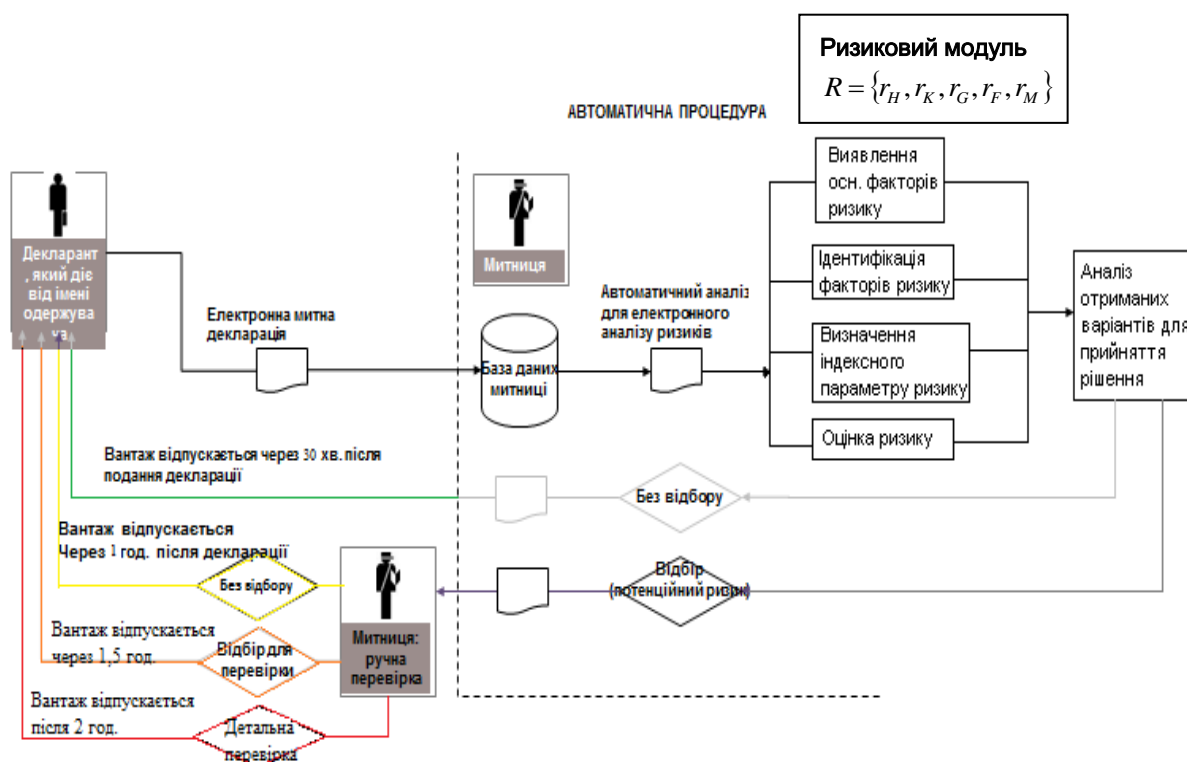


Рисунок 4.1 – Структурна схема процедури проведення митного контролю з урахуванням функціонування ризикового модуля

Декларант або власник товару подає до митного органу заповнену належним чином вантажну митну декларацію (ВМД) і товаросупровідні документи. Електронна копія ВМД заноситься до бази даних митниці [24].

Вхідна інформація аналізується автоматизованою системою визначення рівня ризику (ризиковий модуль), яка в результаті видає кінцевий коефіцієнт рівня ризику, що базується на визначених профілях ризику. Якщо дані у ВМД задовольняють критерії профілів ризику, то формується перелік форм контролю за відповідною ВМД. У разі невиявлення жодних порушень вантаж потрапляє до зеленої зони і відпускається через 30 хв після подання декларації.

Якщо ризиковий модуль виявив потенційний ризик низького рівня, вантаж потрапляє до жовтої зони. Посадова особа, яка здійснює митне оформлення, виконує обов'язкові форми контролю та додаткові: проводиться перевірка документів і відомостей. Вантаж відпускається через 1 год після подання декларації.

При середньому рівні ризику вантаж потрапляє до помаранчевої зони, де здійснюється перевірка документів та огляд деякої частини вантажу чи транспортних засобів. Вантаж відпускається через 1,5 год. Якщо ризиковий модуль виявив високий рівень ризику – червона зона, то вантаж відпускається після 2 год детального огляду.

Ризиковий модуль визначається як [24]

$$R = \frac{\sum_{i=1}^3 \sum_{j=1}^{15} r_{H_{ij}} + \sum_{i=1}^3 \sum_{\beta=1}^3 r_{K_{i\beta}} + \sum_{i=1}^3 \sum_{\mu=1}^5 r_{G_{\mu}} + \sum_{i=1}^3 \sum_{s=1}^4 r_{F_s} + \sum_{i=1}^3 \sum_{t=1}^3 r_{M_t}}{D} \quad (4.1)$$

де i – порядковий номер видів сполучення (імпортне, експортне, транзитне), $i \in [1;3]$;

j – порядковий номер номенклатурної категорії вантажу (живі тварини; продукти тваринного походження; продукти рослинного походження; жири та олії тваринного або рослинного походження; готові харчові продукти; мінеральні харчові продукти; продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості; полімерні матеріали, пластмаси та каучук; деревина і вироби з деревини; маса з деревини або інших волокнистих целюлозних матеріалів; текстиль та вироби з текстилю; вироби з каменю, гіпсу, цементу, кераміки, скла;

недорогоцінні метали та вироби з них; механічне обладнання; транспортні засоби та колійне обладнання; різні товари та вироби), $j \in [1;15]$;

β – порядковий номер країни виготовлення вантажу (країни СНД, країни ЄС, інші країни), $\beta \in [1;3]$;

μ – порядковий номер типу рухомого складу (криті вагони, напіввагони, цистерни, ізотермічні вагони, платформи), $\mu \in [1;5]$;

s – порядковий номер фактурної вартості вантажу (від 0 до 10000 дол.; від 10000 до 25000 дол.; від 25000 до 50000 дол.; більше 50000 дол.), $s \in [1;4]$;

t – порядковий номер ваги нетто (легковагові, звичайні, важковагові), $t \in [1;3]$;

D – кількість факторів впливу на параметри ризику.

4.2 Визначення оцінки ризику та величини його впливу на систему пропускання вантажу в експортно-імпортному сполученні через прикордонні передавальні станції в умовах СУР

Одним з важливих питань при управлінні якістю технологічних процесів є інформаційна підтримка прийняття рішень, використання статистичних методів обробки інформації. Створена у світі ефективна система управління ризиками на залізницях завжди мала у своїй основі статистичну модель управління ризиком, спиралася на сучасні методи математичного аналізу.

У наш час на мережі залізниць України створено цілий ряд інформаційних, інформаційно-керуючих, автоматизованих і автоматичних систем, що стали невід'ємною частиною технології перевізного процесу та системи управління залізничним транспортом у цілому. Ефективність експлуатації цих систем істотно знижується через відсутність або недостатній розвиток на їх базі інформаційно-аналітичних надбудов, що вирішують завдання підтримки прийняття рішень з використанням математичних методів аналізу та обробки інформації. Недостатньо опрацьовані методи системного аналізу показників роботи прикордонних передавальних станцій України. Необхідні теоретичні та прикладні дослідження системних зв'язків і

закономірностей функціонування та розвитку залізничного транспорту, орієнтовані на підвищення якості виконання перевізного процесу на прикордонних передавальних станціях з використанням сучасних методів обробки інформації.

Використання методу кореляційного аналізу для визначення оцінки ризику та величини його впливу на пропускання вантажу в експортно-імпортному сполученні через прикордонні передавальні станції в умовах СУР дозволить оцінити незалежність показників, їх взаємний вплив, виявити закономірності. У результаті можна визначити сукупність параметрів для їх подальшого використання в СУР.

Кореляційний аналіз полягає у визначенні міри зв'язку між двома випадковими величинами X та Y . Як міра такого зв'язку використовується коефіцієнт кореляції – параметр, який характеризує міру лінійного взаємозв'язку між двома вибірками, що розраховується за формулою

$$r_{xy} = \frac{\sum (x_i - \bar{x}) \cdot (y_i - \bar{y})}{\sqrt{\sum (x_i - \bar{x})^2 \cdot \sum (y_i - \bar{y})^2}} \quad (4.2)$$

де x_i – значення, що приймаються у вибірці X ;
 y_i – значення, що приймаються у вибірці Y ;
 \bar{x} – середня по X ;
 \bar{y} – середня по Y .

Коефіцієнти кореляції приймають значення від -1 до +1. Зв'язки між ознаками можуть бути слабкими і тісними. Їх критерії оцінюються за шкалою Чеддока (таблиця 4.1).

Таблиця 4.1 – Міра зв'язку і величина коефіцієнта кореляції

Коефіцієнт кореляції r_{xy}	Міра зв'язку
±0,1-0,3	слабка
±0,3-0,5	помірна
±0,5-0,7	помітна
±0,7-0,9	висока
±0,9-1	дуже висока

Для прикладу на рисунку 4.2 представлено фрагмент віконного інтерфейсу розробленої в середовищі Excel моделі визначення кореляційної залежності між експортом вантажів за номенклатурою (X) (вироби з каменю і гіпсу) і кількістю затриманих вагонів (Y) на ППС РФ «Південна залізниця» за період шести років. Коефіцієнт кореляції становить $r=0,94$. У цьому випадку зв'язок дуже високий і прямий. Використано експоненціальну регресію, за якою коефіцієнт детермінації $R^2 = 0,911$, тобто в 91,1 % випадків зміни розміру експорту виробів з каменю і гіпсу призводять до зміни кількості затриманих вагонів на ППС РФ «Південна залізниця» [24].

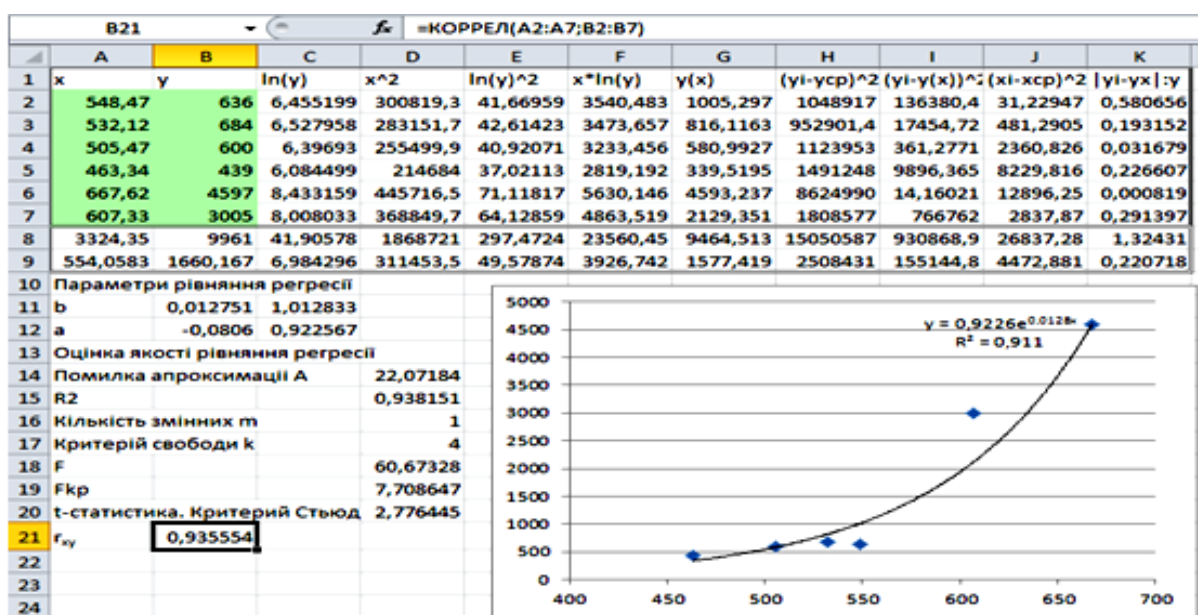


Рисунок 4.2 – Фрагмент віконного інтерфейсу моделі визначення залежності обсягів експорту виробів з каменю, гіпсу і інших матеріалів і кількості затриманих вагонів на ППС РФ «Південна залізниця»

Аналогічно виявлено взаємовплив всіх інших факторів (номенклатура вантажу, країна походження, тип рухомого складу, фактурна вартість, вага нетто) на можливість затримки вагонів. Для побудови залежностей використовуються як лінійні моделі, так й інші нелінійні форми регресійних рівнянь.

Після проведення аналізу впливу певних факторів на затримку вантажів проведено їх розподіл за умовними зонами ризику, що представлено в таблиці 4.2 [24].

Таблиця 4.2 – Індикація певного фактора за результатами аналізу ризиків

Коефіцієнт кореляції r	Колір індикації	Рівень ризику та перелік заходів
1-0,71	Червона зона	Виявлено високий рівень ризику та сформовано перелік форм контролю, які передбачають здійснення заходів, що потребують детального огляду вантажу чи транспортних засобів
0,70-0,51	Помаранчева зона	Виявлено середній рівень ризику та сформовано перелік форм контролю. Необхідно здійснення документальної перевірки та огляду деякої частини вантажу чи транспортних засобів
0,50-0,31	Жовта зона	Виявлено низький рівень ризику та сформовано перелік форм контролю. Всі форми контролю передбачають здійснення документальної перевірки та інших заходів, що не потребують огляду вантажу чи транспортних засобів
0,30-0,01	Зелена зона	Не виявлено ризику. Вантаж не потребує перевірки

До зеленої зони також можна віднести залежності, у яких коефіцієнт кореляції має знак мінус (обернено пропорційна залежність). У випадку збільшення певного фактору відповідно буде зменшуватися кількість затриманих вагонів на прикордонних передавальних станціях.

За допомогою програмного продукту в середовищі Delphi розроблено модель аналізу ризиків на прикордонних передавальних станціях (рисунок 4.3) [24].

При запуску програми перед користувачем відкривається форма, на якій є поля введення основних факторів при розрахунку рівня ризику, поля виведення порахованих значень коефіцієнтів кореляції і поле для виведення результату.

Зліва в полі «Номенклатура» обирається вантаж за номенклатурою та вказується вид сполучення. Залежно від вибору даних параметрів користувач може отримати результуюче значення індексу ризику, що залежить від тісноти кореляційного зв'язку.

Індексація факторів за результатами ризику

Номенклатура
Вироби з каменю, гіпсу, цементу, кераміки, ск

Вибір напрямлення:
 Експорт
 Імпорт
 Транзит

0,94 Червона зона

Крайна виготовлення
Країни СНД

Вибір напрямлення:
 Експорт
 Імпорт
 Транзит

0,85 Червона зона

Тип рухомого складу
Криті вагони

0,46 Жовта зона

Фактурна вартість вантажу
Від 10000 до 25000\$

0,65 Помаранчева зона

Вага нетто
Важкогазові вантажі

0,62 Помаранчева зона

Результат: Червона зона

Вихід

а)

Індексація факторів за результатами ризику

Номенклатура
Різні товари та вироб

Вибір напрямлення:
 Експорт
 Імпорт
 Транзит

0,05 Зелена зона

Крайна виготовлення
Інші країни

Вибір напрямлення:
 Експорт
 Імпорт
 Транзит

-0,09 Зелена зона

Тип рухомого складу
Цистерни

0,44 Жовта зона

Фактурна вартість вантажу
Більш ніж 50000\$

0,1 Зелена зона

Вага нетто
Звичайні вантажі

0,48 Жовта зона

Результат: Зелена зона

Вихід

б)

Рисунок 4.3 – Програмний інтерфейс моделі визначення рівня ризиків на прикордонних передавальних станціях: червона зона рівня ризику (а); зелена зона рівня ризику (б)

У полях «Крайна виготовлення», «Тип рухомого складу», «Фактурна вартість вантажу» та «Вага нетто» так само вказуються параметри вантажу, а справа показується результуюче значення індексу ризику. При натисканні на полі «Результат» виводиться значення індексу ризику.

У випадку, наведеному на рисунку 4.3, а, вантаж потрапляє до червоної зони ризику, необхідно провести детальний огляд вантажу чи транспортного засобу; на рисунку 4.3, б – до зеленої зони ризику, вантаж не потребує перевірки.

Таким чином, необхідний подальший аналіз напрямів раціоналізації роботи прикордонних передавальних станцій з метою формування удосконаленого процесу, що враховуватиме сукупність показників ризикового модуля СУР.

ТЕМА 5. Міжнародний досвід системи управління ризиками в митній справі

5.1 Досвід системи управління ризиками в країнах ЄС

5.1.1 Досвід управління ризиками у Федеративній Республіці Німеччина

Німеччина входить до складу Європейського Союзу, а тому систему управління ризиками, що використовується в митній практиці, засновано на базових документах ЄС у цій сфері. Система управління ризиками в митній службі Німеччини, в першу чергу направлена на автоматичне оцінювання ризику з використанням даних, що мають на меті мінімізувати податкові ризики несплати платежів до державного бюджету. Система управління ризиками дозволяє здійснити розподіл ризиків за їхнім характером, походженням товару, учасниками ЗЕД, а також приймати рішення про перевірку товарів і транспортних засобів до перетину митного кордону, що, безумовно, сприяє спрощенню митних формальностей [31].

Митниці Німеччини активно співпрацюють з бізнес-співтовариством, що у свою чергу дозволяє приділити більшу увагу не добросовісності учасника ЗЕД, а боротьбі з контрабандою і шахрайством. Це в першу чергу пов'язано з тим, що вищим федеральним органом у структурі німецького митного управління є Федеральне Міністерство фінансів, якому підпорядковується Федеральне антимонопольне управління.

Митні органи Німеччини у своїй роботі здійснюють оцінювання ризикових ситуацій у сфері міжнародного руху товарів при торгівлі з країнами, що не входять до ЄС. Спеціальним підрозділом, що займається менеджментом ризику, є Центр аналізу ризиків у Німеччині (Risikoanalyse Zoll – ZORA), метою якого є розроблення профілів ризику для проведення митного контролю. Структура системи управління ризиками має трирівневу систему – центральний, регіональний і місцевий рівні. Стратегії управління ризиком приймаються на першому рівні та пов'язані з податковими операціями. На регіональному рівні здійснюється безпосереднє оцінювання схеми системи

управління ризиками, її доопрацювання, за необхідності перегляд на федеральному рівні. На місцевому рівні управління ризиками використовується податковими органами, які можуть здійснити перевірку справи, обраної для зовнішнього податкового аудиту [30].

Окрім централізованого аналізу ризиків, існує й децентралізоване оцінювання учасника ЗЕД (Dezentrale Beteiligtenbewertung – DEBBI). Таке оцінювання суттєво впливає на обробку інформації про нового учасника торгівлі. Разом із тим така робота може додатково сформулювати вказівки для побудови профілю ризику. Децентралізоване оцінювання учасника ЗЕД здійснюється окремо за спеціальними секторами: імпорт (E), експорт (A), інші (S). Оцінювання ризику має три цифри, що в секторі S не ставляться: 1 – незначний ризик, 2 – середній ризик, 3 – високий ризик. Предметом децентралізованого оцінювання учасника торгівлі є товари, що підлягають особливому контролю з точки зору оподаткування. Оцінювання ризику здійснюється відповідно до уніфікованого каталогу оцінок, у якому в електронному вигляді визначено критерії здійснення цієї процедури. Особливим випадком є сектор S (інші), у якому не зазначаються цифрові оцінки, а тому відсутня градація ризику. Якщо оцінка ризику в DEBBI неможливе з певних причин, а контроль учасника ЗЕД є необхідним, то в цьому випадку забезпечується зв'язок із ZORA для отримання дозволу на перевірку [31].

Система управління ризиками в Німеччині ґрунтується на оцінюванні учасників ЗЕД за принципом участі чотирьох посадових осіб. Для реалізації цього принципу на децентралізованому рівні призначаються дві відповідальні особи: контролер вищого рангу і відповідальний виконавець. Їхнє завдання полягає у вираженні власної думки щодо оцінювання учасника ЗЕД і направленні своїх висновків на вищий рівень. У свою чергу, на централізованому рівні є керівник сектора і відповідальний виконавець, які приймають рішення щодо оцінювання. Доцільно зазначити, що призначення осіб для оцінювання ризику на децентралізованому рівні здійснює централізований рівень (ZORA) [31].

5.1.2 Досвід управління ризиками в Італії

Митна служба Італії входить до складу Міністерства фінансів. Головним митним органом країни є агентство, до складу якого входять Керівний комітет, Комітет стратегічної координації, Ревізійна комісія, департаменти і відділи. До впровадження автоматизованої системи управління ризиками в регіональних митних органах інспекторами здійснювався 100-відсотковий документальний контроль і приймалось рішення про фактичний огляд вантажу відповідно до нормативних документів. При такому тотальному контролі виявлялось 0,05 % декларацій з порушеннями. Робота з підвищення ефективності митного контролю в Італії розпочалася в 1997 р. Основним положенням, покладеним в основу роботи, є таке: якщо перевіряти 100 % всіх митних документів, то такий контроль не може бути ефективним, через що особливої актуальності набув вибіркового митний контроль. У результаті проведених досліджень побудовано автоматизовану систему управління ризиками. Можливість подачі декларації в електронному вигляді була реалізована у 1996 р., однак, електронний цифровий підпис не застосовувався, тому все ж таки основним залишався паперовий примірник документів [31].

Система управління ризиками, застосування якої розпочалося в 1999 р., включає методологічну, організаційну і технічну складову. Цілі системи та організація її функціонування в цілому відповідають Кіотській конвенції. Функціонування автоматизованої інформаційної системи управління ризиками ґрунтується на оперативному підключенні митного інспектора до центрального комплексу і отриманні автоматичного рішення, на основі якого базуються всі його подальші дії. Ризики розглядаються як категорія, що належить до компетенції центрального керівництва, однак у рамках діючого зворотного зв'язку регіональні митні органи мають можливість подачі заявки на створення нового глобального або регіонального ризику.

Методично ризик реалізується у вигляді профілів ризику.

Профілі ризику можуть бути:

- обов'язковими (для певних видів товарів);

- цільовими (розраховуються за фактичними даними митної системи);

- випадковими (визначаються випадково і використовуються для перевірки ефективності роботи системи митного оформлення і контролю).

У системі використовуються три види «коридорів»: «зелений», «жовтий», «червоний». У випадку прийняття автоматичного рішення про направлення поданої декларації на «зелений» коридор, товар одразу ж після сплати митних платежів випускається у вільний обіг. При цьому прискорення і спрощення процедур митного оформлення досягається перш за все за рахунок того, що випуск товару у вільний обіг за «зеленим» коридором здійснюється тільки за декларацією без супровідних документів і проведення фізичного огляду. У випадку, якщо прийнято рішення про направлення декларації за «жовтим» коридором, інспектором здійснюється документальний контроль, і за його результатами приймається рішення про необхідність проведення фізичного огляду. Для проведення документального контролю інспектор може вимагати представити додаткові документи. Випуск товарів у вільний обіг здійснюється після документального контролю і сплати митних платежів. У випадку ж прийняття рішення про направлення поданої декларації «червоним» коридором проводиться документальний контроль і фізичний огляд. Застосування такої системи дозволяє суттєво скоротити черги при здійсненні митних формальностей у пунктах пропускання [31].

Аналізуючи систему управління ризиками, що використовується в Італії, доцільно зазначити, що вся сфера митного оформлення і контролю розбита на 22 сектори (групи ризику). До кожного сектора входять профілі ризику, а профіль характеризується набором індикаторів. Індикатор є показником із його значенням. Сьогодні проводиться модернізація програмного забезпечення, що дозволяє застосовувати різні варіації операцій. В електронній декларації, поданій брокером до митного органу, виділяються поля, за якими здійснюється оцінювання ризику, проводиться визначення параметрів, що відповідають індикаторам. Після цього набір індикаторів відповідного профілю зіставляється з електронною копією митної декларації,

виділяються профілі, що відповідають вимогам даної митної декларації, і обирається рішення за цим профілем.

Створений профіль ризику залишається в інформаційній системі назавжди, проте може бути переведений у пасивний режим. При виникненні ризику перевіряють наявність подібного профілю в системі або знову ж його активують чи створюють новий. У цілому система містить приблизно 3000 профілів, з яких 1200-1300 є активними. Система аналізу та управління ризиками щомісячно оцінює ефективність профілів на основі даних чотирьох попередніх місяців, проводиться аналіз якості спрацювання профілів і результатів перевірок.

На сьогодні в Італії в інтересах інтенсифікації аналізу і управління ризиками реалізується проект AIDA (Автоматизована інтегрована система митниць і акцизних товарів). Основними роботами в проекті є [23]:

- впровадження електронних документів і електронного цифрового підпису в документообіг митного оформлення;
- розширення обсягів автоматичної перевірки обмежень заборон, введених національним законодавством і законодавством Європейського Союзу;
- збільшення алгоритмічної потужності системи аналізу ризиків, у тому числі в частині обробки інформації митних служб інших держав;
- розвиток системи сплати митних зборів за рахунок взаємозв'язку з банківськими системами і використання банківських можливостей;
- інформаційна взаємодія з учасниками ЗЕД для впровадження автоматичного відстежування руху вантажів на складах аеропортів і морських портів (система Карго).

Система AIDA орієнтована на прискорення процесів митного оформлення і контролю, покращення обслуговування учасників ЗЕД, впровадження методів прискорення митних платежів.

Проект системи AIDA розробляється на основі сучасних інструментів з побудовою моделей інформаційних процесів, декомпозицією і впорядкованістю в рамках структури митного органу.

Особливістю даного проекту є те, що всі автоматизовані процеси митного оформлення і контролю, включаючи процеси фізичного огляду, розміщуються в системі таким чином, що їх результати є доступними відповідним спеціалістам митниці.

5.1.3 Досвід управління ризиками у Французькій Республіці

У Франції для визначення сфер ризику і побудови їхніх профілів також використовують спеціалізовані бази даних. Для вибірки інформації з них можуть використовуватись різні критерії [31]:

1 При виявлених ризиках:

- за предметом спору: для учасників ЗЕД і товарів;
- інформацією.

2 При потенційних ризиках, по-перше, виділяють ризики, пов'язані з діяльністю учасників ЗЕД:

- комерційні структури;
- фінансові структури учасників ЗЕД;
- організація бізнесу;
- торговельна структура;
- митна стратегія;

по-друге, виділяють ризики, пов'язані з товарами:

- складність у роботі, фінансові інтереси, характер товарів;
- використовувані процедури і режими;
- країна походження товарів при імпорті та експорті;
- податок, диференційований між державами-членами ЄС для товарів;
- кількість переміщуваних товарів;
- час транспортування.

5.1.4 Досвід управління ризиками в Королівстві Данія

У Данії робота з аналізу та управління ризиками зосереджена в Митному представництві з контролю (вісім митних центрів), що функціонує у вигляді своєрідних «інтелектуальних підрозділів». Надається перевага фізичному контролю або аудиторській перевірці, результати і методи

здійснення яких документуються в спеціалізованій інформаційній системі ЕСКОРТ [31].

Аналіз ризиків в ЕСКОРТ передбачає три фази [23]:

- 1) попередження виявлених високих ризиків;
- 2) комплексний аналіз ризиків з класифікацією об'єктів аналізу;
- 3) статистичні дослідження, що здійснюються для забезпечення якості контролю за ризиками.

Сутність першої фази полягає в тому, що за своєю природою ризики пов'язані з багатьма видами перевезення товарів, тому необхідно своєчасно визначити такі види перевезень. Профілі ризику розробляються на базі сукупного досвіду посадових осіб митних органів та інформації, отриманої від міжнародного митного співтовариства. Будь-яке перевезення товарів, що відповідає хоча б одному критерію ризику, призупиняється з метою проведення огляду.

Профілі ризику є набором правил, згрупованих від простих до складних, що застосовуються в кожному конкретному випадку. Більшість профілів ризику актуальні тільки протягом короткого проміжку часу – кількох годин, днів, тижнів, що вказує на постійну необхідність оновлення існуючих правил і створення нових.

У системі ЕСКОРТ профілі ризику поділяються за типами декларацій, а кожен з них у свою чергу поділяється ще на три групи: планові, сучасні, архівні. Коли користувач системи визначає профіль ризику, він може його відразу активувати або відкласти для наступного використання, включаючи і використання цього профілю іншим користувачем [31].

Сутність другої фази полягає в тому, що при транспортуванні товарів, які важко віднести до будь-якого профілю, необхідним є більш детальний аналіз для визначення рівня і типу ризику. Для підтримки цього комплексного процесу ЕСКОРТ використовує різні системи, включаючи бази даних, технічні прийоми, у яких основні елементи системи визначаються як правила [30].

ЕСКОРТ включає потужне комп'ютерне забезпечення правил, необхідне для аналізу основних сфер ризику, виявлення різних об'єктів ризику, що ідентифікуються за документами

оформлення. У системі використовуються такі об'єкти ризику, як код товару, країни, код митної процедури та ін. Ці конфігурації можуть бути змінені шляхом додавання нових об'єктів ризику, а також правил і розрахунків.

Сутність третьої фази полягає в контролі всіх товарів, що транспортуються, шляхом випадкової вибірки.

Відповідно до діючої системи всі декларації поділяються на три категорії:

- зелені – низький рівень ризику (у подальшому можуть бути опрацьовані без проведення додаткових операцій);
- жовті – середній рівень ризику (необхідною є більш детальна перевірка);
- червоні – високий рівень ризику (необхідний контроль).

Доступ до системи ЕСКОРТ курується системою охорони митниць і надається посадовим особам на локальному і центральному рівнях. Посадовим особам може надаватись повне або обмежене право користування даною системою.

5.1.5 Досвід управління ризиками в Республіці Польща

Підходи до побудови системи управління ризиками в митній адміністрації Республіки Польща дуже схожі на ті, що використовувалися в митній службі України, адже базуються на єдиних принципах. Як і в більшості європейських країн, митна адміністрація Республіки Польща підпорядковується Міністерству фінансів.

Різниця підходів полягає в тому, що профілі ризиків у митних органах України розробляються та впроваджуються на центральному рівні, у той же час у митній адміністрації Республіки Польща вони формуються переважно на регіональному рівні. На центральному рівні розробляється центральний реєстр ризиків, на базі якого складаються плани роботи митних органів, спрямовані на мінімізацію визначених ризиків. У кожній митній палаті Республіки Польща, яких нараховується 16 одиниць, функціонують відділи управління ризиками чисельністю 10-14 осіб. Профілі ризиків розробляються цими відділами і можуть затверджуватися їхнім керівництвом чи митницями [31].

Успішному наповненню системи управління ризиками в митній адміністрації Республіки Польща сприяє доступ до спеціалізованих баз даних ЄС, а також тісне співробітництво як на рівні країн-членів ЄС, так і рівні структурних підрозділів митних установ Республіки Польща. Ведеться так звана Центральна митна картотека, у якій зберігаються дані про будь-які порушення митного законодавства, виявлені за результатами різних заходів і форм митного контролю. Дана інформація постійно опрацьовується з метою застосування її в профілях ризику.

Під час митного контролю та митного оформлення в митних органах Республіки Польща використовуються декілька баз даних: окремо для імпорту, експорту і транзиту; при пропусканні вантажів та пасажирів через митний кордон.

Управління ризиками в митній адміністрації Республіки Польща також відбувається циклічно: виявлення та розпізнання ризику, аналіз ризику, оцінювання ризику та визначення пріоритетів, вжиття заходів щодо застосування адекватних форм митного контролю, мінімізація ризику, оцінювання результатів.

Корисним може бути досвід польських колег щодо розвитку вітчизняної системи управління ризиками на регіональному рівні. Суттєвими перевагами, що сприяють успішному застосуванню методів управління ризиками в митній адміністрації Республіки Польща, є також нормативно-правове забезпечення цього питання в законодавстві ЄС, зокрема в Митному кодексі ЄС, розвинена інфраструктура митних органів, забезпечення необхідними технічними засобами митного контролю [10].

5.2 Досвід управління ризиками в Митному союзі

5.2.1 Досвід управління ризиками в Республіці Білорусь

З 26 вересня 2012 р. митна служба Республіки Білорусь у своїй діяльності розпочала використовувати систему автоматичної реєстрації попередніх статистичних декларацій, що дало змогу спростити митні формальності та поліпшити якість надання митних послуг [10]. Створена високотехнологічна система здійснення митного контролю дозволяє сьогодні митним

органам Республіки Білорусь ефективно розвивати інтеграційні процеси, у тому числі здійснення постійного моніторингу ситуації на сухопутному кордоні та скорочення часових витрат суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності на здійснення зовнішньоторговельних операцій. Перехід на використання цих технологій дозволить прискорити проведення митних процедур ще до фактичного переміщення товарів через митний кордон. За очікуваними результатами, процес митного оформлення товарів скоротився у 8 раз (з 4–6 год до 10–15 хв). Разом з тим з'явилась можливість уникнути безпосереднього контакту митника і суб'єкта господарювання за допомогою надання попередньої інформації електронним способом. Станом на серпень 2011 р. обсяг ввезених з використанням системи попереднього інформування товарів склав приблизно 30 % загального обсягу товарів, що переміщуються через митний кордон Республіки Білорусь. Також з жовтня 2012 р. в пунктах пропускання розпочато пілотний проект «е-черга», під час реалізації якого очікується розвантаження черг перед пунктами пропускання. Разом з тим у перевізників з'явилась можливість здійснювати електронне бронювання часу в'їзду на територію пунктів пропускання за допомогою мережі Інтернет [30].

Слід відзначити, що на сьогодні більшість митниць Республіки Білорусь вже підключені до високошвидкісних цифрових каналів зв'язку, а також активно ведуться роботи з модернізації телекомунікаційної мережі пунктів митного оформлення.

У рамках заходів з розширення застосування системи електронного декларування ввезення/вивезення товарів митними органами завершена робота з формування єдиного інформаційного ресурсу, у якому у вигляді електронних документів накопичуються відомості з раніше виданих органами державного управління та іншими відомствами ліцензій (дозвільних документів). З використанням такого ресурсу суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності можуть вдруге не пред'являти при митному декларуванні товарів ліцензії (дозвільні документи), що є практичною реалізацією принципу «єдиного вікна» при митному декларуванні товарів. На практиці це дозволяє скоротити час на розгляд та облік дозвільних документів на 1–2 год [31].

5.2.2 Досвід управління ризиками в Російській Федерації і Республіці Казахстан

У Росії досить системно і послідовно підходять до побудови системи управління ризиками і досягли високих результатів. Сьогодні максимальна увага приділяється розбудові та автоматизації митних формальностей, які використовуються під час здійснення митного контролю та митного оформлення товарів на російському кордоні. Створено високотехнологічну систему, що базується на так званих «трьох китах» електронного декларування: попереднє інформування, віддалене декларування, віддалений випуск. Зупинимось детальніше на двох із них.

Перше – це технологія попереднього інформування. Попереднє інформування – це процедура надання відомостей про товари і транспортні засоби до їх фактичного прибуття на митну територію Митного союзу. Даний захід призначено для проведення попередньої перевірки певних відомостей, а також скорочення часу оформлення вантажу на кордоні.

Основним документом, що встановлює правила попереднього інформування, є Угода між Урядом Російської Федерації, Урядом Республіки Білорусь та Урядом Республіки Казахстан від 21.05.2010 р. «Про подання і обмін попередньою інформацією про товари та транспортні засоби, які переміщуються через митний кордон Митного союзу» [4].

Використання технології попереднього інформування розпочалося в Росії з 2006 р. На сьогодні ця технологія регламентована «Інструкцією про особливості здійснення посадовими особами митних органів окремих митних операцій щодо товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон Російської Федерації», з використанням попередньої інформації.

Процедура попереднього інформування для товарів, що ввозяться автомобільним транспортом є обов'язковою до застосування з 17 червня 2012 р. (Рішення Комісії Митного союзу від 09.12.2011 р. № 889) [4, 5].

Згідно з цим документом уповноважені економічні оператори, перевізники, у тому числі митні перевізники, митні представники або інші зацікавлені особи, надають інформацію

про товари, які ввозяться автомобільним транспортом, не менш ніж за дві години до їх прибуття на митну територію Митного союзу.

Способи попереднього інформування. З метою попереднього інформування в Російській Федерації і Республіці Казахстан введені в експлуатацію портали електронного подачі відомостей. Вони забезпечують можливість подання учасниками зовнішньоекономічної діяльності в електронній формі попередньої інформації про ввезені товари і транспортні засоби до перетинання ними митного кордону Митного союзу на основі веб-технологій з використанням мережі Інтернет [4, 5]:

- портал митних органів Російської Федерації – www.customs.ru;

- портал митних органів Республіки Казахстан – www.pi.customs.kz.

У Республіці Білорусь для подачі відомостей до системи попереднього інформування потрібно скористатися послугами РУП «БЕЛТАМОЖСЕРВІС», попередньо уклавши договір з цим підприємством.

Для передачі попередньої інформації також можна скористатися спеціалізованим програмним забезпеченням. Наприклад, у програмному продукті «ВМД PRO» розробки компанії ТОВ «Альта-Софт» присутня функція формування документа попереднього інформування і відправлення його на сервер баз даних митних служб Російської Федерації і Республіки Білорусь для його подальшого використання відповідно до технологічного регламенту.

Крім того, учасник ЗЕД може таким чином подати всі можливі супровідні документи до декларації, а це приблизно 150 документів, серед яких електронна МД, TIR, CMR, інвойс – вони визначені в «Альбомі форматів», який надає Головний науково-інформаційний обчислювальний центр (далі ГНІОЦ) ФМС Росії [31].

ФМС Росії приймає документацію у формалізованому вигляді. Дуже важливо, що це не один якийсь програмний продукт, а лише формат, визначений і викладений на сайті ГНІОЦ ФМС Росії, у рамках якого безліч розробників можуть

розробити свій програмний продукт, сертифікувати його і надати користувачам.

Технологія попереднього інформування. Схема подачі попередньої інформації на прикладі переміщення товарів, що ввозяться на територію Російської Федерації автомобільним транспортом [30, 31]:

1 Транспортна компанія або відправник вантажу повідомляє декларанту інформацію про транспортний засіб, яким буде здійснюватися перевезення товару.

2 Декларант, отримавши попередню інформацію про транспортний засіб, заповнює документ попереднього інформування (TIR або транзитну декларацію) і за допомогою порталу ФМС Росії відправляє її на сервер Центрального інформаційно-технічного митного управління (далі ЦІТМУ) (є правонаступником ГНІОЦ) ФМС Росії. Інформація подається про ввезені автомобільним транспортом товари не менш ніж за дві години до їх ввезення на митну територію Митного союзу.

3 Сервер приймає і опрацьовує подані відомості, а також здійснює форматно-логічний контроль поданої інформації. У разі успішного проходження форматно-логічного контролю декларанту передається унікальний ідентифікатор попередніх відомостей, який необхідно буде пред'явити в прикордонному пункті пропускання. Унікальний ідентифікатор попереднього інформування зазвичай формується в цифровому вигляді та у вигляді штрих-коду.

4 Декларант, отримавши даний ідентифікаційний номер, передає документ водієві транспортного засобу або повідомляє ідентифікаційний номер диспетчеру транспортної компанії, яка оформляє товаросупровідні документи.

У разі відсутності попередньої інформації Рішенням Комісії Митного союзу для зацікавлених осіб передбачено можливість протягом найближчих двох годин представити необхідну інформацію в інформаційну систему митних органів. З цією метою на російському кордоні наявні спеціально обладнані робочі місця, де можна за допомогою Інтернету зв'язатися з порталом ФМС Росії та отримати унікальний ідентифікаційний номер попереднього інформування на переміщенні товари.

5 При прибутті товарів і транспортних засобів на митну територію Російської Федерації документ з роздрукованим штрих-кодом пред'являється посадовій особі митного органу в прикордонному пункті пропускання для подальшого запиту за цим номером попереднього інформування до бази даних ЦІТМУ ФМС Росії.

6 Зчитуючи штрих-код за допомогою сканера в штатній системі митного оформлення і митного контролю, посадова особа митного органу формує запит до бази даних.

7 Сервер ЦІТМУ ФМС Росії в автоматичному режимі надає інформацію відповідно до запиту митного поста. Отримана у відповідь на запит за унікальним ідентифікатором попередня інформація завантажується до штатної системи митного оформлення і митного контролю.

8 Після цього митний інспектор здійснює митне оформлення та митний контроль відповідно до встановленого порядку. За відсутності будь-яких розбіжностей процес оформлення займає не більше 15 хв.

Попередня інформація зберігається на сервері ЦІТМУ ФМС Росії протягом двох тижнів. Якщо протягом цього строку перетину кордону не відбулося, то передана інформація анулюється.

Якщо перевізник не надасть інформацію про ввезені ним товари в установленому порядку, у нього залишиться можливість подати відомості до інформаційної системи митних органів протягом найближчих двох годин.

Технологія віддаленого випуску. Прикордонний митний орган, на якому розміщується транспортний засіб, опрацьовує запити, що надходять з внутрішнього митного органу. Вся процедура здійснюється за принципом електронної пошти. При цьому співробітником внутрішнього поста на прикордонний пост надсилається необхідний запит про наявність транспортного засобу в зоні контролю. Запит підтверджується або спростовується. Кожне питання і відповідь завіряється електронним цифровим підписом співробітника митниці, а копія відповіді завжди надсилається учаснику ЗЕД, і, таким чином, він теж знає, де зараз перебуває транспорт.

Якщо виникає необхідність огляду, то представник внутрішнього митного поста надсилає заявку на проведення огляду з зазначенням того, який саме вид огляду необхідно провести. Таким чином, інспектор проводить відпрацювання цього запиту, заповнює акт огляду, підписує його електронно [31].

Аналізуючи ситуацію, що склалась в Україні, слід відзначити, що закладені при формуванні засад здійснення державної митної справи і стратегічні напрями її розвитку, зокрема впровадження в практику діяльності органів митного контролю принципів управління ризиками, вимагають забезпечення їх подальшої реалізації та розбудови з урахуванням поглиблення інтеграційних процесів до ЄС, чим обумовлена необхідність практичної реалізації прийнятих і вже інтегрованих у національне законодавство відповідних норм і стандартів з управління ризиками та забезпечення безпеки кордонів і сприяння торгівлі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 International Convention on the simplification and harmonization of customs procedures. URL : <http://www.wcoomd.org>. Title from screen.

2 Framework of standards to secure and facilitate global trade (June, 2005). URL : <http://www.coomd.org>. Title from screen.

3 Александрова М. М. Страхування. URL : economics.kiev.ua.

4 Балабанов И. Т. Основы финансового менеджмента. Москва : Финансы и статистика, 2000. 525 с.

5 Бернстайн П. Против богов: Укрощение риска / пер. с англ. Москва, 2000. 400 с.

6 Куташенко М. В. Сутність ризику і причини його виникнення. *Інвестиції: практика та досвід*. 2009. № 6. С. 45-48.

7 Лапуста М. Г., Шаршукова Л. Г. Риски в предпринимательской деятельности. Москва: ИНФРА-М, 1998. 224 с.

8 Проблеми економічного ризику: аналіз та управління: Зб. наук. праць за матеріалами Першої Всеукр. наук.-практ. конф. 26 — 28 жовтня 1998 року / Київський національний економічний університет / відп. ред. О. Д. Шарапов. Київ, 1998. 94 с.

9 Рудашевский В. Д. Риск, конфликт и неопределенность в процессе принятия решений и их моделирование. Москва : Экономика, 1990. 254 с.

10 Пашко П. В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) : монографія. Одеса : АТ «ПЛАСКЕ», 2009. 628 с.

11 Пашко П. Реалізація функцій митної політики України в умовах глобалізації. *Вісник КНТЕУ*. 2009. № 4. С. 5-12.

12 Пашко П. В. Митні інформаційні технології. URL : http://pidruchniki.ws/18411014/informatika/mitni_informatsiyni_tehnologiyi_-_pashko_pv.

13 Пашко П. В. Митні інтереси та митна безпека. *Митна справа*. 2007. № 3 (51). С. 7-14.

14 Митниця 2007. Європейська комісія. Генеральний директорат. Союз по податках і митницях. Митна політика,

модернізація і контроль митниць. Група робочих методичних документів TAXUD/629/2000-EN. Брюссель, 2002. 116 с.

15 Пашко П. В. Митна безпека України. *Вісник НАДУ при Президентові України*. 2006. № 2. С. 138-143.

16 Митний кодекс. Розділ XI. Митний контроль (статті 318-363). Глава 52. Система управління ризиками (ст.361-363) URL : <http://sta-sumy.gov.ua/mk/rozdil-11/glava-52/>.

17 Грабовский П. К., Петрова С. Н. Риск в современном бизнесе / под ред. П. Г. Грабовского. Москва : Аланс, 1994. 312 с.

18 Бернар И. Толковый экономический и финансовый словарь. Французская, русская, немецкая, испанская терминология: в 2 т. Москва : Международные отношения, 1994. Т. 2. 784 с.

19 Войцещук А. Д. Регулювання митної справи : підручник / за заг. ред. А. Д. Войцещука. Хмельницький : ІНТРАДА, 2007. 312 с.

20 Пісной П. Я. Митна політика та актуальні проблеми економічної та митної безпеки України на сучасному етапі. Ризики в зовнішньоекономічній діяльності : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Дніпропетровськ. Дніпропетровськ : АМСУ, 2008. С. 14–17.

21 Пашко П. В. Митні інтереси та митна безпека. *Митна справа*. 2007. № 3 (51). С. 7-14.

22 Морозов В. Г., Останин В. А. Управление рисками в селективном таможенном контроле. : монография /Российская таможенная академия. Владивосток: РИО Владивостокского филиала Российской таможенной академии, 2013. 164 с.

23 Cooper Dale F. Project risk management guidelines: management risk in large project and complex procurements. London: John Wiley & Sons Ltd. 2005. 69 p.

24 Пестременко-Скрипка О. С. Удосконалення технології роботи прикордонних передавальних станцій шляхом формування системи управління ризиками : дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 – транспортні системи. Харків : УкрДУЗТ, 2018. 202 с.

25 Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти: монографія. Дніпропетровськ : Академія митної служби України, 2009. С. 414–430.

26 Комаров О. В. Механізми адміністрування митних ризиків в системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності: дис. ... канд. наук з держ. Управління: 25.00.02 – механізми державного управління. Університет митної справи та фінансів. Дніпро, 2017. 210 с.

27 Перепьолкін С. М. Міжнародне митне співробітництво: Рамкові стандарти Всесвітньої митної організації. *Митна справа*. 2007. № 1 (49). С. 6.

28 Про розвиток системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року: розпорядження [схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2017 р. № 978-р. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/978-2017-p>.

29 Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю : наказ [затверджено наказом МФУ 31.07.2015 № 684]. URL : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15>.

30 Управління митними ризиками: теорія та практика : монографія / за заг. ред. І. В. Несторишена та В. А. Туржанського. Ірпінь-Хмельницький, 2018. 302 с.

31 Управління ризиками в митній справі: зарубіжний досвід та вітчизняна практика : монографія / за заг. ред. І. Г. Бережнюка. Хмельницький, 2014. 288 с.

ДОДАТОК А

ПАСПОРТ ЕЛЕКТРОННОГО ПРОФІЛЮ РИЗИКУ

ЕКСПЕРТНА КОМІСІЯ З ЗАСТОСУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ДЕРЖАВНА ФІСКАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

Дата схвалення
профілю ризику (ПР)

Дата схвалення
редакції ПР

СУР

ПР діє з _____ Редакція ПР діє з _____

ПР діє до _____

Профіль ризику № _____

Назва ПР _____

Вид ПР _____

Спосіб наповнення ПР _____

Модуль АСУР, до якого імплементується ПР, _____

Сфери ризику _____

Індикатори ризику назва індикатора значення індикатора

Оцінювання ступеня ризику. Опис алгоритму обчислення. Інструктивні повідомлення до митних формальностей

Форми та обсяг контролю:

код і назва митної формальності	вид митної формальності	поріг ступеня ризику
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Максимальне значення негативної історії ПР _____
Максимальне значення позитивної історії ПР _____

Причини незавершення митного оформлення, які враховуються при розрахунку негативної історії ПР:

код і назва причини	коефіцієнт значущості
_____	_____
_____	_____

Контактна особа за ПР

_____ (посада) _____ (підпис) _____ (П.І.Б.)

Телефон _____

Факс _____

Особиста поштова скринька _____

Очікуваний показник ефективності ПР _____

Відповідальний за наповнення ПР підрозділ _____

Періодичність наповнення/оновлення ПР _____

Керівник підрозділу _____
(посада) _____ (підпис) _____ (П.І.Б.)

Відповідальний за контроль ефективності ПР підрозділ _____

Періодичність здійснення контролю ефективності ПР _____

Строк здійснення контролю ефективності ПР _____

Керівник підрозділу _____
(посада) _____ (підпис) _____ (П.І.Б.)

Посадова особа, яка розробила ПР

_____ (посада) _____ (підпис) _____ (П.І.Б.)

Керівник підрозділу _____
(посада) _____ (підпис) _____ (П.І.Б.)

ДОДАТОК Б

ПАСПОРТ ДОКУМЕНТАЛЬНОГО ПРОФІЛЮ РИЗИКУ

Експертна комісія з застосування системи управління ризиками
ДЕРЖАВНА ФІСКАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

Дата схвалення
профілю ризику (ПР)

Дата схвалення
редакції ПР

СУР

ПР діє з

Редакція ПР діє з

ПР діє до

Профіль ризику № _____

Назва ПР _____

Вид ПР _____

Сфери ризику _____

Індикатори ризику назва індикатора значення індикатора

Оцінка ступеня ризику. Опис алгоритму обчислення

Форми та обсяг контролю:

код і назва митної формальності

пояснення до митної формальності

Контактна особа за ПР

_____ (посада)

_____ (підпис)

_____ (П.І.Б.)

Телефон _____

Факс _____

Особиста поштова скринька _____

Очікуваний показник ефективності ПР _____

Відповідальний за контроль ефективності ПР підрозділ _____

Періодичність здійснення контролю ефективності ПР _____

Строк здійснення контролю ефективності ПР _____

Керівник підрозділу

_____ (посада)

_____ (підпис)

_____ (П.І.Б.)

Найменування органу доходів і зборів (його структурного підрозділу), який ініціював розроблення ПР _____

Посадова особа, яка розробила ПР

_____ (посада)

_____ (підпис)

_____ (П.І.Б.)

Керівник підрозділу

_____ (посада)

_____ (підпис)

_____ (П.І.Б.)

ДОДАТОК В

Аналітична довідка до профілю ризику

« _____ »
(назва профілю ризику)

Опис профілю ризику	
Опис ризику. Зміст проблеми _____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
Документи/підстави розроблення профілю ризику _____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
Протиріччя. Причини виникнення ризику _____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
Оцінювання наслідків ризику _____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
Пропоновані заходи мінімізації ризику _____	_____
_____	_____
_____	_____

Посадова особа, яка підготувала аналітичну довідку

(посада)

(підпис)

(П.І.Б.)

Керівник підрозділу

(посада)

(підпис)

(П.І.Б.)

ДОДАТОК Г

КЛАСИФІКАТОР

причин незавершення митного оформлення, що враховуються при формуванні негативної історії профілю ризику

Група причин незавершення митного оформлення		Вид причини незавершення митного оформлення	
Код	Назва	Код	Опис
1	2	3	4
1	Технічні аспекти	0101	Неправильно вказано відомості у графах ВМД (технічна помилка декларанта/брокера)
1	Технічні аспекти	0102	Не подано всі необхідні документи
1	Технічні аспекти	0103	Відсутність попередньої оплати
1	Технічні аспекти	0104	Відсутність дозволу/заборона здійснення певної операції
1	Технічні аспекти	0105	Затримки у зв'язку з потребою проведення додаткової перевірки
1	Технічні аспекти	0106	Звернення суб'єкта ЗЕД з метою оформлення тимчасової/неповної декларації
1	Технічні аспекти	0107	Звернення суб'єкта ЗЕД: відмова від комерційної операції
1	Технічні аспекти	0108	Звернення суб'єкта ЗЕД: пошкодження/втрата вантажу, документів
2	Неправильні дані про вартісні показники товару	0201	Зниження вартісних показників товару при імпорті
2	Неправильні дані про вартісні показники товару	0202	Завищення вартісних показників товару при експорті
2	Неправильні дані про вартісні показники товару	0203	Завищення вартісних показників товару при імпорті
2	Неправильні дані про вартісні показники товару	0204	Зниження вартісних показників товару при експорті
3	Неправильна класифікація	0301	Не могла призвести до зменшення платежів
3	Неправильна класифікація	0302	Могла призвести до зменшення платежів
3	Неправильна класифікація	0303	Могла призвести до ухилення від застосування заходів нетарифного регулювання

1	2	3	4
4	Невідповідність кількості товарів заявленим даним	0402	Могла призвести до зменшення платежів
4	Невідповідність кількості товарів заявленим даним	0403	Могла призвести до ухилення від застосування заходів нетарифного регулювання
5	Невідповідність опису товарів заявленим даним	0501	Не могла призвести до зменшення платежів
5	Невідповідність опису товарів заявленим даним	0502	Могла призвести до зменшення платежів
5	Невідповідність опису товарів заявленим даним	0503	Могло призвести до ухилення від застосування заходів нетарифного регулювання
6	Недекларування товарів	0602	Могло призвести до зменшення платежів
6	Недекларування товарів	0603	Могло призвести до ухилення від застосування заходів нетарифного регулювання
7	Неправильні дані про країну походження товару	0701	Не могли призвести до зменшення платежів
7	Неправильні дані про країну походження товару	0702	Могли призвести до зменшення платежів
7	Неправильні дані про країну походження товару	0703	Могли призвести до ухилення від застосування заходів нетарифного регулювання
8	Незаконне переміщення	0801	Наркотичних засобів, психотропних речовин
8	Незаконне переміщення	0802	Зброї та боєприпасів
8	Незаконне переміщення	0803	Отруйних, радіоактивних або вибухових речовин
8	Незаконне переміщення	0804	Історичних і культурних цінностей
9	Порушення прав інтелектуальної власності	0901	Порушення порядку переміщення об'єктів інтелектуальної власності
10	Неправильні дані про дозвільні документи уповноважених державних органів, що підтверджують проведення інших видів контролю	1001	Могли призвести до ухилення від інших видів контролю

1	2	3	4
11	Неправильні дані про підстави надання пільг зі сплати митних платежів (крім пов'язаних з походженням товару)	1101	Могли призвести до зменшення платежів
12	Неправильні дані про документи вповноважених органів на окремі товари, щодо переміщення яких через митний кордон України встановлено обмеження	1201	Могли призвести до ухилення від застосування заходів нетарифного регулювання
13	Інші порушення митних правил	1301	Складено протокол про порушення митних правил (крім порушень, описаних у групах причин 2-12)

ДОДАТОК Д

КЛАСИФІКАТОР структурних підрозділів, задіяних у розробленні профілів ризику

Цифровий код	Найменування структурного підрозділу
1	Департамент аналітичної роботи, управління ризиками та аудиту
2	Регіональна інформаційна митниця
3	Департамент митної статистики
4	Департамент митних платежів
5	Департамент митно-тарифного регулювання
6	Департамент митної вартості
7	Управління заходів торговельної політики
8	Центральне митне управління лабораторних досліджень та експертної роботи
9	Департамент організації митного контролю
10	Департамент декларування та митних режимів
11	Управління контролю за переміщенням вантажів
12	Юридичний департамент
13	Департамент організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил
14	Департамент організаційно-інспекційної діяльності митних органів
15	Управління внутрішньої безпеки
26	Регіональні митниці, митниці
27	Інший підрозділ Держмитслужби

ДОДАТОК Ж

КЛАСИФІКАТОР сфер ризику

Розділ	Код	Назва сфери ризику
1	2	3
1 Митний режим	101	Імпорт
	102	Реімпорт
	103	Експорт
	104	Реекспорт
	105	Транзит
	106	Тимчасове ввезення/вивезення
	107	Митний склад
	108	Спеціальна митна зона
	109	Магазин безмитної торгівлі
	110	Переробка на митній території України
	111	Переробка за межами митної території України
	112	Знищення або руйнування
	113	Відмова на користь держави
2 Можливий характер порушення	201	Неправильна класифікація товару
	202	Неправдиві дані про походження товару
	203	Заниження/завищення митної вартості товару
	204	Недекларування товару
	205	Контрабанда/приховування від митного контролю
	206	Неправильні дані про підстави надання пільг зі сплати митних платежів
	207	Неправильні дані про характеристики/властивості товару
	208	Декларування товару не своїм найменуванням

Розділ	Код	Назва сфери ризику
1	2	3
3 Можлива мета порушення	301	Ухилення від сплати/зменшення розміру ввізного мита
	302	Ухилення від сплати/зменшення розміру вивізного мита
	303	Ухилення від сплати/зменшення розміру особливого виду мита (антидемпінгового, спеціального, компенсаційного)
	304	Відшкодування ПДВ
	305	Ухилення від сплати/зменшення розміру акцизного збору
	306	Використання митних пільг
	307	Ухилення від нетарифних обмежень
4 Вид товару, стосовно якого може бути вчинене порушення	401	Товари сільськогосподарського виробництва
	402	Метали та брухт
	403	Товари, що містять об'єкти права інтелектуальної власності
	404	Отруйні, радіоактивні, вибухові речовини, небезпечні відходи
	405	Наркотичні засоби, психотропні речовини
	406	Зброя та боєприпаси
	407	Історичні та культурні цінності
	408	Міжнародна торгівля дикими видами тварин і рослин, що перебувають під загрозою зникнення

ДОДАТОК И

КЛАСИФІКАТОР

митних формальностей, що можуть бути визначені
за результатами застосування системи управління ризиками

Код МФ*	Назва
1	2
Перевірка документів і відомостей	
101-1	Витребування оригіналів документів, зазначених у митній декларації, або засвідчених в установленому порядку їхніх копій, якщо законодавством не передбачено подачу оригіналів
102-1	Перевірка відповідності відомостей, які містяться в українській митній декларації, відомостям, що містяться у відповідному паперовому примірнику (електронній копії) митної декларації суміжної сторони (книжці МДП)
103-1	Перевірка поданих товаросупровідних і товаротранспортних документів (у тому числі наданих на вимогу митного органу) і/або відомостей про них щодо розбіжностей у відомостях, зазначених у цих документах, митній декларації чи документах, що її заміщують, їхніх електронних копіях, розміщених у ЄАІС Держмитслужби
104-1	Розгляд питання про доцільність затребування з підприємств-виробників, суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та громадян наявної в них техніко-технологічної документації про склад, фізико-хімічні властивості товарів, інформації про основні технологічні стадії їх виробництва та призначення (після завершення митного оформлення)
105-2	Контроль правильності визначення митної вартості товарів
106-2	Витребування документів, що підтверджують митну вартість товарів
107-3	Контроль правильності класифікації товарів згідно з УКТ ЗЕД
108-3	Витребування документів, що підтверджують коди товарів згідно з УКТ ЗЕД
109-4	Перевірка правильності визначення країни походження товарів
110-4	Витребування документів, що підтверджують країну походження товару
111-5	Перевірка правильності справляння митних платежів, контроль правильності обчислення, своєчасності та повноти їх сплати
112-5	Витребування документів, необхідних для підтвердження права на звільнення (умовне звільнення) від оподаткування митними платежами
113-6	Перевірка дотримання встановлених до задекларованих товарів заходів нетарифного регулювання
114-6	Перевірка дотримання встановлених до задекларованих товарів заходів державного експортного контролю
115-7	Перевірка наявності задекларованих товарів у реєстрі товарів, що містять об'єкти права інтелектуальної власності
116-8	Перевірка необхідності застосування до задекларованих товарів державного контролю продукції

1	2
Митний огляд	
201-1	Проведення ідентифікаційного митного огляду – без розкриття пакувальних місць і без обстеження транспортного засобу
202-1	Проведення часткового митного огляду – з розкриттям до 20 % пакувальних місць і вибіркоvim обстеженням транспортного засобу з метою перевірки відповідності кількості та опису товарів і транспортних засобів даним, зазначеним у митній декларації
203-1	Проведення повного митного огляду – з розкриттям до 100 % пакувальних місць і поглибленим обстеженням транспортного засобу з метою перевірки відповідності кількості та опису товарів і транспортних засобів даним, зазначеним у митній декларації
204-1	Проведення митного огляду з метою перевірки відповідності номера і типу контейнера даним, зазначеним у митній декларації
205-1	Проведення митного огляду з метою перевірки відповідності відомостей, зазначених на упаковці, маркуванні товару, відомостям, зазначеним у митній декларації та інших документах, поданих до митного оформлення
206-7	Проведення митного огляду з метою перевірки дотримання прав інтелектуальної власності
207-8	Проведення митного огляду з метою обстеження зразків нехарчової продукції, що ввозиться на митну територію України для вільного обігу при здійсненні державного контролю продукції
208-1	Проведення митного огляду ручної поклажі, багажу
209-1	Ініціювання проведення особистого огляду
210-1	Проведення митного огляду транспортного засобу
Облік товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України (резервна позиція)	
301-1	Резервна позиція
302-1	Резервна позиція
Усне опитування громадян і посадових осіб підприємств	
401-1	Усне опитування громадян і посадових осіб підприємств
402-1	Резервна позиція
Огляд територій і приміщень складів тимчасового зберігання, митних складів, вільних митних зон, магазинів безмитної торгівлі та інших місць, де знаходяться товари, транспортні засоби комерційного призначення, що підлягають митному контролю, чи провадиться діяльність, контроль за якою покладено на митні органи	
501-1	Ініціювання проведення огляду територій і приміщень складів тимчасового зберігання, митних складів (після завершення митного оформлення)
502-1	Ініціювання проведення огляду територій і приміщень вільних митних зон (після завершення митного оформлення)
503-1	Ініціювання проведення огляду територій і приміщень магазинів безмитної торгівлі (після завершення митного оформлення)
504-1	Ініціювання проведення огляду територій і приміщень інших місць, де знаходяться товари, транспортні засоби комерційного призначення, що підлягають митному контролю, чи провадиться діяльність, контроль за якою покладено на митні органи (після завершення митного оформлення)

1	2
Перевірка обліку товарів, що переміщуються через митний кордон України та/або перебувають під митним контролем	
601-1	Ініціювання проведення перевірки обліку товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України та/або перебувають під митним контролем (після завершення митного оформлення)
602-1	Резервна позиція
Проведення документальних перевірок дотримання вимог законодавства України з питань державної митної справи, у тому числі своєчасності, достовірності, повноти нарахування та сплати митних платежів	
701-5	Розгляд питання про доцільність проведення документальної (виїзної чи невиїзної) перевірки дотримання законодавства України з питань державної митної справи щодо правильності визначення бази оподаткування, своєчасності, достовірності, повноти нарахування та сплати митних платежів (після завершення митного оформлення)
702-5	Розгляд питання про доцільність проведення документальної (виїзної чи невиїзної) перевірки дотримання законодавства України з питань державної митної справи щодо обґрунтованості та законності надання (отримання) пільг і звільнення від оподаткування (після завершення митного оформлення)
703-3	Розгляд питання про доцільність проведення документальної (виїзної чи невиїзної) перевірки дотримання законодавства України з питань державної митної справи щодо правильності класифікації згідно з УКТ ЗЕД товарів, щодо яких проведено митне оформлення (після завершення митного оформлення)
704-1	Розгляд питання про доцільність проведення документальної (виїзної чи невиїзної) перевірки дотримання законодавства України з питань державної митної справи щодо відповідності фактичного використання переміщених через митний кордон України товарів заявленій меті такого переміщення та/або відповідності фінансових і бухгалтерських та інших документів підприємства, що перевіряються, інформації, зазначеній у митній декларації, декларації митної вартості, за якими проведено митне оформлення товарів у відповідному митному режимі (після завершення митного оформлення)
705-1	Розгляд питання про доцільність проведення документальної (виїзної чи невиїзної) перевірки дотримання законодавства України з питань державної митної справи щодо законності переміщення товарів через митний кордон України (після завершення митного оформлення)
706-2	Розгляд питання про доцільність проведення перевірки правильності визначення митної вартості товарів після завершення їх митного контролю та митного оформлення

1	2
Направлення запитів до інших державних органів, установ та організацій, уповноважених органів іноземних держав для встановлення автентичності документів, поданих митному органу	
801-1	Направлення службової записки до підрозділу з боротьби з порушеннями митних правил з метою розгляду питання щодо направлення запиту до інших державних органів, установ та організацій, уповноважених органів іноземних держав для встановлення автентичності документів, поданих митному органу (після завершення митного оформлення)
802-4	Направлення службової записки до підрозділу з контролю правильності визначення країни походження товарів з метою розгляду питання щодо направлення до компетентного органу, що видав документ про походження, або до компетентних організацій країни, зазначеної як країна походження товару, запиту про проведення перевірки документів про походження товару чи надання додаткових відомостей (після завершення митного оформлення)
Інші митні формальності, передбачені Митним кодексом України	
901-1	Застосування технічних засобів митного контролю
902-1	Застосування ваговимірювальних пристроїв
903-1	Застосування оглядової рентгенотелевізійної техніки
904-1	Використання службових собак
905-3	Взяття проб (зразків) товарів для проведення досліджень (аналізу, експертизи) з метою встановлення характеристик, визначальних для класифікації товарів згідно з УКТ ЗЕД
906-2	Взяття проб (зразків) товарів для проведення досліджень (аналізу, експертизи) з метою встановлення характеристик, визначальних для перевірки задекларованої митної вартості товарів
907-4	Взяття проб (зразків) товарів для проведення досліджень (аналізу, експертизи) з метою встановлення характеристик, визначальних для встановлення країни походження товарів
908-1	Взяття проб (зразків) товарів для проведення досліджень (аналізу, експертизи) з метою встановлення характеристик, визначальних для встановлення належності товарів до наркотичних засобів, психотропних речовин, їхніх аналогів, прекурсорів, сильнодіючих чи отруйних речовин
909-1	Взяття проб (зразків) товарів для проведення досліджень (аналізу, експертизи) з метою встановлення характеристик, визначальних для встановлення належності товарів до предметів, що мають художню, історичну чи археологічну цінність
910-7	Взяття проб (зразків) товарів для проведення досліджень (аналізу, експертизи) з метою встановлення характеристик, визначальних для встановлення належності товарів до таких, що виготовлені з використанням об'єктів права інтелектуальної власності, що охороняються відповідно до законодавства
911-1	Забезпечення ідентифікації товарів і/або транспортних засобів шляхом здійснення цифрової фотозйомки
912-1	Забезпечення ідентифікації товарів, транспортних засобів комерційного призначення шляхом накладення митних забезпечень

1	2
913-1	Забезпечення ідентифікації товарів, транспортних засобів комерційного призначення шляхом нанесення цифрового, буквеного чи іншого маркування, ідентифікаційних знаків
914-1	Забезпечення ідентифікації товарів, транспортних засобів комерційного призначення шляхом проставляння штампів
915-1	Перевірка щодо пошкодження або втрати митних забезпечень чи інших засобів ідентифікації, накладених на товари, транспортні засоби, чи наявності інших видимих ознак можливого несанкціонованого доступу до товарів, що перебувають під митним контролем
916-7	Призупинення митного оформлення товарів у разі виявлення ознак порушення прав інтелектуальної власності
917-8	Призупинення митного оформлення відповідно до Закону України «Про державний ринковий нагляд і контроль нехарчової продукції»
918-9	Припинення попереднього документального контролю в пунктах пропускання та залучення посадових осіб відповідних державних органів для проведення видів контролю, зазначених у частині першій статті 319 Митного кодексу України

РИЗИКИ В МИТНІЙ СПРАВІ ТА ЇХ ОЦІНКА

Конспект лекцій

з дисципліни
«АНАЛІЗ РИЗИКІВ В МИТНІЙ СПРАВІ»

Відповідальний за випуск Пестременко-Скрипка О. С.

Редактор Ібрагімова Н. В.

Підписано до друку 19.06.20 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 5,0. Тираж 10. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Український державний університет
залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейербаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.