

УДК 341.24

DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2023.1/49>**Чупайленко О.А.**

Національний транспортний університет

Білоус М.В.

Національний транспортний університет

Колесник Ю.О.

Національний транспортний університет

Поліщук Р.В.

Національний транспортний університет

ВИЗНАЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ І МИТНИХ РИЗИКІВ У МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ МЕТОДОМ ЕКСПЕРТНИХ ОЦІНОК

Транспорті і митні ризики формується із низки економічних ризиків різних учасників зовнішньоекономічної діяльності. Зокрема у міжнародному постачанні товарів, зазвичай, беруть участь виробник товару, експортер, перевізник, імпортер, яким притаманний свій спектр економічних ризиків. До основних джерел та сфер виникнення митних ризиків потрібно зараховувати: митний режим, характер порушення, мета порушення (умисел), вид товару, стосовно якого може бути вчинене порушення. Зокрема за митним режимом ризики виникають при: імпорті, реімпорті, експорті, реекспорті, транзиті, тимчасовому ввезенні (вивезенні), на митному складі, у спеціальній митній зоні, магазині безмитної торгівлі, при переробці на митній території України, переробці за межами митної території України, знищенні або руйнуванні, відмові на користь держави.

Задачею аналізу взаємозв'язку порушення функцій системи з виникненням ситуацій, що загрожують виникненням ризиків, є встановлення функціональних зв'язків між станом елементів системи та параметрами споживачів, а також можливими ситуаціями, які можуть виникати у разі реалізації загроз виникнення ризику.

Для розрахунку кількісного значення ризиків необхідні дослідження, пов'язані з експертною оцінкою кожного етапу доставки окремо, що тягне за собою велику кількість розрахунків. Визначення ваги митних ризиків проводилося за методом Делфі.

Для опитування було вибрано 10 незалежних експертів. Опитування було проведено за тими митними ризиками, з якими найчастіше зустрічаються на практиці учасники зовнішньоекономічної діяльності і які є найбільш розповсюдженими у роботі митних органів. Опитування було проведено на п'яти митницях, на яких студенти проходять виробничу практику.

Воднораз для розв'язання існуючих проблем і сприяння розвитку діяльності вітчизняних товаровиробників на зовнішніх ринках необхідно забезпечити: розвиток ринкової та транспортної інфраструктури, зокрема підприємств із надання страхових, консалтингових, інжинірингових, експедиторських послуг; підтримку експорту вітчизняних товаровиробників; удосконалення форм фінансових розрахунків під час зовнішньоторговельних операцій; посилення ролі державного регулювання зовнішньоторговельної діяльності; оптимізацію структури експорту та імпорту, розширення товарної пропозиції та стимулювання процесу надходження іноземного капіталу.

Ключові слова: транспортні і митні ризики, міжнародні вантажні перевезення, метод Делфі, джерела митних ризиків.

Постановка проблеми. Виявлення джерел транспортних і митних ризиків при міжнародних вантажних перевезеннях дозволить розробити й обґрунтувати ефективність заходів щодо мінімізації митних ризиків, які виникають під час здійснення зовнішньоекономічних операцій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Митний ризик формується із низки економічних ризиків різних учасників зовнішньоекономічної діяльності. Зокрема у міжнародному постачанні товарів, зазвичай, беруть участь виробник товару, експортер, перевізник, імпортер, яким притаманний свій спектр економічних ризиків.

Згідно із Порядком розроблення профілів ризиків, який затверджений Наказом Державної митної служби України [1, с. 45] до основних джерел та сфер виникнення митних ризиків потрібно зараховувати: митний режим, характер порушення, мета порушення (умисел), вид товару, стосовно якого може бути вчинене порушення. Зокрема за митним режимом ризики виникають при: імпорті, реімпорті, експорті, реекспорті, транзиті, тимчасовому ввезенні (вивезенні), на митному складі, у спеціальній митній зоні, магазині безмитної торгівлі, при переробці на митній території України, переробці за межами митної території України, знищенні або руйнуванні, відмові на користь держави.

Можливими характеристиками порушення є: неправильна класифікація товару, неправдиві дані про походження товару, заниження/завищення митної вартості товару, недекларування товару, контрабанда/приховування від митного контролю, неправильні дані про підстави надання пільг зі сплати митних платежів, неправильні дані про характеристики/властивості товару, декларування товару не своїм найменуванням. Серед ймовірних цілей порушення в порядку запропоновано виокремлювати: ухилення від сплати/зменшення розміру ввізного мита, ухилення від сплати/зменшення розміру вивізного мита, ухилення від сплати/зменшення розміру особливого виду мита (антидемпінгового, спеціального, компенсаційного, відшкодування ПДВ), ухилення від сплати/зменшення розміру акцизного збору, використання митних пільг, ухилення від нетарифних обмежень. Вирізняють такі види товарів, стосовно яких може бути вчинене порушення: товари сільськогосподарського виробництва, метали та брухт, товари, які містять об'єкти права інтелектуальної власності, отруйні, радіоактивні, вибухові речовини, небезпечні відходи, наркотичні засоби, психотропні речовини, зброя та боєприпаси, історичні та культурні цінності, міжнародна торгівля дикими видами тварин та рослин, що перебувають під загрозою зникнення [2, с. 10].

Система управління ризиками (СУР) ґрунтується на наступних базових принципах побудови, які забезпечують вирішення основних завдань митної служби [3, с. 55]:

- принцип цільової спрямованості;
- принцип цілісності, що полягає в розробці та використанні митною службою функціональних підсистем управління ризиками;
- принцип інформаційної єдності;
- принцип законності;
- принцип єдності управління ризиками.

Транспортні ризики – ризики, які виникають у зовнішньоекономічній діяльності при укладенні зовнішньоекономічних угод, а саме при переміщенні товару від продавця (постачальника) до покупця.

Під час здійснення перевезень у міжнародному сполученні організації всіх типів і розмірів стикаються з внутрішніми і зовнішніми факторами і впливами, через які стає неможливо визначити, яким чином і коли вони досягнуть своїх цілей. Зокрема з проблемами та різноманітними ризиками. На сьогоднішній день існують такі проблеми: недосконале законодавство і перевищення маси вантажу.

Основними видами транспортних ризиків є: ризик невірною визначення моменту передачі відповідальності за вантаж у процесі транспортування; ризик вибору транспортного засобу; ризик пошкодження вантажу при перевезенні.

З 2012 р., коли були визначені основні види ризиків, пройшов певний час і тому треба уточнити, які види ризиків найбільш частіші і які треба враховувати у системі управління ризиками для підвищення ефективності роботи митної системи.

Формулювання цілей статті. Розробка й обґрунтування ефективності заходів щодо мінімізації транспортних і митних ризиків, які виникають під час здійснення зовнішньоекономічних операцій.

Виклад основного матеріалу. Причинами митних ризиків можуть бути наступні 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, декларування товару не своїм найменуванням. Серед ймовірних цілей порушення в порядку запропоновано виокремлювати: ухилення від сплати/зменшення розміру ввізного мита, ухилення від сплати/зменшення розміру вивізного мита, ухилення від сплати/зменшення розміру особливого виду мита (антидемпінгового, спеціального, компенсаційного, відшкодування ПДВ), ухилення від сплати/зменшення розміру акцизного збору, використання митних пільг, ухилення від нетарифних обмежень. Вирізняють такі види товарів, стосовно яких може бути вчинене порушення: товари сільськогосподарського виробництва, метали та брухт, товари, які містять об'єкти права інтелектуальної власності, отруйні, радіоактивні, вибухові речовини, небезпечні відходи, наркотичні засоби, психотропні речовини, зброя та боєприпаси, історичні та культурні цінності, міжнародна

торгівля дикими видами тварин та рослин, що перебувають під загрозою зникнення [4, с. 44].

Для дослідження функціонування систем існують моделі комбінаційних об'єктів, які передбачають два підходи: функціональний та структурний. Функціональний підхід заключається у розгляді тільки алгоритмів функціонування об'єкту, тобто функцій, що реалізується об'єктом. Структурний підхід передбачає дослідження не тільки функцій, які реалізуються, а також внутрішню організацію чи структуру об'єкту. Для дослідження даної системи більш підходить структурна математична модель комбінаційного дискретного об'єкту, під якою приймають правильну логічну мережу (схему).

Задачею аналізу взаємозв'язку порушення функцій системи з виникненням ситуацій, що загрожують виникненням ризиків, є встановлення функціональних зв'язків між станом елементів системи та параметрами споживачів, а також можливими ситуаціями R_j , які можуть виникати у разі реалізації загроз виникнення ризику.

Такі ситуації можна класифікувати таким чином [5, с. 262]:

R_0 – нейтральна ситуація, яка не приводить до виникнення ризику ($R_0=0$);

R_1 – ускладнена ситуація, яка може привести у майбутньому до виникнення ризиків ($R_1=0,2$);

R_2 – загроза виникнення ризику ($R_2=0,4$);

R_3 – потенційне виникнення ризику ($R_3=0,6$);

R_4 – фактичне виникнення ризику ($R_4=0,8$);

R_5 – подальше збільшення ризику при фактичному виникненню ризику ($R_5=1$).

Кожній із можливих загроз виникнення ризиків присвоюється індекс Z_j , у якій j – порядковий номер фактору. В результаті аналізу встановлена залежність між потенційними факторами та обсягами ризику, а також встановлена імовірність її реалізації.

Комбінацію значень вхідних змінних Z_1, Z_2, \dots, Z_n комбінаційно-дискретного об'єкту з n входами прийнято називати вхідним набором і позначати символом Z_j . Комбінацію значень вихідних функцій r_1, r_2, \dots, r_n комбінаційного об'єкту прийнято називати вихідним набором і позначати R_j . Вихідні функції R_j являються булевими функціями вхідних змінних Z_j , для задання яких використовують матрицю бінарних станів об'єктів або матрицю істинності. Стівпчикам та рядками матриці є вхідні функції об'єкту. На перетині відповідних (ідентичних) рядків та стівпчиків вихідне значення параметру системи R_j , до якого призводить поява вхідного параметру Z_i . На перетині кожного рядку зі стівпчиком вказується значення

рангу вихідного параметру R_j , до якого призводить сумісна дія двох вхідних факторів.

Для визначення стану імовірності виникнення ризику Q_j необхідно застосувати метод мінімальних перерізів. Під мінімальним перерізом мається на увазі така мінімальна сукупність елементів системи, яка може привести до виникнення ризику. Їх визначення суттєво спрощується при використанні методу «дерева подій». У даному випадку деревом подій є графічне відображення зв'язку реалізації вище визначених факторів з обсягами ризику (R_j). «Дерево подій» дозволяє наглядно показати слабкі місця системи [6, с. 358].

Виходячи з даних табл.1, виділяють елементи загроз (ситуації R_j), які в залежності від логічного взаємозв'язку поєднують між собою за допомогою матриці бінарних станів системи. Послідовність побудови «дерева подій»:

Виникнення ситуацій:

R_0 обумовлено проявом фактору Z_{13} ;

R_1 обумовлено проявом факторів $Z_2, Z_6, Z_8, Z_9, Z_{12}, Z_{15}, Z_{17}$;

R_2 обумовлено проявом факторів Z_1, Z_5, Z_{10}, Z_{19} , а також сумісною дією факторів Z_8 та Z_{15} , Z_9 та Z_{12} , Z_6 та Z_{17} ;

R_3 обумовлено проявом факторів Z_3, Z_4, Z_{16}, Z_{20} , а також сумісною дією факторів Z_1 та Z_5 , Z_{19} та Z_{10} ;

R_4 обумовлено проявом факторів $Z_7, Z_{11}, Z_{14}, Z_{18}$, а також сумісною дією факторів Z_3 та Z_4 , Z_{16} та Z_{20} ;

R_5 обумовлено сумісною дією факторів Z_{11} та Z_{14} , Z_{18} та Z_5 , Z_3 та Z_4 , Z_{14} та Z_{16} , Z_{19} та Z_{12} , Z_3 та Z_7 .

Виходячи з цього, ймовірність виникнення ситуації може бути описана розрахунковою моделлю:

Для нейтральної ситуації:

$$Q R_0 = Q(Z_{13}) \quad (1)$$

Для ускладненої ситуації:

$$Q R_1 = Q(Z_2) + Q(Z_6) + Q(Z_8) + Q(Z_9) + Q(Z_{12}) + Q(Z_{15}) + Q(Z_{17}) \quad (2)$$

Для загрози виникнення ризику:

$$Q R_2 = Q(Z_1) + Q(Z_5) + Q(Z_{10}) + Q(Z_{19}) + Q(Z_8) * Q(Z_{15}) + Q(Z_9) * Q(Z_{12}) + Q(Z_6) * Q(Z_{17}) \quad (3)$$

Для потенційного виникнення ризику:

$$Q R_3 = Q(Z_3) + Q(Z_4) + Q(Z_{16}) + Q(Z_{20}) + Q(Z_1) * Q(Z_5) + Q(Z_{19}) * Q(Z_{10}) \quad (4)$$

Для фактичного виникнення ризику:

$$Q R_4 = Q(Z_7) + Q(Z_{11}) + Q(Z_{14}) + Q(Z_{18}) + Q(Z_3) * Q(Z_4) + Q(Z_{16}) * Q(Z_{20}) \quad (5)$$

Для подальшого збільшення ризику при фактичному ризику:

$$Q(R_5) = Q(Z_{11}) * Q(Z_{14}) + Q(Z_{18}) * Q(Z_5) + Q(Z_3) * Q(Z_4) + Q(Z_{14}) * Q(Z_{16}) + Q(Z_{19}) * Q(Z_{12}) + Q(Z_3) * Q(Z_7) \quad (6)$$

Характеристика стану елементів системи

Індекс фактору	Вид фактору	Складові елементи	Вид ситуації Ri
Z ₁	Затримки на внутрішній митниці	Митні ризики	R1
Z ₂	Черги на пунктах пропуску		R2
Z ₃	Неправильно нараховані митні платежі		R2
Z ₄	Заниження митної вартості		R2
Z ₅	Недостовірне декларування		R3
Z ₆	Перевищення маси вантажу при зважуванні		R1
Z ₇	Невизначений код товару		R1
Z ₈	Відсутність потрібних сертифікатів		R3
Z ₉	Затримка під час навантажувально-розвантажувальних робіт	Ризики при н/р роботах	R2
Z ₁₀	Неправильне укладення вантажу		R2
Z ₁₁	Пошкодження вантажу		R2
Z ₁₂	Перевищення маси вантажу при навантаженні	Ризики при перевезенні	R3
Z ₁₃	Зміна вартості пального		R3
Z ₁₄	Втрата вантажу		R1
Z ₁₅	Неповнота документів, необхідних для перевезення		R1
Z ₁₆	Недотримання термінів доставки		R3
Z ₁₇	Правильність оформлення документів	Ризики при оформленні документів	R1
Z ₁₈	Недекларування товарів		R2
Z ₁₉	Приховування інформації		R3
Z ₂₀	Затримка при оформленні документів		

Для розрахунку кількісного значення ризиків необхідні дослідження, пов'язані з експертною оцінкою кожного етапу доставки окремо, що тягне за собою велику кількість розрахунків. Далі наведемо порядок визначення ваги ризику за методом Делфі [6, с. 357].

Метод «Дельфі» - метод швидкого пошуку рішень, заснований на їх генерації в процесі мозкової атаки, яку вели групою фахівців, і відбору кращого рішення виходячи з експертних оцінок. Дельфійський метод використовується для експертного прогнозування шляхом організації системи збору та математичної обробки експертних оцінок. Метод «Дельфі» - спосіб вибору та оцінки рішення з проблем, за якими відчувається брак інформації.

Для опитування було вибрано 10 незалежних експертів (співробітники п'яти митниць, на яких проходили практику студенти). Опитування було проведено за тими митними ризиками, з якими найчастіше зустрічаються на практиці учасники зовнішньоекономічної діяльності і які є найбільш розповсюдженими у роботі митних органів [7 с. 124; 8 с. 156]. Експерти виставили оцінки від 1 до 10, де 1 – найвища оцінка. А саме:

- затримки під час митного оформлення;
- огляд товарів на митниці на митниці з додатковими витратами на завантаження – виванта-

ження та відновлення товарного вигляду розкритим упаковкам;

- витрати пов'язані з проведенням експертизи товарів;
- зміна митницею заявленого коду УКТЗЕД, що тягне збільшення сплати обов'язкових митних платежів або отримання додаткових дозвільних документів;
- коригування митницею заявленої митної вартості, що тягне збільшення сплати митних платежів;
- відмова митниці від надання учаснику ЗЕД пільгового режиму;
- припинення митного оформлення товарів на підставі даних митного реєстру об'єктів права інтелектуальної власності, які охороняються згідно закону;
- заявлення в митній декларації товарів віднесених до групи «ризик» або групи «прикриття» (список визначає ДМСУ);
- розбіжності відомостей, що містяться в електронному повідомленні, яке надійшло з митного органу відправлення, документі контролю доставки або книжці МДП, з відомостями, заявленими у МД, якщо зазначені розбіжності призведуть до зменшення величини належних до сплати митних зборів і податків.

Метод «Дельфі» ґрунтується на принципі, що стверджує, що незалежні експерти (у більшості

випадків незв'язані і навіть не знають один про одного) можуть набагато краще оцінити і передбачити результат, ніж чим спеціально організований колектив.

Результати чисельного анкетування експертів у табл. 2.

Отже, проаналізувавши чисельні оцінки експертів, можна зробити висновок, що найпоширенішим є ризик «Затримки під час митного оформлення». А також, в трійку найпоширеніших входять – «витрати пов'язані з проведенням експертизи товарів» та «огляд товарів на митниці з додатковими витратами на завантаження – вивантаження та відновлення товарного вигляду розкритим упаковкам».

Прорахуємо коефіцієнт конкордації. Коефіцієнт конкордації характеризує ступінь погодженості суджень експертів по всім напрямкам. При оцінці узгодженості думок експертів важливо визначити, в якій мірі кожний експерт впливає на узагальнену узгодженість групи. Для цього послідовно з роз-

рахунків виключається один експерт та обчислюється коефіцієнт конкордації без врахування думок виключеного експерта. Виключати з розрахунків окремих експертів, що мають оригінальну точку зору, необхідно з великою обережністю. В процесі багатотурової експертизи можливі випадки, коли такі експерти повернуть на свій бік значну частину групи. Результати розрахунків рангів по першим трьом видам ризиків наведено у табл. 3.

Розрахунок відхилення показників:

$$d = \sum x_{ij} - \frac{\sum \sum x_{ij}}{n} = \sum x_{ij} - 55 \quad (7)$$

Оцінка середнього ступеня узгодженості думок всіх експертів:

Коефіцієнт конкордації:

$$W = \frac{12S}{m^2(n^3 - n)} \quad (8)$$

де $S = 5520, n=10, m=10$

$$W = \frac{12 \times 5520}{10^2 (10^3 - 10)} = 0,669 \quad (9)$$

Таблиця 2

Результати чисельного анкетування експертів

№	Експерти/Ризики	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Σ
1	Витрати пов'язані з проведенням експертизи товарів	2	1	3	4	3	4	5	2	4	5	33
2	Огляд товарів на митниці з додатковими витратами	3	5	2	1	2	3	6	1	5	1	29
3	Затримки під час митного оформлення	1	2	1	3	1	1	2	3	1	2	17
4	Зміна митницею заявленого коду УКТЗЕД	6	4	5	2	4	2	1	5	3	4	36
5	Коригування митницею заявленої митної вартості	4	9	4	6	6	5	4	6	2	6	52
6	Відмова митниці від надання учаснику ЗЕД пільг	7	8	10	7	5	10	3	4	10	3	67
7	Відмова митниці від надання учаснику ЗЕД преференцій	5	3	6	5	9	9	8	8	9	10	72
8	Призупинення митного оформлення товарів на підставі даних митного реєстру	9	10	9	10	7	8	9	9	7	8	86
9	Заявлення в митній декларації товарів віднесених до груп «ризиків»	10	7	8	9	8	7	10	7	6	7	79
10	Розбіжності відомостей, що містяться в електронному повідомленні	8	6	7	8	10	6	7	10	8	9	79

Таблиця 3

Розрахунок рангів по видам ризиків

Ризики / Експерти	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Σ рангів	d	d ²
x ₁	2	1	3	4	3	4	5	2	4	5	33	-22	484
x ₂	3	5	2	1	2	3	6	1	5	1	29	-26	676
x ₃	1	2	1	3	1	1	2	3	1	2	17	-38	1444
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X ₁₀	8	6	7	8	10	6	7	10	8	9	79	24	576
Σ	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	550	-	5520

Коефіцієнт конкордації приймає значення від 0 до 1. Чим більше значення коефіцієнта конкордації, тим більший ступінь узгодженості думок експертів. При $W=1$ є повна узгодженість думок експертів; якщо $W=0$, то узгодженість практично відсутня. Коефіцієнт конкордації дорівнює 0,669 це свідчить про наявність середнього ступеня узгодженості думок експертів.

Висновки. При побудові ієрархічної структури ризиків, розподілено фактори ризику, які впливають на процес доставки вантажів. Визначили, що найвпливовішою групу ризиків є митні ризики. Серед них впливовими та важливими є ризик затримки часу під час митного оформлення, невідомого коду товару, ризик черг на пунктах пропуску, неправильного нарахування митних платежів та інші.

Таким чином, проведений аналіз сучасного стану зовнішньоекономічної діяльності України на світовому ринку свідчить про те, що вона супроводжується значною кількістю обмежень і труднощів, які зумовлюють торговельні ризики. У вітчизняній та зарубіжній літературі розрізняють кілька видів ризиків у торговельній діяльності на зовнішньому ринку: ринкові (збутові), які пов'язані зі зниженням попиту на певних зарубіжних ринках або зі зниженням світових цін; політичні, які пов'язані з введенням обмежень, ембарго, воєнного стану, тощо; комерційні, які зумовлені недобросовісністю або неплатоспроможністю покупця; виробничі (зміни собівартості продукції та послуг через ріст затрат на матеріали та комплектуючі, на оплату праці тощо, труднощі організації виробництва, реалізації, підготовці кадрів, тощо); науково-технічні, які зумовлені

труднощами освоєння нових технологій під час ліцензійного обміну, спільної діяльності; інфляційні; валютні, які пов'язані з можливою зміною валютного курсу; непередбачувані ризики, які пов'язані зі стихійним лихом та іншими нездоланими труднощами.

Проведений аналіз і структуризація ризиків, а також використання відповідних адекватних економіко-математичних моделей дають змогу приймати правильні рішення в цій сфері діяльності.

Проаналізувавши чисельні оцінки експертів, можна зробити висновок, що найпоширенішим є ризик «Затримки під час митного оформлення». А також, в трійку найпоширеніших входять – «витрати пов'язані з проведенням експертизи товарів» та «огляд товарів на митниці на митниці з додатковими витратами на вантаження – вивантаження та відновлення товарного вигляду розкритим упаковкам». Розрахунок середнього ступеня узгодженості думок експертів показало достатній рівень узгодженості.

Воднораз для розв'язання існуючих проблем і сприяння розвитку діяльності вітчизняних товаровиробників на зовнішніх ринках необхідно забезпечити: розвиток ринкової та транспортної інфраструктури, зокрема підприємств із надання страхових, консалтингових, інжинірингових, експедиторських послуг; підтримку експорту вітчизняних товаровиробників; удосконалення форм фінансових розрахунків під час зовнішньоторговельних операцій; посилення ролі державного регулювання зовнішньоторговельної діяльності; оптимізацію структури експорту та імпорту, розширення товарної пропозиції та стимулювання процесу надходження іноземного капіталу.

Список літератури:

1. Байда Н.В. Ризики зовнішньоторговельної діяльності//Фінанси України. 2020. № 11. С. 44-47.
2. Беднарська О.Р. Особливості планування ризиків зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств//Збірник статей Національного університету Львівська політехніка. 2018. С. 8-12.
3. Закомлистов С.В., Управління ризиками зовнішньоекономічної діяльності на підприємстві//Інвестиції: практика і досвід. № 13. 2019. С. 55-56.
4. Кузьмін О.Є., Подольчак Н.Ю. Врахування фактору ризику при плануванні зовнішньоекономічної діяльності//Вісник Львівської політехніки. № 11. 2018. С. 43-48.
5. Припарникова І.Ю. Шляхи підвищення ефективності зовнішньоекономічних операцій підприємств//Економічний простір. 2018. № 13. С. 260-268.
6. Сишук А.А. Фактори та ризики участі фірми у транскордонних економічних операціях//Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. 2019. № 3. С. 356-360.
7. Чупайленко О.А., Колесник Ю.О. Управління ризиками міжнародних перевезень вантажів//VII Міжнародна науково-практична конференція. «Eurasian Scientific Discussions». Барселона, Іспанія. 2022. Рр. 122-129.
8. Чупайленко О.А., Колесник Ю.О. Ризики під час доставки вантажів у міжнародному сполученні// Міжнародна наукова конференція «Особливості інноваційного розвитку у сфері техніки: порівняльний досвід України та Європейського Союзу». 2022. Влоцлавек. Республіка Польща. С. 154-159.

Chupaylenko O.A., Bilokur M.V., Kolesnyk Yu.O., Polishchuk R.V. DETERMINATION OF TRANSPORT AND CUSTOMS RISKS IN INTERNATIONAL TRUCK TRANSPORTATION USING THE METHOD OF EXPERT ASSESSMENTS

Transport and customs risks are formed from a number of economic risks of various participants in foreign economic activity. In particular, the international supply of goods usually involves the manufacturer, exporter, carrier, and importer, each of which has its own range of economic risks. The following are the main sources and areas of occurrence of customs risks: customs regime, the nature of the violation, the purpose of the violation (intention), the type of goods, in relation to which the violation may be committed. In particular, according to the customs regime, risks arise during: import, re-import, export, re-export, transit, temporary import (export), in a customs warehouse, in a special customs zone, a duty-free shop, during processing in the customs territory of Ukraine, processing outside the customs territory of Ukraine, destruction or destruction, refusal in favor of the state.

The task of analyzing the relationship between system malfunctions and the occurrence of situations threatening the occurrence of risks is to establish functional relationships between the state of system elements and consumer parameters, as well as possible situations that may arise in the event of the realization of threats of risk occurrence.

Calculating the quantitative value of risks requires research related to the expert assessment of each stage of delivery separately, which entails a large number of calculations. Determination of the weight of customs risks was carried out according to the Delphi method.

10 independent experts were selected for the survey. The survey was conducted on those customs risks that are most often encountered in practice by participants in foreign economic activity and which are the most widespread in the work of customs authorities. The survey was conducted at five customs offices where students undergo practical training.

At the same time, in order to solve existing problems and promote the development of activities of domestic producers in foreign markets, it is necessary to ensure: development of market and transport infrastructure, in particular enterprises providing insurance, consulting, engineering, forwarding services; export support of domestic producers; improvement of forms of financial calculations during foreign trade operations; strengthening the role of state regulation of foreign trade activity; optimization of the structure of export and import, expansion of product supply and stimulation of the process of foreign capital inflow.

Key words: *transport and customs risks, international cargo transportation, Delphi method, sources of customs risks.*