

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет «Запорізька політехніка»

Факультет бізнес-технологій та економіки

(повне найменування інституту, факультету)

Економіка та митна справа

(повне найменування кафедри)

Пояснювальна записка
до дипломного проєкту (роботи)

магістр

(ступінь вищої освіти)

на тему: Управління ризиками в митній діяльності

Виконав: студент(ка) II курсу,
групи БТЕ-0314м

Спеціальності 051 Економіка
(код і найменування спеціальності)

Освітня програма (спеціалізація)

Митна справа

Дем'янов М.В.

(прізвище та ініціали)

Керівник Васильєва О.О.

(прізвище та ініціали)

Рецензент Гнездовський О.В.

(прізвище та ініціали)

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет «Запорізька політехніка»
(повне найменування закладу вищої освіти)

Факультет Бізнес-технологій та економіки
Кафедра Економіка та митна справа
Ступінь вищої освіти магістр
Спеціальність 051 Економіка
(код і найменування)
Освітня програма (спеціалізація) Митна справа
(назва освітньої програми (спеціалізації))

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри _____

Соколов А.В.

«14» жовтня 2025 року

З А В Д А Н Н Я
НА ДИПЛОМНИЙ ПРОЄКТ (РОБОТУ) СТУДЕНТА(КИ)

Дем'янов Максим Васильович

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема проєкту (роботи) Управління ризиками в митній діяльності

керівник проєкту (роботи) Васильєва Олена Олексіївна, д.е.н., професор

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом закладу вищої освіти від « » жовтня 2025 року №

2. Строк подання студентом проєкту (роботи) 11.12.2025 р.

3. Вихідні дані до проєкту (роботи) наукові праці українських і зарубіжних учених з питань митної справи, митного контролю та ризик-менеджменту; матеріали наукових періодичних видань і фахових конференцій, присвячених проблемам удосконалення митного регулювання та цифровізації митних процесів; статистичні дані Державної митної служби України, Державної служби статистики України та профільних міжнародних організацій; нормативно-правові акти України у сфері митної справи, зовнішньоекономічної діяльності та інформаційних технологій; аналітичні звіти Світової митної організації (WCO), Європейської Комісії та програм технічної допомоги ЄС; офіційні методичні матеріали щодо функціонування системи управління ризиками та інституту Авторизованого Економічного Оператора (АЕО); результати емпіричного аналізу практики застосування профілів ризику, автоматизованих систем митного контролю та цифрових сервісів у діяльності митних органів України.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) _____

1. Теоретичні основи управління ризиками в митній діяльності

2. Аналіз практики управління ризиками в митних органах України

3. Шляхи вдосконалення управління ризиками в митній діяльності України

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень) _____

6. Консультанти розділів проєкту (роботи)

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	прийняв виконане завдання
1	Васильєва О.О., професор кафедри ЕМС	14.10.25	05.11.25
2	Васильєва О.О., професор кафедри ЕМС	14.10.25	12.11.25
3	Васильєва О.О., професор кафедри ЕМС	05.11.25	19.11.25
Нормоконтроль	Горбань С.Ф., доцент кафедри ЕМС	28.11.25	05.12.25

7. Дата видачі завдання «14» жовтня 2025 року.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проєкту (роботи)	Строк виконання етапів проєкту (роботи)	Примітка
1	Узгодження теми, складання змісту	02.09.25-11.09.25	
2	Вивчення літературних джерел	15.09.25-23.10.25	
3	Збір матеріалу на дипломну роботу	15.09.25-05.11.25	
4	Групування та аналіз зібраного матеріалу	14.10.25-05.11.25	
5	Виконання першого розділу	14.10.25-05.11.25	
6	Виконання другого розділу	16.10.25-12.11.25	
7	Виконання третього розділу	05.11.25-19.11.25	
8	Формування висновків та рекомендацій	20.11.25-26.11.25	
9	Оформлення дипломної роботи	05.11.25-26.11.25	
10	Перевірка роботи керівником	27.11.25-30.11.25	
11	Одержання відгуку та рецензії	08.12.25	
12	Попередній захист дипломної роботи	04.12.25-08.12.25	
13	Подання роботи на кафедру	11.12.25	
14	Захист дипломної роботи	19.12.25-24.12.25	

Студент(ка)

(підпис)

Дем'янов М.В.

(прізвище та ініціали)

Керівник проєкту (роботи)

(підпис)

Васильєва О.О.

(прізвище та ініціали)

РЕФЕРАТ

Дипломна робота містить 92 с., 10 табл., 2 рис., 62 джерела.

Об'єкт дослідження – процес управління ризиками в митній діяльності України.

Предмет дослідження – теоретичні, методологічні, правові та організаційні механізми функціонування системи управління ризиками, а також інструменти її вдосконалення.

Мета роботи – комплексне дослідження теоретичних засад, сучасного стану та практичних проблем управління ризиками в митній діяльності України, а також обґрунтування напрямів удосконалення ризик-орієнтованої моделі митного контролю з урахуванням міжнародного досвіду.

Методи дослідження ґрунтуються на загальнонаукових та спеціальних підходах, включаючи аналіз і синтез, порівняльний метод, системний підхід, статистичний аналіз, метод експертних оцінок, структурно-логічний та графічний методи. У роботі використано принципи ризик-орієнтованого контролю, індикативного аналізу, методичного апарату ВМО та ЄС.

У роботі досліджено теоретичні засади, сучасний стан та практичні проблеми управління ризиками в митній діяльності України, а також обґрунтовано напрями вдосконалення методологічних, організаційних і цифрових механізмів ризик-орієнтованого контролю з урахуванням міжнародного досвіду.

МИТНІ РИЗИКИ; УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ; МИТНИЙ КОНТРОЛЬ; РИЗИК-ОРІЄНТОВАНА СИСТЕМА; АВТОМАТИЗОВАНА СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ; ПРОФІЛІ РИЗИКУ; ЦИФРОВІЗАЦІЯ; ПОСТ-МИТНИЙ АУДИТ; АВТОРИЗОВАНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ОПЕРАТОР (АЕО)

ЗМІСТ

Завдання на дипломну роботу	2
Реферат	4
Вступ	6
1 Теоретичні основи управління ризиками в митній діяльності	10
1.1 Сутність та класифікація митних ризиків	10
1.2 Система управління ризиками в митній справі	18
1.3 Нормативно-правове регулювання управління ризиками у митній діяльності	28
Висновки до 1 розділу	42
2 Аналіз практики управління ризиками в митних органах України	45
2.1 Організаційна структура системи управління ризиками в Державній митній службі України	45
2.2 Аналіз застосування методів та інструментів управління ризиками	52
2.3 Оцінка ефективності системи управління ризиками	61
Висновки до 2 розділу	66
3 Шляхи вдосконалення управління ризиками в митній діяльності України	69
3.1 Напрями удосконалення методології управління ризиками	69
3.2 Організаційні заходи щодо підвищення ефективності управління ризиками	72
3.3 Імплементация міжнародного досвіду в українську практику	77
Висновки до 3 розділу	80
Висновки	83
Перелік посилань	86

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасні процеси глобалізації, лібералізації міжнародної торгівлі та цифрової трансформації економіки зумовлюють суттєве ускладнення механізмів переміщення товарів через митний кордон України. У цих умовах одним із ключових інструментів забезпечення економічної безпеки держави стає ефективна система управління митними ризиками, яка дозволяє оптимально поєднувати інтереси держави та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Ризик-орієнтована модель митного контролю, що відповідає міжнародним стандартам, забезпечує скорочення часу митного оформлення, підвищує ефективність виявлення порушень та створює передумови для прозорості й передбачуваності митних процедур.

Актуальність дослідження зумовлена потребою поглибленого аналізу функціонування системи управління ризиками в Державній митній службі України, яка перебуває на етапі реформування відповідно до рекомендацій Світової митної організації та вимог Митного кодексу Європейського Союзу. Сучасні виклики - збільшення ризикових операцій, поширення схем мінімізації митних платежів, активізація тіньового імпорту, інтенсивність транскордонних потоків у період воєнного стану - актуалізують необхідність вдосконалення методів аналізу ризиків, посилення організаційних механізмів та цифровізації митного контролю. Тому питання формування ефективної системи управління ризиками набуває особливої значущості як для держави, так і для бізнесу.

Теоретичні та практичні аспекти управління митними ризиками досліджували численні зарубіжні та українські науковці. Фундаментальні засади ризик-менеджменту в митній сфері закладено у працях фахівців Світової митної організації, зокрема у розробках Marja Ylönen, N.-I. Saptebani, M. Mocan, присвячених концепціям ризик-орієнтованого контролю, безпеки ланцюгів постачання та стандартам SAFE Framework. Серед українських дослідників проблему підвищення ефективності митного контролю та розвитку системи управління ризиками розглядали Д. Осіпчук, В. Тищенко, Ю. Бугель, Ю. Кулик,

Г. Кулик, О. Неліпович, які досліджували методологічні засади аналізу ризиків, правові аспекти діяльності митних органів, особливості використання профілів ризику та інформаційно-аналітичних систем. Питання цифровізації митних процесів, автоматизації контролю та інтеграції міжнародного досвіду висвітлено у працях О. Комарова, І. Бережнюк, І. Берестова та інших учених, які обґрунтовують необхідність застосування сучасних аналітичних інструментів, міжвідомчої інтеграції даних та впровадження європейських моделей ICS2, NCTS і AEO.

Водночас недостатня розробленість практичних механізмів удосконалення системи управління митними ризиками з урахуванням сучасних викликів, зокрема воєнного стану, інтенсифікації тіньових потоків, зростання кількості ризикових операцій та потреби в цифровій інтеграції з європейськими інформаційними системами, а також брак комплексних досліджень ефективності впровадження міжнародних стандартів ризик-менеджменту визначають актуальність обраної теми. Саме цим зумовлено вибір теми дипломної роботи та її практичну значущість для подальшої модернізації митної системи України.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Обраний напрямок досліджень збігається з фундаментальними науковими дослідженнями кафедри економіки та митної справи: «Дослідження формування та функціонування бізнес-екосистем в умовах сталого розвитку».

Мета і задачі дослідження. Метою дипломної роботи є комплексне дослідження теоретичних засад, сучасного стану та практичних проблем управління ризиками в митній діяльності України, а також обґрунтування напрямів удосконалення ризик-орієнтованої моделі митного контролю з урахуванням міжнародного досвіду.

Для досягнення поставленої цілі в роботі вирішено наступні задачі:

- досліджено сутність, класифікацію та особливості прояву митних ризиків;
- розглянуто теоретичні підходи та структуру системи управління ризиками в митній сфері;

- здійснено оцінку практичного застосування методів управління ризиками в діяльності Державної митної служби України;
- визначені проблеми та ключові обмеження у функціонуванні системи управління ризиками;
- розроблено обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення методологічних, організаційних та цифрових інструментів управління ризиками;
- узагальнено можливості імплементації міжнародного досвіду у вітчизняну практику.

Об'єктом дослідження є процес управління ризиками в митній діяльності України.

Предметом дослідження є теоретичні, методологічні, правові та організаційні механізми функціонування системи управління ризиками, а також інструменти її вдосконалення.

Методи дослідження. У роботі використано методи, що ґрунтуються на загальнонаукових та спеціальних підходах, включаючи аналіз і синтез, порівняльний метод, системний підхід, статистичний аналіз, метод експертних оцінок, структурно-логічний та графічний методи, використано принципи ризик-орієнтованого контролю та індикативного аналізу.

Інформаційною базою дослідження є нормативно-правові акти України, документи Світової митної організації та Європейського Союзу, офіційні статистичні дані ДМСУ, звіти міжнародних організацій, наукові публікації та аналітичні матеріали.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає у можливості використання отриманих результатів органами Державної митної служби України для підвищення ефективності системи управління ризиками, покращення якості митного контролю, удосконалення профілів ризику, оптимізації організаційних процесів та імплементації міжнародних стандартів.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у поглибленні теоретичних засад управління митними ризиками та розробленні практичних рекомендацій щодо удосконалення методологічних, організаційних і цифрових

механізмів ризик-орієнтованого митного контролю з урахуванням сучасних умов функціонування митної системи України, включно з викликами воєнного стану та євроінтеграційними процесами, що відображено в таких положеннях:

удосконалено:

методичні підходи до формування та оцінювання ефективності профілів ризику на основі поєднання традиційних індикативних методів із сучасними аналітичними інструментами, що сприяє підвищенню точності прогнозування правопорушень та результативності митного контролю;

організаційний механізм функціонування системи управління ризиками через уточнення ролі та взаємодії аналітичних, контрольних і координаційних підрозділів ДМСУ, що забезпечує узгодженість процесів профілювання ризиків на центральному та регіональному рівнях;

дістали подальшого розвитку:

методологія цифровізації ризик-орієнтованого митного контролю шляхом поглиблення підходів до використання інтелектуальних систем аналізу даних, автоматизованих індикаторів ризику та електронних сервісів оцінювання ризиковості операцій, що підвищує оперативність і точність виявлення ризикових товаропотоків;

напрями впровадження інституту Авторизованого Економічного Оператора (АЕО) в Україні через уточнення критеріїв оцінювання та обґрунтування значення АЕО для диференціації ризиків і зменшення навантаження на митні органи.

Апробація результатів дипломної роботи. Основні результати дипломної роботи були викладені і ухвалені на Університетській науково-практичній конференції «Цифрова трансформація бізнесу та економіки: від теорії до практики» (Запоріжжя, 2025 р.).

Структура і обсяг роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 92 сторінки, робота містить 10 таблиць, 2 рисунки. Список використаних джерел нараховує 62 найменування.

1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В МИТНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1 Сутність та класифікація митних ризиків

У сучасних умовах глобалізації світової економіки та стрімкого зростання обсягів міжнародної торгівлі перед митними органами постає складне завдання щодо забезпечення ефективного митного контролю при одночасному спрощенні митних процедур для законослухняних учасників зовнішньоекономічної діяльності. Вирішення цього завдання неможливе без впровадження сучасних систем управління ризиками, які базуються на чіткому розумінні сутності та природи митних ризиків.

Згідно зі статтею 361 Митного кодексу України [1], ризик визначається як ймовірність недотримання вимог законодавства України з питань митної справи. Це визначення підкреслює ключовий аспект митного ризику – його імовірнісний характер та зв'язок з можливими порушеннями митного законодавства.

У міжнародній практиці застосовуються більш широкі підходи до визначення митних ризиків. Відповідно до Митного кодексу ЄС [2, 3], термін «ризик» означає ймовірність і наслідки настання події стосовно переміщення товарів, яка може перешкоджати правильному застосуванню інструментів ЄС, ставити під загрозу фінансові інтереси або становити загрозу для безпеки, здоров'я людей, тварин чи рослин.

У Компендіумі Всесвітньої митної організації (ВМО) з управління ризиками [4] ризик трактується як вплив невизначеності на організаційні цілі. Таке визначення акцентує увагу на невизначеності як базовому елементі ризику та його потенційному впливі на досягнення стратегічних цілей митних органів.

В главі 6 «Митний контроль» Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур ризик визначається як «можливість недотримання митного законодавства [5].

Поняття «ризик» бере свій початок ще з часу активного розвитку давньогрецького мореплавства, коли ним позначали небезпеку, пов'язану з прихованими підводними скелями та каменями. Перші спроби осмислення цього явища простежуються у працях Платона, який розглядав ризик як прояв ідеї в певних обставинах. У період античності ризик здебільшого асоціювали з впливом природного середовища й несприятливими погодними умовами.

У християнській традиції поняття «ризик» набуло ширшого змісту: воно охоплювало як об'єктивні чинники (долю, фатум), так і суб'єктивні - пов'язані з людським розумом та особистим шляхом людини. У Середньовіччі з'явилися перші спроби співвіднести ризик із підприємницькою діяльністю. Уже тоді усвідомлювалося, що господарська активність завжди містить певний рівень ризику, і зростання цього ризику може супроводжуватися підвищенням можливого прибутку.

У XVIII столітті поняття «ризик» отримало науково-математичне підґрунтя. Зокрема, Й. Тетенсон запропонував трактувати ризик як величину, що відображає частку стандартного відхилення та характеризує ймовірний розмір очікуваного збитку [6, с. 110].

Аналізуючи різні підходи до визначення митного ризику [7-11], можна виділити його основні характеристики.

По-перше, митний ризик завжди пов'язаний з невизначеністю майбутніх подій. Митні органи не можуть з абсолютною точністю передбачити, чи буде порушено митне законодавство при переміщенні конкретної партії товарів.

По-друге, митний ризик має імовірнісну природу. Це означає, що його можна оцінити та виміряти з певним ступенем достовірності на основі статистичних даних, аналізу історичних тенденцій та інших факторів.

По-третє, реалізація митного ризику призводить до негативних наслідків для держави, суспільства або окремих суб'єктів господарювання. Ці наслідки можуть мати фінансовий характер (недоотримання митних платежів), загрожувати безпеці (ввезення заборонених товарів) або завдавати шкоди здоров'ю населення.

По-четверте, митний ризик тісно пов'язаний з діяльністю суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, перевізників, митних брокерів та інших учасників митних відносин [9].

Важливо розуміти, що митний ризик не завжди є усвідомленим. Порухення митного законодавства можуть відбуватися як навмисно, так і через недостатнє знання правил, помилки в оформленні документів або неправильне тлумачення норм.

Сучасне розуміння митного ризику також передбачає можливість диференційованого підходу до митного контролю [12-13]. Товари та оператори з низьким рівнем ризику можуть користуватися спрощеними процедурами, тоді як об'єкти з високим ризиком підлягають поглибленому контролю. Це дозволяє оптимізувати використання обмежених ресурсів митних органів без зниження ефективності митного контролю.

Класифікація митних ризиків є важливим інструментом для ефективного управління ними, оскільки дозволяє систематизувати різноманітні ризики за певними ознаками та розробляти відповідні заходи реагування для кожної категорії [14, с. 131].

За характером наслідків митні ризики поділяються на фіскальні та нефіскальні.

Фіскальні ризики – ризики, пов'язані з мінімізацією сплати податків і зборів, митних та інших платежів під час здійснення зовнішньоекономічної операції. До цієї категорії належать ризики заниження митної вартості товарів, неправильної класифікації товарів за УКТЗЕД, неправомірного застосування пільг і звільнень від оподаткування. Фіскальні ризики безпосередньо впливають на наповнення державного бюджету та є одними з найбільш поширених.

Нефіскальні ризики (ризики безпеки) – порушення законодавства, що впливає на забезпечення захисту національної безпеки, життя і здоров'я людей, тварин, рослин, довкілля, інтересів споживачів. Сюди відносять ризики ввезення зброї, боєприпасів, наркотичних засобів, контрафактної продукції, товарів з порушенням прав інтелектуальної власності, небезпечних відходів тощо.

За етапом виникнення в процесі митної діяльності виділяють:

- ризики під час контролю доставки товарів – виникають на етапі транспортування товарів до місця митного оформлення. Включають ризики зміни маршруту транспортування, порушення цілісності митних забезпечень, несанкціонованого доступу до товарів;
- ризики під час митного контролю та оформлення – найбільш вагомими є ризики, пов'язані зі зменшенням митних платежів унаслідок заниження митної вартості товарів або через неправильну класифікацію. Це основний етап, на якому митні органи виявляють більшість порушень;
- ризики після митного оформлення – виникають у випадках, коли певні дані неможливо перевірити під час митного оформлення, наприклад, ризик невиконання зобов'язання з переробки товарів, невиконання умов митних режимів, неправомірного розпорядження товарами;
- ризики під час митного аудиту – пов'язані з перевіркою дотримання вимог законодавства суб'єктами ЗЕД після випуску товарів.

За джерелом виникнення розрізняють:

- ризики, пов'язані з товарами – виникають через специфічні характеристики товарів (високовартісні товари, товари подвійного призначення, товари з особливими обмеженнями). Джерелом ризику може бути неправильна класифікація товару згідно з УКТЗЕД, невідповідність заявленого та фактичного найменування товару;
- ризики, пов'язані з суб'єктами ЗЕД – залежать від попередньої історії діяльності декларанта, його фінансового стану, наявності порушень у минулому. Особливу увагу привертають новостворені підприємства без історії діяльності;
- ризики, пов'язані з транспортними засобами та перевізниками – транспортний засіб може бути джерелом ризику, а перевізник є відповідальною особою за перевезення товару. Сюди входять ризики використання транспорту для приховування заборонених товарів;

– ризики, пов’язані з країною походження/призначення товарів – певні країни можуть бути джерелом підвищених ризиків через специфіку їх економіки, рівень корупції або застосування до них санкцій.

За митними режимами ризики класифікуються відповідно до режиму, в який заявляється товар [15-17]:

- ризики при імпорті, реімпорті, експорті, реекспорті;
- ризики при транзиті товарів;
- ризики при тимчасовому ввезенні (вивезенні);
- ризики при розміщенні товарів на митному складі;
- ризики при переробці товарів на митній території або за її межами.

За часом функціонування ризики поділяються на безстрокові та строкові [18].

Безстрокові (постійні) ризики – дія яких необмежена в часі, наприклад, ризик контрабанди зброї та боєприпасів у пунктах пропуску.

Строкові ризики:

- короткострокові (термін дії не більше 1 місяця);
- середньострокові (тривалість дії 1-3 місяці);
- довгострокові (термін дії понад 3 місяці, але не більше 1 року).

За рівнем виявлення розрізняють:

– формалізовані ризики – ті, що виявляються автоматизованою системою на основі заданих індикаторів та критеріїв;

– частково формалізовані ризики – виявляються в автоматизованому режимі з урахуванням рішення посадової особи за результатами перевірки неформалізованих індикаторів;

– неформалізовані ризики – виявляються виключно уповноваженою посадовою особою на основі професійного досвіду та інтуїції.

За ступенем прояву митні ризики можуть бути виявлені та потенційні.

Виявлені ризики – ті, щодо яких існують очевидні фактори порушення або недотримання норм законодавства.

Потенційні ризики – ризики, які ще не проявили себе, але існують умови для їх прояву. Потенційні ризики становлять особливу небезпеку, оскільки їх складніше ідентифікувати.

За ступенем імовірності та величиною можливих наслідків виділяють:

- екстремальні ризики – ризики, значення яких визначені одночасно максимальними значеннями ймовірності та наслідків. Такі ризики підлягають обов'язковому усуненню шляхом проведення митного контролю до випуску товарів;
- ризики середнього рівня – потребують вибіркового контролю залежно від наявних ресурсів;
- низькі ризики – об'єкти з низьким рівнем ризику можуть випускатися з мінімальними формальностями.

Така багатокритеріальна класифікація митних ризиків дозволяє митним органам більш точно аналізувати та оцінювати ризики, розробляти диференційовані підходи до митного контролю та ефективно розподіляти наявні ресурси.

Розуміння факторів, які спричиняють виникнення митних ризиків, є ключовим для побудови ефективної системи управління ризиками. Фактори ризику можна розглядати як конкретні обставини, умови або характеристики, які підвищують імовірність порушення митного законодавства [19-20].

Економічні фактори. Одним з основних економічних факторів є різниця в митних ставках на однорідні або подібні товари. Значні розбіжності у ставках мита створюють економічний стимул для неправильної класифікації товарів з метою зменшення митних платежів. Декларанти можуть намагатися задекларувати високовартісні товари під кодами, які мають нижчі ставки мита.

Коливання валютних курсів також створюють можливості для маніпулювання митною вартістю товарів. При значних коливаннях курсів іноземних валют декларанти можуть використовувати застарілі контракти або фіктивні документи для зниження вартості.

Економічна криза та фінансові труднощі підприємств підвищують спокусу до порушення митних правил з метою зниження витрат на імпорт. У періоди економічної нестабільності зростає кількість спроб ухилення від сплати митних платежів.

Правові фактори. Складність та неоднозначність митного законодавства створює можливості для різного тлумачення норм. Часті зміни в законодавстві, наявність суперечностей між різними нормативними актами можуть призводити як до навмисних порушень, так і до помилок через недостатнє розуміння вимог.

Недосконалість процедур митного контролю та наявність правових прогалин дозволяють недобросовісним учасникам ЗЕД знаходити способи обходу вимог законодавства [21]. Відсутність чітких критеріїв для визначення митної вартості окремих категорій товарів створює простір для маніпуляцій.

Різниця між національним законодавством та міжнародними нормами може створювати додаткові ризики, особливо при транзитних перевезеннях.

Організаційні фактори. Недостатня кваліфікація персоналу митних органів знижує ефективність виявлення порушень. Відсутність спеціалізованих знань щодо окремих товарних груп, методів приховування товарів, способів фальсифікації документів робить митний контроль менш ефективним.

Обмеженість ресурсів митних органів (недостатня кількість персоналу, обладнання для огляду та інспекції) змушує митні органи здійснювати вибірковий контроль, що створює можливості для проходження незаконних товарів.

Корупція в митних органах є одним з найбільш небезпечних факторів ризику, оскільки підриває всю систему митного контролю зсередини.

Технологічні фактори. Рівень автоматизації митних процедур безпосередньо впливає на ефективність виявлення ризиків. Застарілі інформаційні системи, відсутність інтеграції баз даних різних державних органів ускладнюють перевірку достовірності інформації [22].

Можливості для електронного декларування з одного боку спрощують процедури, але з іншого – створюють нові ризики, пов'язані з кібербезпекою та автентифікацією документів [23].

Відсутність технічних засобів контролю (сканерів, детекторів, обладнання для експрес-аналізу) обмежує можливості для фізичного огляду товарів.

Фактори, пов'язані з суб'єктами ЗЕД. Репутація та історія діяльності декларанта є важливим індикатором ризику. Наявність попередніх порушень, негативна податкова історія, участь у фіктивних операціях підвищують рівень ризику.

Новостворені підприємства без достатньої історії діяльності та фінансової звітності становлять підвищений ризик, оскільки можуть бути створені спеціально для здійснення одноразових незаконних операцій.

Складна корпоративна структура з використанням офшорних компаній, ланцюгів посередників може свідчити про спроби приховати справжнього власника товару або джерело його походження.

Географічні фактори. Країна походження товару може бути індикатором ризику. Деякі країни відомі як виробники контрафактної продукції, інші – як транзитні пункти для контрабанди наркотиків [24].

Маршрут транспортування товарів також важливий. Незвичайні або надмірно складні маршрути можуть свідчити про спроби приховати справжнє походження товару.

Віддаленість регіонів та складність логістичного доступу до деяких пунктів пропуску можуть знижувати ефективність митного контролю.

Товарні фактори. Специфічні характеристики товарів створюють різні рівні ризику. Високовартісні товари малих розмірів (ювелірні вироби, електроніка) легше приховати. Товари подвійного призначення можуть використовуватися як для законних, так і для незаконних цілей.

Складність ідентифікації товару створює ризики. Деякі товари (хімічні речовини, сировина, напівфабрикати) складно візуально ідентифікувати без лабораторних досліджень.

Сезонність попиту на певні товари може створювати підвищені ризики в певні періоди року, коли зростає інтенсивність переміщення цих товарів.

Інформаційні фактори. Недостатність або недостовірність інформації про товар, його походження, вартість створює простір для маніпуляцій. Відсутність доступу митних органів до міжнародних баз даних, інформації від партнерських митних служб обмежує можливості для перевірки.

Несвоєчасність отримання інформації знижує ефективність контролю. Запізніле надходження інформації про ризикові відправлення може призвести до того, що товари вже будуть випущені.

Соціально-психологічні фактори. Низький рівень правової культури учасників ЗЕД призводить до порушень через незнання або неправильне розуміння вимог законодавства.

Толерантність суспільства до порушень митних правил, сприйняття контрабанди як «нормального» явища знижує ефективність превентивних заходів.

Комплексне розуміння всіх цих факторів дозволяє митним органам розробляти більш точні критерії ризику, ефективніше планувати контрольні заходи та оптимізувати використання наявних ресурсів. Важливо, що фактори ризику не діють ізольовано – часто саме їх комбінація створює найбільш небезпечні ситуації, які потребують особливої уваги з боку митних органів.

1.2. Система управління ризиками в митній справі

У Загальному додатку до Кіотської конвенції, яка є ключовим міжнародним документом щодо стандартів митного контролю та регламентує вимоги до методів, процедур і порядку їх застосування, визначено основні керівні принципи, обов'язкові для використання національними митними адміністраціями [5]. На їх основі впроваджено дієвий інструмент митного контролю - Систему управління ризиками (СУР), що нині вважається одним із пріоритетних напрямів роботи митних органів.

Розвиток СУР ґрунтується на загальновизнаному міжнародному підході у сфері митної справи - принципі «мінімального втручання», який підтримано Світовою організацією торгівлі. Суть цього принципу полягає у забезпеченні вибіркової та достатності контролю, тобто застосуванні митних заходів лише в обсязі, необхідному для запобігання ризикам.

Завдяки використанню СУР [25] здійснюється оцінка ймовірності порушення митного законодавства під час переміщення кожної конкретної партії товарів, що дозволяє зосередити ресурси на найбільш ризикових операціях та підвищити ефективність контролю [26, с. 120].

Система управління ризиками (СУР) є ключовим елементом сучасної митної політики, інструментом забезпечення балансу між сприянням законній міжнародній торгівлі та захистом економічних і безпекових інтересів держави [27, с. 12]. У міжнародній практиці управління ризиками розглядається як комплексний процес ідентифікації, оцінювання, аналізу та мінімізації загроз, що можуть виникати під час переміщення товарів, транспортних засобів і громадян через митний кордон. Його впровадження зумовлене необхідністю адаптації митних систем до зростання глобальних обсягів торгівлі, ускладнення логістичних ланцюгів і появи нових схем ухилення від контролю, які потребують більш точного, аналітичного та ризик-орієнтованого підходу.

У митній справі ризики визначаються як імовірність порушення законодавства або нанесення шкоди економічним інтересам держави внаслідок недостовірного декларування, заниження митної вартості, незаконного переміщення товарів, порушення правил класифікації, сертифікації чи застосування нетарифних заходів регулювання [28]. СУР дозволяє зосередити ресурси митних органів на потенційно небезпечних операціях, одночасно зменшуючи адміністративний тиск на доброчесних учасників зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). Таким чином, система сприяє не лише підвищенню рівня безпеки, а й покращенню інвестиційного клімату та спрощенню митних процедур [29, с. 41].

Міжнародні стандарти та правові засади функціонування СУР. Концептуальні засади управління ризиками у митній сфері ґрунтуються на документах Всесвітньої митної організації (ВМО), зокрема на Переглянутій Кіотській конвенції [5] про спрощення і гармонізацію митних процедур та SAFE Framework of Standards. Ці акти визначають ризик-орієнтований підхід як обов'язковий елемент сучасної митної адміністрації, підкреслюючи необхідність використання інформаційних технологій, аналітичних систем та міжнародної кооперації.

У Європейському Союзі управління ризиками інституціоналізоване в Митному кодексі ЄС та Єдиній рамковій системі аналізу ризиків (CRMF) [2]. ЄС розглядає СУР як спільний для всіх країн-членів механізм ідентифікації та оцінювання загроз, що забезпечує уніфікацію підходів до контролю на зовнішніх кордонах та прозорість процедур.

В Україні правові засади функціонування СУР визначені Митним кодексом України, який регламентує порядок збирання та аналізу інформації, застосування профілів ризиків, прийняття управлінських рішень та взаємодію між центральними й регіональними підрозділами митниці. Функції та повноваження у сфері СУР закріплені за Державною митною службою України, яка відповідає за формування, оновлення й оцінювання ефективності профілів ризику, а також за впровадження сучасних інформаційних технологій.

Ключові принципи управління ризиками [27, с. 14; 30-31]:

1. Системність – управління ризиками є не одноразовою дією, а циклічним процесом, інтегрованим у всі етапи митного контролю й адміністрування.
2. Превентивність – акцент робиться на попередженні порушень до моменту їх виникнення, зокрема через автоматизовані профілі ризику.
3. Адресність (цільовий характер контролю) – митний контроль спрямовується насамперед на операції з підвищеним рівнем ризику; добросовісні суб'єкти отримують спрощення.

4. Пропорційність – інтенсивність контрольних заходів відповідає рівню ризику та не створює надмірного адміністративного навантаження.

5. Адаптивність – система постійно оновлюється відповідно до змін у міжнародній торгівлі, збройних конфліктах, санкційній політиці та технологічному середовищі.

6. Автоматизація та цифровізація – використання ІТ-систем, електронного декларування, інтегрованих баз даних, аналітики великих даних (Big Data) та алгоритмів машинного навчання.

7. Міжвідомча та міжнародна координація – ризики оцінюються з урахуванням інформації правоохоронних органів, митних служб інших держав, організацій ВМО та ЄС.

Цілі та функції системи управління ризиками. Основною метою СУР є підвищення ефективності митного контролю за рахунок більш раціонального використання ресурсів, підвищення точності виявлення ризиків та зменшення частки безпідставних перевірок [32]. Система дозволяє митним органам:

- визначати ризикові сегменти торговельних операцій і фокусувати увагу на них, замість універсального контролю всіх переміщень;
- прискорювати митне оформлення шляхом створення «зелених коридорів» для доброчесних підприємств;
- боротися з порушеннями, такими як контрабанда, митні схеми мінімізації платежів, фіктивні імпортно-експортні операції;
- підтримувати економічну та національну безпеку;
- формувати аналітичні дані для прогнозування ризиків, у тому числі з використанням ІТ-алгоритмів та машинного навчання;
- забезпечувати інтеграцію в міжнародні системи контролю та обміну інформацією.

Функціонально СУР охоплює такі напрямки: інформаційно-аналітичну діяльність, оперативний контроль, пост-аудит (митний аудит після оформлення), координацію між органами влади та міжнародними структурами, а також контроль ефективності застосованих заходів.

Функції системи управління ризиками включають [33-34]:

- аналітичну, що передбачає обробку даних про торгові операції, маршрути, суб'єктів ЗЕД, результати контролю;
- прогнозу, яка полягає у визначенні ймовірності порушень based on historical and real-time data;
- контрольну, що забезпечує ефективне спрямування інспекційних ресурсів;
- оцінювально-моніторингову, що включає постійне коригування профілів ризику та оцінку ефективності застосованих заходів;
- комунікаційну, яка забезпечує обмін інформацією між національними та міжнародними органами контролю.

Структура та етапи функціонування системи управління ризиками. Система управління ризиками складається з логічно пов'язаних етапів, кожний з яких виконує певну роль у забезпеченні цілісності й ефективності процесу контролю [35, с. 45]:

1. Ідентифікація ризиків.

Митні органи використовують широкий спектр джерел: декларації, відомості про учасників ЗЕД, інформацію транспортних компаній, дані міжнародних митних адміністрацій, результати митного аудиту та оглядів, інформацію правоохоронних органів, а також відкриті джерела. Зростає роль електронних платформ, таких як NCTS, eCMR, електронні кабінети учасників ЗЕД.

На цьому етапі визначаються потенційні загрози, що можуть вплинути на:

- дотримання митного законодавства;
- забезпечення національної безпеки;
- дотримання санкційних режимів;
- законність походження товарів;
- захист економічних інтересів держави.

Джерела інформації для ідентифікації ризиків:

- електронні декларації та електронні інвойси;

- дані інформаційних систем АСАУР (Автоматизованої системи аналізу та управління ризиками);
- результати попередніх перевірок;
- дані правоохоронних структур;
- міжнародні бази даних (RILO, Europol, OLAF Customs Files Identification Database тощо).

2. Аналіз і оцінювання ризиків.

На цьому етапі відбувається зіставлення отриманої інформації з типовими індикаторами порушень: невідповідність ваги товару, нетипові логістичні маршрути, суттєве заниження митної вартості, використання фіктивних підприємств, порушення строків транзиту тощо. Аналітичні системи дозволяють виявляти приховані закономірності, які неочевидні при ручній перевірці. Включає оцінку ймовірності порушення та потенційного збитку для держави. Застосовуються такі методи:

- критеріальний аналіз (код товару, країна походження, митний режим, ризикові маршрути);
- статистичні методи (частота порушень за певними групами товарів);
- поведінкова аналітика підприємств, що декларують;
- машинне навчання (класифікація операцій за рівнями ризику).

Результатом є присвоєння операції індексу ризику, що визначає тип контролю (зелена, жовта, червона смуги).

3. Формування профілів ризиків.

Профілі ризику - це набір критеріїв, що сигналізують митним органам про необхідність посиленого контролю. Вони можуть стосуватися конкретних товарних груп, країн походження, видів транспорту, окремих декларантів або цілих секторів економіки. Профілі поділяються на стратегічні, тактичні та оперативні.

4. Вибір форм митного контролю та застосування управлінських рішень.

Якщо профіль ризику спрацьовує, митні підрозділи застосовують певні форми контролю: документальний аналіз, огляд товарів, переоцінку митної

вартості, відбір зразків для експертного дослідження, перевірку сертифікатів, накладення забезпечень тощо.

Форми реагування на ризики можуть включати:

- додаткову перевірку документів;
- огляд товарів та транспортних засобів;
- застосування митних лабораторних досліджень;
- перевірку митної вартості;
- аналіз ризикових суб'єктів ЗЕД.

У разі низького рівня ризику - контроль автоматично мінімізується.

5. Моніторинг результативності та коригування профілів ризику.

Посилений контроль не гарантує ефективності, тому важливим етапом є оцінювання статистики спрацювань, ступеня виявлення порушень, витрат часу на контроль, кількості оскаржених рішень. Цей етап дозволяє оновлювати профілі ризиків відповідно до ринкових змін.

АСАУР оцінює ефективність:

- рівень виявлених порушень;
- хибні спрацювання профілів;
- відповідність обраних заходів фактичним ризикам.

Ефективність профілю ризику оцінюється як висока, якщо частка виявлених порушень є значною, а частка хибних спрацювань не перевищує допустимих меж. На основі цих даних профілі коригуються централізовано Держмитслужбою або регіональними підрозділами.

6. Оновлення та удосконалення СУР.

Результати моніторингу формують базу для коригування системи: деякі профілі закриваються як неактуальні, інші створюються заново, використовуються нові цифрові індикатори, залучаються дані від міжнародних партнерів.

Цей етап передбачає:

- перегляд методології;
- впровадження нових аналітичних показників;

- актуалізацію даних щодо санкцій, військово-цивільних товарів, заборон і обмежень;
- адаптацію до змін міжнародних ланцюгів постачання.

Після аналізу результативності Держмитслужба оновлює критерії ризиків.

Причинами для актуалізації є:

- зміна торговельних потоків;
- нові схеми заниження митної вартості;
- зміни у санкційних списках;
- виявлення нових схем ухилення від оподаткування;
- зміни у нормативно-правовій базі;
- рекомендації ВМО та ЄК;
- аналіз інцидентів у міжнародній логістиці (наприклад, порушення ланцюгів поставок під час війни).

Типологія ризиків у митній справі. Ризики, які аналізуються СУР, поділяються за різними критеріями [6, с. 114]:

- фіскальні ризики - заниження митної вартості, неправильна класифікація товару, фіктивні імпорتنі операції;
- правоохоронні ризики - контрабанда наркотиків, зброї, культурних цінностей, підакцизних товарів;
- логістичні ризики - нетипові маршрути, «перерваний транзит», фіктивні перевізники;
- регіональні ризики - імпорт із територій підвищеної небезпеки або країн із високим рівнем митних правопорушень;
- комерційні ризики - діяльність підприємств із сумнівною репутацією, недобросовісні контрагенти;
- документальні ризики - фальсифікація сертифікатів, підробка інвойсів, невірні відомості про походження товару.

Кожен тип ризику вимагає окремої методики аналізу та свого набору індикаторів, що використовуються у профілях ризиків.

Також ризики можуть бути класифіковані за групами, які визначаються відповідними індикаторами (табл. 1).

Таблиця 1.1 – Класифікація ризиків у митній діяльності [6, 35]

Група ризиків	Зміст	Типові індикатори
Фіскальні	недостовірне декларування, заниження вартості	розбіжності з довідковими цінами, нові декларанти
Правоохоронні	контрабанда, нелегальні товари	нетипові маршрути, відсутність документів
Логістичні	зміна маршрутів, нестандартні перевезення	змінений транспорт, невідповідність часу доставки
СФЗ	ризики здоров'ю, екології	відсутність дозволів, порушення SPS
Гуманітарні	зловживання статусом допомоги	надмірні обсяги, нецільове використання

Цифрова трансформація системи управління ризиками. В останні роки СУР зазнала суттєвих змін завдяки впровадженню цифрових технологій. Сучасні алгоритми дозволяють митним органам [36, с. 178]:

- автоматично аналізувати великі масиви даних;
- використовувати машинне навчання для прогнозування нових ризиків;
- інтегрувати різні електронні бази даних у єдину систему;
- проводити онлайн-моніторинг транзитних перевезень;
- автоматизувати прийняття управлінських рішень на підставі історії правопорушень декларанта.

В Україні цифровізація СУР пов'язана з розвитком автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР), електронного документообігу, системи митного аудиту, NCTS та подальшою інтеграцією до європейського митного простору. Після впровадження NCTS (Нової комп'ютеризованої транзитної системи) процес моніторингу транзитних операцій став більш прозорим і контрольованим, що суттєво зменшило можливості для зловживань.

Міжнародна кооперація у сфері управління ризиками. Митні ризики мають транснаціональний характер, тому міжнародна взаємодія є критично важливою.

Україна активно співпрацює з ЄС, ВМО, країнами-членами Конвенції про процедуру спільного транзиту та державами Східного партнерства. Основні напрями міжнародної кооперації включають [37]:

- обмін аналітичними даними про ризикові партії товарів;
- взаємне інформування про митні правопорушення та санкційні режими;
- спільні митні операції та розслідування;
- гармонізацію критеріїв ризику в рамках спільних стандартизованих профілів.

Завдяки інтеграції в європейські системи контролю Україна розширює можливості ідентифікації ризикових підприємств, підвищує якість аналітичної роботи та посилює спроможність протидіяти міжнародним митним схемам [38].

Фактори ефективності системи управління ризиками. Ефективність СУР залежить від низки передумов:

- якість інформації та доступ до міжнародних баз даних;
- рівень цифровізації митних процесів;
- професіоналізм персоналу, зокрема аналітичних підрозділів;
- гнучкість системи, здатної адаптувати профілі ризику до змін ринку;
- наявність сучасної технічної інфраструктури;
- чіткі алгоритми взаємодії між митними, податковими та правоохоронними органами.

Висока якість інформації та можливість оперативно аналізувати великі масиви даних визначають успіх ризик-орієнтованого підходу.

Значення СУР для України в умовах воєнного часу. У період воєнного стану роль СУР різко зростає. Ситуація на кордонах характеризується високим рівнем логістичної нестабільності, зміною торговельних потоків, ризиком постачання заборонених товарів, посиленням контрабандних загроз [39-40].

Управління ризиками дозволяє:

- мінімізувати загрози національній безпеці;

- контролювати критичні імпорتنі товари (паливо, військове обладнання, медичні засоби);
- запобігати постачанню товарів подвійного призначення;
- підтримувати стабільність бюджетних надходжень;
- забезпечувати швидке пропускання гуманітарної допомоги.

Система управління ризиками в митній справі є фундаментальним інструментом забезпечення ефективного митного контролю, модернізації митної служби та інтеграції України до європейського митного простору. Її застосування дає можливість оптимально розподіляти ресурси, зосереджуючись на ризикових операціях, підвищувати безпеку, покращувати прогнозування загроз і сприяти прискоренню міжнародної торгівлі. Подальший розвиток СУР в Україні потребує розширення цифрових інструментів, інтеграції в європейські бази даних, удосконалення аналітичних підходів і підвищення кваліфікації митних працівників.

1.3. Нормативно-правове регулювання управління ризиками у митній діяльності

Система управління ризиками в митній справі базується на потужній міжнародно-правовій основі, яка формувалася протягом декількох десятиліть під егідою Всесвітньої митної організації (ВМО) та інших міжнародних інституцій. Ці міжнародні стандарти створюють єдину концептуальну рамку для митних адміністрацій різних країн, забезпечуючи гармонізацію підходів до управління ризиками та полегшуючи міжнародну торгівлю.

Фундаментальним документом, який заклав базові підходи до застосування системи управління ризиками в митній сфері, є Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур [41], відома як Кіотська конвенція. Вона була прийнята Радою митного співробітництва (нині – ВМО) 18 травня 1973 року в місті Кіото (Японія) і набрала чинності в 1974 році.

Первісна редакція Кіотської конвенції швидко застаріла через динамічний розвиток міжнародної торгівлі та митних технологій. У зв'язку з цим на початку 1990-х років ВМО розпочала роботу з підготовки оновленої редакції конвенції. У 1999 році був підписаний Протокол про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур (Брюссельський протокол), і конвенція отримала назву оновленої Кіотської конвенції. Нова редакція набрала чинності 3 лютого 2006 року після ратифікації 40 державами-учасниками.

Україна приєдналася до Кіотської конвенції в редакції Протоколу про внесення змін від 26 червня 1999 року Законом України від 5 жовтня 2006 року № 227-V. Це рішення стало важливим кроком у напрямку гармонізації вітчизняного митного законодавства з міжнародними стандартами.

Розділ 6 Загального додатка до Кіотської конвенції «Митний контроль» містить ключові положення щодо застосування управління ризиками. Зокрема, стандартне правило 6.3 встановлює: «Митниця застосовує управління ризиками для визначення осіб і товарів, включаючи транспортні засоби, які повинні бути перевірені, та ступеня такої перевірки» [41]. Це правило закріплює управління ризиками як основний принцип сучасного митного контролю.

Стандартне правило 6.4 встановлює: «Митниця використовує аналіз ризиків для визначення факторів ризику та розробляє стратегії оцінки ризику на національному та, де це доречно, міжнародному рівнях».

Кіотська конвенція визначає низку ключових понять у сфері управління ризиками [41]:

- митний контроль, заснований на аудиті (Audit-based control) – заходи, за допомогою яких митниця засвідчує точність декларування шляхом проведення перевірки відповідної документації, звітів, систем і комерційних даних;
- ризик (Risk) – імовірність недотримання митного законодавства;

- аналіз ризику (Risk analysis) – систематичне використання доступної інформації для визначення того, як часто виявлені ризики можуть мати місце та який ступінь їх можливих наслідків;

- сфери ризику (Risk areas) – митні процедури та категорії митного контролю, щодо яких встановлено або може бути встановлено нове або підвищене недотримання митного законодавства;

- управління ризиками (Risk management) – систематичне застосування управлінських процедур і практик, які надають митниці необхідну інформацію для контролю за операціями або діяльністю, що представляють ризик.

Конвенція наголошує на необхідності використання автоматизованих систем для застосування методів управління ризиками, що дозволяє підвищити ефективність митного контролю при одночасному спрощенні процедур для законослухняних учасників зовнішньоекономічної діяльності.

У червні 2005 року Всесвітня митна організація прийняла Рамкові стандарти безпеки і спрощення міжнародної торгівлі (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, або скорочено SAFE Framework) [42]. Цей документ став відповіддю на нові виклики безпеки, що виникли після терористичних атак 11 вересня 2001 року в США, і визнав необхідність збалансування вимог безпеки з потребами спрощення міжнародної торгівлі.

SAFE Framework базується на чотирьох ключових опорах [42]:

Перша опора – гармонізація вимог щодо попередньої електронної інформації про вантажі. Митні адміністрації повинні отримувати електронну інформацію про вантажі завчасно, до їх фізичного прибуття, що дозволяє проводити аналіз ризиків та приймати рішення про необхідність і форми контролю.

Друга опора – послідовний підхід до оцінки ризиків на основі ризик-менеджменту. Митні адміністрації повинні використовувати спільні критерії оцінки ризиків для виявлення вантажів і транспортних засобів високого ризику.

Третя опора – використання неінтрузивних технологій інспектування (таких як рентгенівські сканери) для перевірки вантажів високого ризику. Це дозволяє проводити ефективний контроль без затримки законної торгівлі.

Четверта опора – визначення вигод для суб'єктів господарювання, які відповідають встановленим стандартам безпеки ланцюга поставок. Це реалізується через програми авторизованого економічного оператора (Authorized Economic Operator, AEO).

SAFE Framework запроваджує концепцію Авторизованого економічного оператора – суб'єкта господарювання, який є надійним партнером митних органів у забезпеченні безпеки міжнародного ланцюга поставок. АЕО отримують спрощення митних процедур в обмін на дотримання високих стандартів безпеки та комплаєнсу.

Документ постійно оновлюється, щоб відповідати сучасним викликам. Останні редакції включають положення щодо електронної комерції, координованого прикордонного управління та використання передових технологій в управлінні ризиками.

Всесвітня митна організація розробила Компендіум з управління ризиками (Risk Management Compendium) [4], який є практичним керівництвом для митних адміністрацій щодо впровадження системи управління ризиками. Компендіум не є обов'язковим міжнародним договором, але містить найкращі практики та рекомендації, напрацьовані провідними митними службами світу.

Компендіум визначає управління ризиками як «вплив невизначеності на організаційні цілі» [4] та акцентує увагу на стратегічному характері управління ризиками. Документ містить детальні рекомендації щодо:

- організаційної структури підрозділів управління ризиками;
- методології аналізу та оцінки ризиків;
- розробки профілів ризику та індикаторів;
- використання інформаційних технологій та автоматизованих систем;
- обміну інформацією між митними адміністраціями різних країн;
- вимірювання ефективності системи управління ризиками.

Угода про спрощення процедур торгівлі (Trade Facilitation Agreement, TFA) Світової організації торгівлі була укладена в грудні 2013 року на конференції в Балі і набрала чинності 22 лютого 2017 року. Стаття 7.4 Угоди зобов'язує членів СОТ застосовувати управління ризиками при митному контролі, зокрема [43]:

- концентрувати митний контроль на вантажах високого ризику;
- спрощувати випуск товарів низького ризику;
- використовувати автоматизовані системи для оцінки ризиків;
- базувати вибір товарів для контролю на оцінці ризиків з використанням відповідних критеріїв селективності.

Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 9 жовтня 2013 року про встановлення Митного кодексу Союзу (Union Customs Code, UCC) містить детальні положення щодо управління ризиками [2]. Розділ 2 Глави 3 Регламенту присвячений управлінню ризиками та встановлює:

- загальну рамкову основу управління ризиками на рівні ЄС;
- вимоги щодо обміну інформацією між митними органами держав-членів;
- критерії ризику, які використовуються на рівні Союзу та на національному рівні;
- процедури для розробки та застосування спільних критеріїв та стандартів ризиків.

Митний кодекс ЄС є важливим орієнтиром для України в контексті євроінтеграційних прагнень та імплементації Угоди про асоціацію з Європейським Союзом.

Переглянута Декларація Аруша про доброчесність у митній справі, прийнята ВМО в 2003 році та переглянута в 2021 році, визнає управління ризиками як один з ключових елементів забезпечення доброчесності митних органів [44]. Декларація підкреслює, що ефективна система управління ризиками зменшує можливості для корупції, оскільки рішення приймаються на основі об'єктивних критеріїв, а не суб'єктивного розсуду окремих посадових осіб.

Міжнародні стандарти в сукупності створюють комплексну нормативну основу для побудови національних систем управління ризиками, що є сумісними з міжнародною практикою та забезпечують ефективний митний контроль при одночасному спрощенні легальної торгівлі.

Правову основу управління ризиками в митній діяльності України складає система законодавчих актів, яка відображає міжнародні стандарти та адаптує їх до специфіки національної правової системи.

Основним кодифікованим актом, що регулює митні відносини в Україні, є Митний кодекс України від 13 березня 2012 року № 4495-VI (далі – МКУ) [1]. Глава 52 розділу XI МКУ «Застосування системи управління ризиками при здійсненні митного контролю» повністю присвячена правовому регулюванню системи управління ризиками.

Стаття 361 МКУ визначає цілі застосування системи управління ризиками:

1. Запобігання, прогнозування і виявлення порушень законодавства України з питань митної справи;
2. Забезпечення більш ефективного використання наявних у митних органів ресурсів та зосередження їх уваги на окремих згрупованих об'єктах аналізу ризику, щодо яких є потреба у застосуванні окремих форм митного контролю або їх сукупності;
3. Забезпечення в межах повноважень митних органів заходів із захисту національної безпеки, життя і здоров'я людей, тварин, рослин, довкілля, інтересів споживачів;
4. Прискорення митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України.

У частині першій статті 361 МКУ дається легальне визначення: «Управління ризиками – це робота митних органів з аналізу ризиків, виявлення та оцінки ризиків, розроблення та практичної реалізації заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків, оцінки ефективності та контролю застосування цих заходів. Під ризиком розуміється ймовірність недотримання вимог законодавства України з питань митної справи» [1].

Стаття 362 МКУ присвячена аналізу ризику та його об'єктам. Згідно з цією статтею, аналіз ризику здійснюється з метою виявлення та оцінки потенційного ризику недотримання вимог законодавства. Об'єктами аналізу ризику є:

- товари, що переміщуються через митний кордон України;
- транспортні засоби комерційного призначення;
- фізичні особи, які переміщують товари;
- документи та відомості, необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення.

Стаття 363 МКУ регламентує діяльність митних органів з оцінки та управління ризиками. Відповідно до цієї статті, діяльність митних органів з управління ризиками включає:

1. Збір та оброблення інформації, необхідної для проведення аналізу ризиків;

2. Аналіз та оцінку ризиків на підставі: результатів застосування методів аналізу ризиків; інформації, одержаної від митних та інших органів іноземних держав; результатів митного контролю; наявної оперативної інформації;

3. Розроблення і реалізацію практичних заходів з управління ризиками з урахуванням:

- результатів аналізу та оцінки ризиків;
- результатів аналізу необхідних ресурсів та очікуваних результатів реалізації запланованих заходів;

4. Аналіз результатів та коригування вжитих заходів з управління ризиками, що включає:

- здійснення контролю за практичною реалізацією заходів;
- збір, оброблення та аналіз інформації про результати вжитих заходів з метою їх коригування та вдосконалення системи управління ризиками.

Частина друга статті 363 МКУ встановлює, що порядок здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує

формування та реалізує державну фінансову політику (нині – Міністерство фінансів України).

Частина третя статті 363 МКУ вказує, що автоматизована система управління ризиками, що застосовується митними органами, є складовою частиною єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів. АСУР функціонує на центральному рівні та передбачає застосування випадкового відбору.

Стаття 320 МКУ «Вибірковість митного контролю» встановлює, що форми та обсяги контролю обираються митницями на підставі результатів застосування системи управління ризиками. Якщо за результатами застосування системи управління ризиками не прийнято рішення про необхідність здійснення певних митних формальностей, митне оформлення здійснюється без застосування інших форм митного контролю.

Важливою гарантією для добросовісних учасників ЗЕД є частина четверта статті 363 МКУ, згідно з якою, якщо товари підприємства у 25 і більше відсотках випадків переміщення протягом року піддавалися митному контролю внаслідок застосування СУР, що спричинило затримку митного оформлення понад 4 робочі години, і при цьому фактів порушення митних правил виявлено не було, це підприємство має право знати причини та підстави застосування відповідних форм митного контролю.

Стаття 4 МКУ містить визначення основних термінів і понять, зокрема у пункті 63-1 визначено: «управління ризиками – систематичне виявлення ризиків, у тому числі шляхом випадкових перевірок, та вжиття всіх заходів, необхідних для зменшення ймовірності настання ризику» (доповнено Законом № 3926-IX від 22.08.2024).

Окрім Митного кодексу, правове регулювання управління ризиками здійснюється низкою спеціальних законів:

- Закон України «Про митний тариф України» від 19 вересня 2013 року № 584-VII регулює питання класифікації товарів, що є важливим елементом для виявлення фіскальних ризиків.

– Закон України «Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус» – встановлює правила ідентифікації фізичних осіб, що використовується в системі управління ризиками.

– Закон України «Про Єдиний державний реєстр юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань» від 15 травня 2003 року № 755-IV – дає можливість перевіряти статус суб'єктів ЗЕД, що є елементом аналізу ризиків.

Важливим документом, який визначає стратегічні орієнтири розвитку системи управління ризиками, є Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, від 27 червня 2014 року (ратифікована Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII).

Глава 5 «Митне та торговельне сприяння» Розділу IV Угоди містить зобов'язання сторін щодо:

- застосування методів управління ризиками при митному контролі;
- спрощення митних процедур;
- застосування сучасних митних технік, включаючи оцінку ризику, спрощені процедури допуску та наступні перевірки;
- використання інформаційних технологій.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2017 року № 978-р «Про розвиток системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року» схвалило Стратегію розвитку системи управління ризиками у сфері митного контролю. Стратегія визначила основні напрями вдосконалення системи управління ризиками:

- удосконалення організаційних засад діяльності митних органів щодо управління ризиками;
- розвиток автоматизованої системи управління ризиками;
- підвищення кваліфікації персоналу з питань управління ризиками;

– розширення міжнародного співробітництва у сфері обміну інформацією та управління ризиками.

Це розпорядження підкреслило стратегічне значення системи управління ризиками для підвищення ефективності митного контролю та створення сприятливих умов для ведення бізнесу.

Деталізація положень Митного кодексу України здійснюється на рівні відомчих нормативно-правових актів, які розробляються та приймаються Міністерством фінансів України та Державною митною службою України.

Ключовим відомчим нормативним актом у сфері управління ризиками є наказ Міністерства фінансів України від 31 липня 2015 року № 684 «Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю» (зареєстрований у Міністерстві юстиції України 21 серпня 2015 року за № 1021/27466) [45].

Цей нормативний акт визначає єдиний підхід до здійснення митними органами аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками. Порядок неодноразово змінювався та доповнювався (зокрема, наказами Міністерства фінансів України від 08 квітня 2019 року № 146, від 22 січня 2021 року № 32, від 24 червня 2024 року № 305), що відображає безперервний процес удосконалення системи управління ризиками.

Порядок № 684 встановлює:

Розділ I. Загальні положення визначає, що Порядок розроблено з метою забезпечення вибіркості митного контролю шляхом застосування системи управління ризиками, поліпшення ефективності роботи Державної митної служби під час митного контролю, прискорення митного оформлення за рахунок застосування методів управління ризиками, у тому числі аналізу ризиків із використанням інформаційних технологій, та здійснення таргетингу.

Таргетинг визначається як процес відбору на підставі критеріїв (індикаторів) ризику осіб, товарів, транспортних засобів комерційного

призначення, документів і відомостей, митних декларацій або окремих операцій з метою визначення щодо них митних формальностей.

Система управління ризиками (СУР) визначена як складова митного контролю, що передбачає систематичне застосування процедур і практик управління ризиками з метою забезпечення ефективного застосування заходів митного контролю.

Розділ II. Профілі ризику встановлює, що профілі ризику є основним інструментом управління ризиками на тактичному та оперативному рівнях. Профіль ризику – це сукупність інформації про ризик, критерії (індикатори) ризику, за якими здійснюється відбір об'єкта ризику, та заходи з управління ризиками.

Профілі ризику залежно від можливості автоматизації їх застосування поділяються на:

- документальні профілі ризику – застосовуються в неавтоматизованому режимі посадовими особами митних органів на основі професійних знань та досвіду;
- електронні профілі ризику – застосовуються автоматизованою системою управління ризиками (АСУР) або в комбінованому режимі (частково автоматизовано з участю посадової особи).

Профілі ризику розробляє центральний підрозділ з питань координації застосування СУР (у структурі Державної митної служби України), їх застосовують у всіх митницях, якщо іншого не визначено самим профілем ризику [46].

Порядок передбачає можливість розроблення регіональних профілів ризику, які застосовуються лише в окремих митницях або митних постах, що враховує специфіку ризиків у конкретних географічних зонах або пунктах пропуску.

Розділ III. Рівні управління ризиками визначає три рівні управління:

1. Стратегічний рівень – визначення загальної політики, пріоритетів і напрямів діяльності щодо управління ризиками. На цьому рівні приймаються

рішення про фокусування уваги на певних категоріях ризиків (наприклад, фіскальні ризики чи ризики безпеки), розподіляються ресурси між різними напрямками управління ризиками.

2. Тактичний рівень – розроблення профілів ризику, критеріїв (індикаторів) ризику, визначення заходів з управління ризиками. На цьому рівні здійснюється аналіз даних про виявлені порушення, розробляються нові профілі ризику та вдосконалюються існуючі.

3. Оперативний рівень – безпосереднє застосування профілів ризику під час митного контролю та митного оформлення, прийняття рішень щодо конкретних переміщень товарів. На цьому рівні працюють інспектори митниць, які здійснюють митний контроль на основі рекомендацій системи управління ризиками.

Розділ IV. Порядок застосування СУР деталізує процедури застосування профілів ризику:

- АСУР здійснює автоматизований відбір митних декларацій або переміщень товарів, за якими необхідно посилити митний контроль;
- визначає перелік митних формальностей (огляд, переогляд, відбір проб і зразків товарів, запит додаткових документів тощо);
- фіксує інформацію, внесену посадовими особами митниць за результатами проведених митних формальностей.

Якщо посадовою особою митного органу за результатами застосування СУР прийнято рішення про необхідність проведення певної митної формальності, інформація про прийняття такого рішення невідкладно вноситься до АСУР.

Розділ V. Експертна комісія із застосування СУР регламентує діяльність Експертної комісії, яка приймає рішення про схвалення та введення в дію електронних профілів ризику, внесення змін до них або припинення їх дії. До складу Експертної комісії входять представники структурних підрозділів Державної митної служби України.

Рішення Експертної комісії оформлюються протоколом засідання, а введення в дію рішень здійснюється шляхом видання відповідного наказу Державної митної служби України.

Розділ VI. Оцінка ефективності СУР встановлює критерії та показники для оцінки ефективності системи управління ризиками:

- відсоток виявлених порушень від загальної кількості перевірок, проведених за профілями ризику;
- обсяги донарахованих митних платежів за результатами застосування СУР;
- кількість виявлених фактів контрабанди та порушень митних правил;
- час проходження митного оформлення для товарів низького ризику.

Наказ Міністерства фінансів України від 20 вересня 2012 року № 1011 «Про затвердження відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій» затвердив низку класифікаторів, серед яких:

- класифікатор митних формальностей, що можуть бути визначені за результатами застосування системи управління ризиками – містить перелік усіх можливих митних формальностей, які можуть бути призначені АСУР або посадовою особою митного органу (огляд товарів та транспортних засобів, переогляд, запит додаткових документів, відбір проб і зразків, митна експертиза тощо);
- класифікатор результатів виконання митних формальностей, що можуть бути визначені за результатами застосування системи управління ризиками – визначає можливі результати виконання митних формальностей (порушення виявлено, порушення не виявлено, митну формальність скасовано тощо).

Ці класифікатори забезпечують уніфікацію та стандартизацію процесів управління ризиками в усіх митницях України.

Наказ Державної митної служби України «Про затвердження Положення про центральний підрозділ з питань координації застосування системи

управління ризиками» визначає функції, завдання та структуру підрозділу, відповідального за координацію застосування СУР на центральному рівні.

Методичні рекомендації щодо застосування системи управління ризиками, розроблення профілів ризику, проведення таргетингу, які видаються Державною митною службою України, містять практичні поради для посадових осіб митних органів.

Накази Державної митної служби України про введення в дію конкретних профілів ризику – видаються на виконання рішень Експертної комісії із застосування СУР та вводять у дію або припиняють дію окремих профілів ризику. Ці накази є робочими документами системи управління ризиками та регулярно оновлюються.

Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 450 «Про використання у системі управління ризиками орієнтовних показників митної вартості товарів» запровадила використання митними органами у системі управління ризиками єдиних орієнтовних показників митної вартості товарів під час митного оформлення товарів, які ввозяться на митну територію України.

Орієнтовні показники митної вартості є індикативними цінами, які використовуються в автоматизованій системі управління ризиками для виявлення товарів з можливим заниженням митної вартості. При значному відхиленні задекларованої митної вартості від орієнтовного показника товар може бути відібраний для поглибленого контролю правильності визначення митної вартості.

Використання орієнтовних показників є спірним питанням з точки зору відповідності міжнародним стандартам оцінки митної вартості (Угоді СОТ про застосування статті VII ГАТТ 1994), оскільки Угода не передбачає використання мінімальних або контрольних цін. Водночас, якщо орієнтовні показники використовуються виключно як індикатори ризику для відбору товарів для додаткової перевірки, а не як основа для коригування митної вартості, таке використання може бути виправдане.

Державна митна служба України видає інформаційні листи та методичні рекомендації щодо окремих аспектів застосування системи управління ризиками, які хоча і не є нормативно-правовими актами, але відіграють важливу роль у забезпеченні єдиного підходу до застосування СУР у всіх митницях.

Відомчі нормативні акти утворюють детальну правову основу для практичного застосування системи управління ризиками, забезпечуючи конкретизацію загальних норм Митного кодексу України та міжнародних стандартів. Вони визначають конкретні процедури, форми документів, критерії оцінки ефективності та інші практичні аспекти функціонування системи управління ризиками в митних органах України.

Важливою характеристикою відомчої нормативної бази є її динамічність – нормативні акти регулярно оновлюються та доповнюються з урахуванням змін у митному законодавстві, впровадження нових інформаційних технологій, накопичення практичного досвіду застосування СУР та адаптації міжнародних найкращих практик до українських реалій.

Актуальним питанням залишається аналіз міжнародних митних стандартів та їх імплементація у національні законодавчі акти, що регламентують здійснення митних процедур [47, с. 164]. Розроблення нормативно-правової бази повинно ґрунтуватися на глибокому науковому аналізі, що враховує сучасні умови функціонування митної сфери та стратегічні пріоритети державного управління [48, с. 119]. Це відкриває перспективи для подальших досліджень у даному напрямі, особливо щодо уточнення та оновлення ключових категорій, які формують зміст системи управління ризиками.

Висновки до розділу 1

Проведене теоретичне дослідження дозволяє сформулювати узагальнене бачення сутності митних ризиків, їх класифікації та сучасних підходів до управління ними в умовах глобалізації, інтенсифікації міжнародної торгівлі та постійних трансформацій зовнішньоекономічної політики.

По-перше, доведено, що митний ризик є комплексним і багатовимірним явищем, що охоплює імовірність виникнення подій, здатних негативно вплинути на повноту справляння митних платежів, дотримання митного законодавства, безпеку міжнародних ланцюгів постачання та ефективність функціонування митної системи в цілому. Ризики виникають унаслідок поєднання внутрішніх та зовнішніх чинників: економічних, правових, організаційних, технологічних, соціальних і безпекових. Їхня класифікація охоплює як традиційні групи (фінансові, документальні, інформаційні, товарні, технологічні), так і сучасні - пов'язані з цифровими трансформаціями, кібербезпекою, змінами логістичних шляхів, воєнними діями та діяльністю транснаціональних організованих груп.

По-друге, обґрунтовано, що система управління ризиками (СУР) у митній справі є ключовим інструментом забезпечення балансу між спрощенням процедур міжнародної торгівлі та необхідним рівнем контролю. Основними принципами СУР є пропорційність, вибірковість, системність, превентивність, об'єктивність, прозорість та орієнтація на дані. Ефективний процес управління ризиками включає послідовні етапи: ідентифікацію ризиків, аналіз і оцінювання, ранжування, визначення заходів реагування, моніторинг результатів та удосконалення системи.

По-третє, встановлено, що нормативно-правове забезпечення управління ризиками в митній діяльності формується під впливом міжнародних і національних стандартів. Базою для гармонізації практик виступають Кіотська конвенція, стандарти Всесвітньої митної організації (SAFE Framework of Standards), положення Світової організації торгівлі, а також керівні документи ЄС. Національне законодавство України, включаючи Митний кодекс, профільні закони та відомчі нормативні акти, визначає правові механізми застосування СУР і забезпечує поетапну імплементацію європейських підходів. Зокрема, розвиток ризик-орієнтованого контролю та впровадження електронних систем обміну даними є важливими елементами інтеграції до єдиного митного простору ЄС.

Окремо слід підкреслити, що сучасні умови зовнішньої та внутрішньої безпеки, включно з воєнними ризиками, зміною логістичних маршрутів, зростанням тіньових потоків і кіберзагроз, актуалізують потребу в глибшій оцінці митних ризиків та удосконаленні СУР. Україна поступово наближається до міжнародних стандартів, однак потребує подальшого розвитку інформаційних платформ, міжвідомчої координації, інтеграції даних та формування єдиного підходу до ризик-орієнтованого контролю відповідно до вимог ЄС.

Отже, теоретичні засади управління ризиками в митній діяльності формують методологічну основу для розроблення сучасних інструментів мінімізації загроз і забезпечення прозорості міжнародної торгівлі. Вони дозволяють визначити ключові напрями вдосконалення системи управління ризиками, які будуть поглиблено досліджені у наступних розділах роботи - зокрема, щодо практичного застосування СУР, оцінки ефективності інструментів ризик-менеджменту та можливостей адаптації міжнародних практик до українських умов.

2 АНАЛІЗ ПРАКТИКИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В МИТНИХ ОРГАНАХ УКРАЇНИ

2.1 Організаційна структура системи управління ризиками в Державній митній службі України

Система управління ризиками (СУР) у Державній митній службі України (ДМСУ) є комплексним механізмом, що забезпечує реалізацію концепції вибіркового контролю, оптимального розподілу ресурсів та ефективного протидіяння ризикам у сфері зовнішньоекономічної діяльності. В умовах зростання міжнародної торгівлі, цифровізації митних процедур та загроз, пов'язаних з ухиленням від митного оподаткування, контрабандою, фінансовими й безпековими ризиками, роль СУР постійно зростає. Її структура передбачає багаторівневу організацію, методологічну цілісність і тісну інтеграцію інформаційно-технічних рішень з діяльністю митних підрозділів.

Організаційна структура СУР базується на принципах централізації аналітичних функцій та децентралізації практичного застосування ризик-орієнтованих заходів. Це дозволяє ДМСУ підтримувати єдину політику управління ризиками на загальнодержавному рівні та забезпечує гнучку адаптацію профілів ризику до специфіки окремих митниць і регіонів.

На центральному рівні у структурі Державної митної служби України функціонують спеціалізовані підрозділи, відповідальні за формування політики у сфері управління ризиками, методичне забезпечення та координацію діяльності нижчого рівня. Як правило, до таких належать:

- профільний департамент (або управління) з питань митного контролю та управління ризиками,
- аналітичні підрозділи, що здійснюють збір, обробку та інтерпретацію інформації щодо ризиків у зовнішньоекономічній діяльності,

– підрозділи інформаційних технологій, які забезпечують функціонування автоматизованої системи управління ризиками та інтеграцію її з іншими інформаційними ресурсами ДМСУ.

Особливістю центрального рівня є зосередження висококваліфікованих аналітичних кадрів, які мають доступ до конфіденційних міжвідомчих та міжнародних інформаційних ресурсів. Їхня діяльність визначає основу для формування профілів ризику та загальної політики ДМСУ щодо митного контролю.

На регіональному рівні (митниці) створюються сектори або відділи з управління ризиками, які безпосередньо відповідають за:

- деталізацію та адаптацію центральних профілів ризику до регіональної специфіки,
- аналіз результатів спрацювання індикаторів ризику в зоні діяльності митниці,
- підготовку пропозицій до центрального апарату щодо коригування профілів ризику.

Регіональні підрозділи виступають «містком» між стратегічним та операційним рівнем, забезпечуючи гнучкість та практичну ефективність СУР. Вони виконують також функцію зворотного зв'язку, систематизуючи інформацію від митних постів і передаючи її для коригування профілів ризику.

Операційний рівень (митні пости). На рівні митних постів управління ризиками реалізується безпосередньо під час:

- митного оформлення товарів;
- прийняття рішення про форми митного контролю;
- фізичного огляду та додаткових перевірок.

Посадові особи митних постів використовують:

- автоматизовані профілі ризику (АСУР),
- локальні профілі ризику митниці,
- власний досвід та інформацію про типові порушення.

Митний пост - це рівень, де СУР набуває практичного змісту, а ефективність організаційної структури оцінюється за фактичними результатами контролю.

Таким чином, структура підрозділів з управління ризиками побудована за ієрархічним принципом: від стратегічного рівня (центральный апарат ДМСУ) до операційного (митниця, митний пост), що забезпечує узгодженість дій, єдину методологічну базу та можливість швидкої реакції на зміни у ризиковому середовищі.

Процес роботи автоматизованої системи управління ризиками (АСУР) з відповідними процедурами наведений на рис. 2.1.



Рисунок 2.1 – Блок-схема процесу АСУР

АСУР аналізує 100% електронних декларацій у режимі реального часу, використовуючи:

- профілі ризику,
- індикатори ризику,
- поведінкові характеристики суб'єктів ЗЕД,
- аналіз митної вартості,

- дані з інших державних систем.

Система управління ризиками в ДМСУ функціонує на основі принципу розподілу компетенцій, що європейські митні адміністрації вважають ключовим фактором її ефективності. Організаційна модель СУР передбачає чіткий розподіл функцій між різними рівнями управління, що дозволяє уникати дублювання та забезпечує цілеспрямованість контрольних заходів.

На центральному рівні ДМСУ зосереджено такі ключові функції:

- нормотворча та методична: розробка порядків, інструкцій, методичних рекомендацій щодо управління ризиками; визначення загальних підходів до ідентифікації, оцінки та моніторингу ризиків;
- стратегічна аналітика: формування та актуалізація загальнодержавних профілів ризику на основі аналізу митної статистики, інформації від правоохоронних органів, міжнародних організацій, партнерських митних адміністрацій;
- координаційна: узгодження діяльності митниць у сфері застосування СУР, розподіл пріоритетів контролю за напрямками товаропотоків, видами ризиків (контрабанда, ухилення від оподаткування, порушення нетарифних заходів регулювання тощо);
- моніторинг та оцінка ефективності: аналіз результативності профілів ризику, рівня виявлення порушень, пропуску ризикових операцій, впливу СУР на показники митного оформлення.

На регіональному рівні (митниці) основними функціями є:

- операційний аналіз ризикових операцій у зоні діяльності: виявлення локальних схем порушень, типових шляхів переміщення ризикових товарів, специфіки діяльності окремих суб'єктів ЗЕД;
- запровадження та коригування локальних профілів ризику на підставі результатів митного контролю, інформації від правоохоронних органів та інших підрозділів;

- забезпечення взаємодії між підрозділами митниці (митними постами, підрозділами боротьби з контрабандою, аналітичними службами) щодо обміну інформацією про ризики;

- узагальнення практики застосування СУР та подання пропозицій до центрального рівня щодо вдосконалення критеріїв і індикаторів ризику.

Регіональна ланка відіграє роль «фільтра», який дозволяє оптимізувати навантаження на митні пости та усувати дублювання інформації.

На рівні митних постів реалізуються:

- безпосереднє застосування профілів ризику під час митного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів;

- прийняття рішень про форму митного контролю (огляд, додаткова перевірка документів, відбір зразків, запит додаткових відомостей) залежно від результатів спрацювання індикаторів ризику;

- фіксація результатів контролю у відповідних інформаційних системах для подальшого аналізу;

- ініціювання повідомлень про нові ризики, виявлені у процесі повсякденної роботи.

Практична робота митних інспекторів є ключовою для створення реального масиву даних, необхідного для оцінки ефективності системи управління ризиками.

Такий розподіл повноважень дозволяє поєднати централізоване управління ризиками (єдина політика, уніфіковані підходи, комплексна аналітика) з децентралізованим виявленням та реагуванням на ризики на місцях, де безпосередньо здійснюється митний контроль.

Ефективність функціонування СУР у Державній митній службі України значною мірою залежить від рівня її інформаційно-технічного забезпечення. Сучасна система управління ризиками в Україні базується на широкому використанні цифрових рішень, алгоритмічної обробки даних та інтегрованих інформаційних платформ. Основою є використання автоматизованих інформаційних систем, інтегрованих з базами даних митних декларацій, реєстрами

суб'єктів ЗЕД, довідковими ресурсами та окремими міжвідомчими інформаційними платформами.

Ключовими елементами інформаційно-технічної підтримки системи управління ризиками є:

- автоматизована система управління ризиками (АСУР), яка реалізує алгоритми аналізу поданих митних декларацій та інших документів за визначеними профілями ризику і генерує відповідні рекомендації посадовим особам щодо форм митного контролю;
- централізовані бази даних ДМСУ, що містять інформацію про історію митних операцій, порушення митних правил, результати митного та постмитного контролю, дані про суб'єктів ЗЕД, ризикові товари, маршрути тощо;
- інтеграція з міжнародними та національними інформаційними ресурсами (в рамках митного співробітництва, обміну попередньою інформацією, митної та правоохоронної взаємодії), що підсилює можливості виявлення транскордонних схем порушень;
- програмно-технічні засоби аналітики, які дають змогу застосовувати статистичні методи, елементи інтелектуального аналізу даних (data mining, risk scoring) для вдосконалення критеріїв та індикаторів ризику.

Важливою складовою інформаційно-технічного забезпечення є також захист інформації та контроль доступу. Профілі ризику, індикатори та методики їх формування належать до інформації з обмеженим доступом, оскільки їх розголошення може призвести до адаптації порушниками своїх схем під вимоги митного контролю. Тому організаційна структура СУР враховує вимоги інформаційної безпеки, розмежування прав доступу до окремих модулів системи, використання засобів криптографічного захисту.

Комплексне використання інформаційно-технічних засобів дозволяє:

- підвищити оперативність і точність виявлення ризикових операцій;
- зменшити суб'єктивний фактор у прийнятті рішень митними інспекторами;

- забезпечити безперервний моніторинг результативності профілів ризику та ефективності митного контролю;
- створити основу для подальшої цифрової трансформації митної справи, у тому числі розвитку електронного декларування, попереднього інформаційного обміну та інтелектуальних систем аналізу ризиків.

Систематизація даних у цих ресурсах створює підґрунтя для глибокого аналізу ризикових тенденцій.

Україна бере участь у міжнародних форматах обміну інформацією, що сприяє виявленню транскордонних ризиків. До них належать:

- системи попереднього повідомлення (ENS, ICS2 у майбутньому),
- обмін даними в рамках WCO CENcomm,
- інтеграція з європейськими правоохоронними інформаційними платформами.

Використання міжнародних інформаційних каналів має особливо важливе значення у період воєнного стану, коли ризики контрабанди, фінансування тероризму та незаконного переміщення товарів зростають.

Профілі ризику та індикатори належать до інформації з обмеженим доступом. Це обумовлено:

- необхідністю запобігти адаптації незаконних схем до алгоритмів СУР;
- забезпеченням інформаційної безпеки під час обробки даних про суб'єктів ЗЕД;
- відповідністю вимогам європейського законодавства щодо захисту службової інформації.

Захист включає криптографічні інструменти, багаторівневу авторизацію, журналювання доступу, розмежування прав користувачів.

Організаційна структура СУР у Держмитслужбі України є комплексною та багаторівневою, що забезпечує:

- єдність політики управління ризиками,
- операційно-аналітичну взаємодію між рівнями,
- ефективне використання автоматизованих систем,

- здатність адаптуватися до змін у зовнішньоекономічних та безпекових умовах.

2.2 Аналіз застосування методів та інструментів управління ризиками

Система управління ризиками (СУР) у митних органах України є ключовим інструментом підвищення ефективності державного контролю при одночасному забезпеченні безперешкодного руху законних товаропотоків. В умовах воєнного стану, постійного перерозподілу зовнішньоторговельних потоків, зміни структури імпорту та експорту, а також актуалізації нових загроз (контрабанда дронів, зброї, оптики, генераторів, стратегічних товарів), роль СУР зросла ще більше.

Сучасна українська СУР відповідає рекомендаціям Всесвітньої митної організації (ВМО), зокрема:

- переглянута Кіотська конвенція,
- SAFE Framework of Standards,
- директиви та регламенти Європейського Союзу щодо управління ризиками.

СУР охоплює всі стадії митного контролю:

- 1) попередній аналіз ризиків (pre-arrival);
- 2) аналіз декларації під час подання (on-arrival);
- 3) постмитний аудит (post-clearance);
- 4) аналітичне опрацювання результатів (feedback mechanism).

Таким чином формується цикл управління ризиками, який включає:

- ідентифікацію ризиків,
- оцінку ризиків,
- розробку профілів та індикаторів,
- застосування АСУР,
- коригування профілів ризику на основі статистики.

Нижче подано розгорнутий опис ключових інструментів.

АСУР є центральним технічним елементом СУР, що здійснює аналіз усіх митних декларацій в електронній формі. Система працює 24/7 і забезпечує:

- автоматичне порівняння заявлених даних із профілями ризику;
- виявлення аномалій у митній вартості, вазі, кодах УКТЗЕД;
- виявлення ризикових суб'єктів ЗЕД (зокрема тих, що створені протягом останніх 12 місяців);
- аналіз нетипових торговельних маршрутів;
- використання даних з інших баз (ДПС, ДПСУ, СБУ, WCO CENcomm).

У 2023–2025 рр. АСУР продемонструвала високу ефективність [49]:

- 100% електронних декларацій проходять аналіз через АСУР.
- близько 60–70% усіх виявлених порушень початково були ідентифіковані автоматизовано.

Це наближає Україну до моделей Польщі, Литви, Нідерландів, де автоматизований аналіз є домінантним.

Профіль ризику - це формалізований набір критеріїв, які вказують на можливість порушення митного законодавства.

Структура профілю ризику містить:

- коди товарів (УКТЗЕД), які часто недекларують або занижують;
- цінові пороги (мінімальні, середні, максимальні);
- країни підвищеного ризику;
- типи транспорту (переважно авто → високий ризик дрібних партій);
- індикатори поведінки підприємства (нова фірма, низький оборот, часті зміни місцезнаходження).

В Україні профілі ризику поділяються на:

1. Центральні профілі ризику.

Формуються ДМСУ, стосуються стратегічних ризиків.

2. Регіональні профілі ризику.

Наприклад: ризики «міні-інвойсів» у Львівській митниці або дрібних партій автозапчастин у Закарпатській.

3. Локальні профілі постів.

Формуються інспекторами на основі оперативної інформації.

Індикатор ризику - це окремий критерій, який сигналізує про потенційне порушення. Індикатори поділяються на:

- кількісні (вага, обсяг, вартість),
- якісні (вид товару, маркування),
- поведінкові (нетипова активність суб'єкта ЗЕД),
- географічні (маршрути з підвищеним ризиком).

У 2024–2025 рр. найбільш ефективними були індикатори:

- різниця між заявленою вартістю та середньою ринковою;
- країни походження «перекриття ризику» - Туреччина, ОАЕ, Китай;
- зміни в масі бруutto/нетто більше ніж на 15%;
- декларування товарів іншим кодом УКТЗЕД (intentional misclassification).

Постмитний аудит став ключовим інструментом у боротьбі зі схемами:

- заниження митної вартості,
- передачі товарів між фірмами-прокладками,
- оптимізаційних схем для ПДВ.

У 2024 році завдяки постмитному аудиту донараховано понад 5,8 млрд грн митних платежів (дані ДМСУ).

Зіставлення часток декларацій, що потрапляють у зелені, жовті, червоні коридори, свідчить про високу ефективність АСУР у фільтрації вантажопотоків (табл. 2.1). Близько 60% декларацій одразу переходять у зелену зону, що свідчить про довіру до автоматичного аналізу даних. Лише 10% декларацій скеровуються на фізичний огляд.

Таблиця 2.1 - Статистика митних декларацій та рівнів контролю (оцінка) [49]

Показник	2023	2024	2025 (9 міс.)
Кількість декларацій, млн	3,7	4,1	3,0
Частка декларацій, що пройшли без огляду	62%	65%	67%
Жовті коридори	25%	24%	22%
Червоні коридори	4%	3,2%	2,8%
Спеціальні огляди	1,2%	1,1%	0,9%

У 2023–2025 рр. АСУР формувала:

- 60–67% - «зелені коридори»,
- 22–25% - «жовті коридори»,
- 2,8–4% - «червоні коридори» (фізичні огляди),

що відповідає європейським стандартам.

Це свідчить про те, система управління ризиками працює у напрямі мінімізації втручання при збереженні достатнього рівня безпеки.

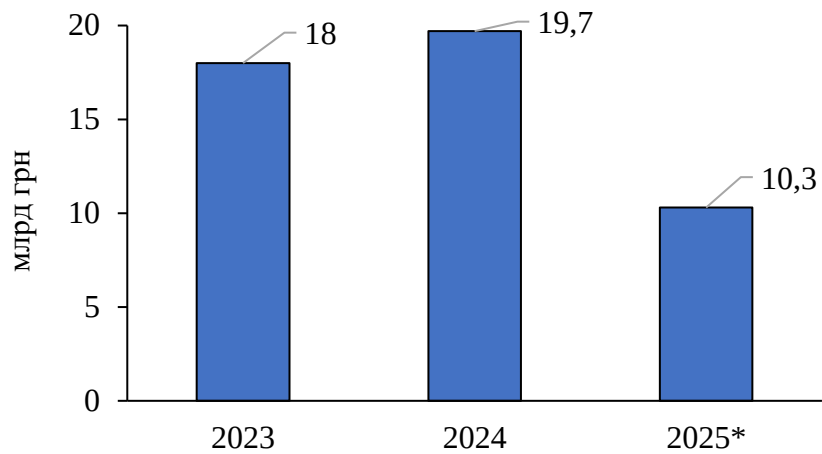
Зіставлення часток декларацій, що потрапляють у зелені, жовті, червоні коридори, свідчить про високу ефективність АСУР у фільтрації вантажопотоків. Близько 60% декларацій одразу переходять у зелену зону, що свідчить про довіру до автоматичного аналізу даних. Лише 10% декларацій скеровуються на фізичний огляд.

Динаміка частки фізичних оглядів 2023–2025 рр. показує стабільне зменшення кількості фізичних оглядів (2023 р. - 4.0%; 2024 р. - 3.2%; 2025 р. - 2.8%). Зниження відбувається за рахунок: вдосконалення АСУР, точніших профілів ризику, використання даних постмитного аудиту, інтеграції міжвідомчих інформаційних систем. Зменшення кількості оглядів - показник підвищення довіри до автоматичного аналізу ризиків.

Аналітична оцінка статистичних даних демонструє значне зростання ризикових операцій на тлі воєнних подій, перебудови логістики та збільшення частки вантажів, що переміщуються автотранспортом.

За 2023–2025 роки спостерігається чітка тенденція до зростання кількості порушень (рис. 2.2):

- 2023 рік - 9409 порушень, 18 млрд грн;
- 2024 рік - понад 10800 порушень, 19,7 млрд грн;
- 2025 рік (9 місяців) - 7289 порушень, понад 10,3 млрд грн.



** Дані за 9 місяців 2025 року*

Рисунок 2.2 – Динаміка сум митних порушень [49]

Це свідчить про два важливі процеси:

- 1) посилення аналітичної складової митного контролю,
- 2) ускладнення схем ухилення від митних платежів.

На основі даних ДМСУ за 2023–2025 рр. можна виділити такі групи ризиків (табл. 2.2):

- 45% - заниження митної вартості (наймасовіше порушення);
- 20% - порушення пов’язані з транспортними засобами (зростання схем з VIN-кодами);
- 18% - недостовірні дані (промислові товари);
- 10% - порушення валютного контролю (переважно авто й готівка);
- 7% - порушення з гуманітарними вантажами (порушення звільнення від мита).

Таблиця 2.2 – Порушення за категоріями (2024–2025 рр.) [50]

Вид порушення	Кількість справ	Сума (млн грн)	Динаміка
Заниження митної вартості	~4800	7200	+12%
Кодування / недекларування	~2300	3100	+9%
Валюта	620	275	+4%
Транспортні засоби	1050	1200	+18%
Гуманітарні	410	150	+22%

Це підтверджує те, що фінансові порушення (заниження митної вартості) залишаються ключовими для України. Масштабність порушень митних правил і сума вилучених товарів свідчать про складність роботи митних органів у період воєнного стану.

Аналіз виявляє ключову тенденцію: митна вартість залишається головним інструментом ухилення, що вимагає вдосконалення профілів ризику, орієнтованих на товарні групи високої вартості (електроніка, одяг, техніка).

Зокрема, у 2024 році митники припинили 336 спроб незаконного переміщення тютюнових/алкогольних виробів через кордон на понад 103,5 млн грн.

Структура вилучених товарів за категоріями з їх вартістю наведена у табл. 2.3.

Найвищу вартість у структурі вилучень мають транспортні засоби. У 2025 р. зросли порушення щодо «інших» товарів - це ознака появи нових схем. З'явилася нова група ризиків - гуманітарні товари.

Таблиця 2.3 – Порушення за категоріями (2024–2025 рр.) [49]

Категорія товарів	2024 рік (млн грн)	Частка 2024 (%)	2025 рік (9 міс., млн грн)*	Частка 2025 (%)
Валюта	275	17%	132	15%
Транспортні засоби	1200	30%	680	32%
Промислові товари	930	24%	510	24%
Продовольчі товари	310	10%	150	7%
Інше	740	19%	420	22%

Це відображає:

- зростання якості автоматизованих індикаторів;
- зменшення навантаження на інспекторів;
- підвищення швидкості обробки декларацій.

На основі публічних даних Державна митна служба України [50] за 2024–2025 рр. можна визначити такі домінуючі категорії порушень:

- незаконне переміщення тютюнових / нікотиновмісних та алкогольних виробів;

- порушення митних правил при імпорті — заниження митної вартості, недекларування, неправильне кодування товарів;
- контрабанда товарів (промислові товари, транспорт, побутова техніка, ін.) через «невеликий» імпорт або транзитні схеми;
- недекларування або неправомірне переміщення валюти;
- порушення при гуманітарному чи спецперевезенні (у контексті воєнного стану).

У 2024–2025 роках найбільш поширеними порушеннями були:

1. Заниження митної вартості:
 - понад 45% усіх виявлених порушень;
 - ризиковими групами залишаються: смартфони, ноутбуки, брендований одяг, автозапчастини.
2. Недостовірне декларування ваги та кількості:
 - переважно щодо промислових товарів та текстилю.
3. Порушення правил переміщення валюти:
 - вилучено понад 275 млн грн у 2024 році.
4. Порушення гуманітарних процедур
 - новий тренд, пов’язаний із воєнним станом.

На основі аналізу порушень можна визначити основні категорії ризиків у роботі митниць (табл. 2.4).

Таблиця 2.4 - Основні категорії ризиків у роботі митниць України [49]

Категорія ризику	Частка (%)	Причини зростання у 2023–2025	Коментар
Митна вартість	45%	Зростання цін, валютні коливання	Найскладніший тип контролю
Транспортні засоби	20%	Зміна законодавства, пільги	Часто підробка VIN-кодів
Промислові товари	18%	Роздрібний імпорт з ЄС	Заниження вартості
Валюта	10%	Перекази через кордон	Випадки приховування
Гуманітарні ризики	7%	Великий обсяг гуманітарної допомоги	Нова категорія

У таблиці 2.5 наведена статистика порушень та вилучень за 2024-2025 роки.

Таблиця 2.5. - Статистика порушень митних правил та вилучень (2024–2025) [49-52]

Показник / період	2024 (за рік / 11 міс.)	2025 (9 місяців)
Кількість порушень	8748 (станом на листопад)	7289
Сума порушень млрд грн	17.8	10.3
Вилучено предметів правопорушень (справи)	2885 справ, предметів на суму ~ 530 млн грн	2629 справ, предметів на суму 822,6 млн грн
Напрямки вилучень (промислові товари, транспорт, продовольство, валюта тощо)	промислові, транспорт, продовольство, валюта - дані вилучень згадані окремо	промислові (589 млн грн), транспорт (146 млн грн), продовольство (58 млн грн), валюта (29 млн грн)
Справи передані до суду	4876 справ на ~ 17 млрд грн	3997 справ на ~ 9,8 млрд грн

Статистика свідчить, що, попри зусилля, загальний обсяг виявлених порушень залишається значним. При цьому кількість вилучень і передань справ до суду демонструє, що контрольні заходи є активними й результативними.

На основі аналізу можна зробити такі висновки:

- завдяки використанню профілів ризику та АСУР — значна частка декларацій проходить з «зеленим коридором», без огляду, що знижує навантаження на митні пости, але підвищує ризик пропуску порушень, якщо профілі не враховують нові схеми;
- фізичні вилучення і кримінальні/адміністративні справи залишаються важливим інструментом - особливо щодо тютюну, алкоголю, контрабанди, валюти, засобів, що можуть мати стратегічне значення;
- методи «ручного аналізу» (імітація поведінкових профілів, крос-перевірки, інформаційний обмін) мають підвищену значущість у сучасних умовах, коли контрабандні схеми адаптуються до автоматизованих алгоритмів.

Воєнний стан суттєво вплинув на структуру ризиків: зросла частка автотранспорту та «дрібних» партій, змінилися маршрути, зросла контрабанда тютюну/палива/електроніки.

Воєнний стан створив нові типи ризиків:

- збільшення дрібних автоперевезень;
- поширення схем з гуманітарними вантажами;
- активізація спроб контрабанди тютюну, алкоголю, електроніки;
- імпорт товарів подвійного призначення;
- зміна традиційних логістичних маршрутів (морські порти → рекавері через захід).

Структура декларацій за митницями України наведена у таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 - Умовна структура декларацій (2024–2025 рр.)

Регіон митниці	Частка (%)	Типові ризики
Західні	45	авто, текстиль, мікро-вантажі
Південні	18	контейнери, продовольство
Київська	20	високовартісні товари
Інші	17	промтовари, сировина

Воєнний стан в Україні призвів до кількох ключових змін:

1. Зростання транзитних перевезень автотранспортом, збільшення долі «мікро- та дрібних партій» - це створює нові ризики зниження вартості, неправильного кодування, нелегального перевезення товарів.

2. Посилення контролю за товарами подвійного призначення, військовим обладнанням, оптикою, паливом тощо - з огляду на безпекові загрози.

3. Зростання спроб контрабанди тютюну, алкоголю, нікотиновмісних виробів через кордони: у 2024 році показник спроб незаконного переміщення тютюну/алкоголю був значним.

4. Зростаюча роль постмитного аудиту й аналізу після випуску товарів — як метод виявлення схем, що не спрацювали на етапі попереднього контролю. Це частина загальної тенденції на євроінтеграцію та гармонізацію митних процедур.

За 2024–2025 роки Україна активно впроваджує реформи митної сфери: розвиток системи авторизованих економічних операторів (АЕО), цифрові спрощення, нові стандарти контролю [53].

Українська система управління ризиками демонструє значний прогрес у наближенні до практик ЄС. Порівняльний аналіз України та країн ЄС наведено у таблиці 2.7.

Таблиця 2.7 – Особливості діяльності митниць європейських країн

Країна	Особливість	Порівняння з Україною
Польща	Pre-arrival, машинне навчання	Україна відстає
Литва	АЕО + постмитний аудит	Україна на стадії розвитку
Нідерланди	Автоматизація 90% процесів	Україні потрібна AI-аналітика
Румунія	Локальні профілі даних	Україні потрібні локальні профілі ПП

У 2025 році за даними огляду «Митний огляд - 2025» від Міністерства фінансів, митниця демонструє прогрес у цифровізації та адаптації до європейських стандартів, навіть за умов війни [54].

Ці зміни сприяють гнучкішому та ефективнішому управлінню ризиками, але одночасно вимагають постійного оновлення профілів ризику та адаптації до нових реалій.

2.3 Оцінка ефективності системи управління ризиками в митних органах України

Система управління ризиками (СУР) є фундаментальним елементом реформування митних процедур України, що дозволяє зосереджувати ресурси на високоризикових операціях та мінімізувати навантаження на сумлінний бізнес. У період 2023–2025 рр. ефективність СУР стала одним із ключових факторів забезпечення економічної безпеки та підтримки стабільності державних доходів в умовах війни та суттєвих змін у структурі імпортно-експортних операцій.

Ефективність системи управління ризиками визначається не лише частотою виявлених порушень, а складним набором кількісних та якісних індикаторів: точністю профілів ризику, здатністю СУР зменшувати час митного оформлення,

рівнем автоматизації, обсягом вилучених товарів, донарахуваннями, а також співвідношенням між оглядами та результативністю контролю.

За даними Мінфіну та ДМСУ, у 2024–2025 рр. [54]:

- понад 98% рішень щодо форми контролю ухвалювалися автоматизовано,
- близько 70% виявлених порушень стали результатом спрацювання профілів ризику,
- до 85% митних оформлень здійснювалися без участі інспектора в оцінці ризиків.

Ці показники відповідають нижній межі європейських стандартів, де аналогічні системи забезпечують 90–95% автоматизованих рішень.

Статистика виявлених правопорушень у 2023–2025 рр. демонструє стабільність роботи СУР. Водночас відбувалася зміна типології порушень, що вимагає адаптації профілів ризику.

Ключові показники, що характеризують роботу СУР:

- за даними ДМСУ, кожна 7–9 декларація, відібрана системою до поглибленого контролю, містила ті чи інші порушення. Це означає, що ефективність відбору становить 11–15%, що є доволі високим показником;
- для порівняння, середній рівень в ЄС - 14–18%, а у країнах Балтії - 12–15%;
- у 2024 р. частка порушень, виявлених під час фізичного огляду, становила близько 38% від усіх зафіксованих порушень, а у 2025 р. - 42%, що свідчить про підвищення точності відбору декларацій до «червоного коридору».

СУР відіграє ключову роль у донарахуванні митних платежів.

За даними Мінфіну (2024–2025 рр.):

- частка сум, донарахованих за результатами СУР та постаудиту, становила від 27% до 35% загального обсягу додаткових надходжень від контролю;
- середні донарахування за підприємство, яке потрапило до зони ризику, складало 1,2–1,6 млн грн.

Особливо ефективним був контроль за:

- електронікою та технікою,

- одягом і взуттям,
- автозапчастинами,
- транспортними засобами.

Приклади результативних спрацювань СУР (2023–2025).

Приклад 1. Виявлення заниження митної вартості мобільних телефонів.

У 2024 році СУР зафіксував ризик за профілем «некоректна митна вартість».

Під час перевірки митники встановили заниження вартості партії смартфонів на 32%, що призвело до донарахувань у розмірі понад 9 млн грн.

Приклад 2. Контрабанда тютюнових виробів у мікроавтобусах.

На Закарпатській митниці у 2024 р. профіль ризику «нетиповий маршрут + нетиповий вантаж» спрацював щодо приватного мікроавтобуса. Було виявлено понад 170 тис. пачок сигарет, прихованих у подвійних стінках кузова.

Приклад 3. Переміщення валюти у великих обсягах.

У 2025 р. на одному з пропускних пунктів вилучено 162 тис. євро, прихованих у конструктивних порожнинах авто. СУР визначив ризик за поведінковими індикаторами: часті виїзди особи без задекларованого товару.

Ці приклади підтверджують значення аналітичної складової СУР та підвищення її точності.

Попри високі загальні показники, система управління ризиками в Україні залишається на етапі становлення. Окремі проблеми уповільнюють її розвиток та знижують здатність адекватно реагувати на нові виклики.

1. Аналітичні проблеми:

- відсутність machine learning у СУР.

На відміну від Польщі, Німеччини та Нідерландів, де використовуються AI-моделі, українська система базується на:

- жорстких правилах,
- експертних рішеннях,
- простій логіці критеріїв.

Це ускладнює виявлення нових схем ухилення.

Повільне оновлення профілів ризику. У ЄС профілі оновлюються щомісяця, в Україні - раз на 2–3 місяці, іноді рідше.

2. Організаційні недоліки:

- кадровий дефіцит аналітиків,
- нерівномірне навантаження на митниці: у 2024–2025 рр. на західні переходи припадало до 46% усіх декларацій,
- відсутність єдиної аналітичної платформи з доступом для всіх регіональних митниць.

3. Технічні проблеми:

- застарілі серверні потужності, що обмежують роботу з великими обсягами даних;
- недостатня інтеграція з міжнародними системами (ICS2, CENcomm);
- низький рівень автоматизації оглядового обладнання (сканери, детектори).

4. Нормативні недоліки:

- відсутність повної гармонізації з Митним кодексом ЄС (UCC),
- слабкі інструменти взаємодії з правоохоронними органами,
- недостатні стимули для підприємств АЕО.

Порівняння СУР України з моделями ЄС дає змогу оцінити відстань до стандартів Митного Союзу.

1. Польща: глибокий pre-arrival аналіз:

- ICS2 дозволяє Польщі аналізувати 100% товарів до прибуття в ЄС;
- ефективність відбору - 17–19%.

Україна: поки не має повноцінного pre-arrival модулю.

2. Литва: модель АЕО + постаудит:

- понад 70% декларацій оформлюються компаніями АЕО;
- огляди мінімальні - 1–1,5%.

Україна: тільки формує інститут АЕО, що обмежує швидкість оформлення.

3. Нідерланди: AI-орієнтована митниця:

- застосування моделей прогнозування ризиків;
- обробка Big Data;
- мінімальне втручання людини у прийняття рішень.

Україна: має високий рівень електронізації, але відсутня AI-аналітика.

4. Румунія: локальні профілі ризику:

- профілі створюються для кожного пункту пропуску,
- враховується специфіка контрабандних маршрутів.

Україна: використовує переважно центральні профілі.

Порівняння елементів СУР у різних країнах наведене у таблиці 2.8.

Таблиця 2.8 - Синтетична порівняльна таблиця систем управління ризиками

Критерій	Україна	Польща	Литва	Нідерланди	Румунія
Pre-arrival аналіз	частковий	повний	повний	повний	частковий
AI/ML	відсутній	середній	середній	високий	низький
АЕО	низько	високо	дуже високо	високо	середньо
Локальні профілі	частково	так	так	так	дуже високо
Огляди	2,8–4%	1–2%	1,5%	<1%	4–6%

Система управління ризиками в Україні демонструє помітні успіхи в автоматизації та результативності контролю. Кількісні показники (виявлені порушення, донарахування, вилучення) підтверджують високу чутливість СУР. Основні проблеми стосуються аналітичних та технічних компонентів, що потребують модернізації.

Порівняння з ЄС показує, що Україна вже досягла фундаментального рівня, але потребує:

- AI-інструментів;
- повноцінного ICS2;
- розширення АЕО;
- локалізації профілів ризику.

Загалом СУР України рухається у напрямі європейської моделі ризик-орієнтованого контролю, хоча має значний потенціал для подальшого удосконалення.

Висновки до 2 розділу

У другому розділі було здійснено комплексне дослідження організаційних, технологічних та аналітичних аспектів функціонування системи управління ризиками (СУР) у діяльності митних органів України. Проведений аналіз дозволяє сформулювати низку узагальнених висновків щодо поточного стану, результативності та проблемних аспектів ризик-орієнтованої моделі митного контролю.

1. Організаційна структура СУР загалом відповідає сучасним європейським стандартам.

ДМСУ побудувала багаторівневу систему управління ризиками, що включає центральні, регіональні та локальні підрозділи, а також механізми координації між ними. Важливо, що всі компоненти СУР функціонують у тісній взаємодії з інформаційно-технічним забезпеченням, насамперед Автоматизованою системою управління ризиками (АСУР). Структурна побудова дозволяє адаптувати ризикові критерії до специфіки різних митниць, що є важливим з огляду на зміну логістичних маршрутів у воєнний період.

2. Широкий масив статистичних даних свідчить про високу активність та результативність СУР.

У 2023–2025 рр. митними органами було виявлено від 7 до 10 тис. порушень митних правил на рік, а загальна сума порушень сягала 10–18 млрд грн. Така масштабність підтверджує, що ризик-орієнтований підхід не лише зберігає ефективність у складних умовах, а й дозволяє оперативно реагувати на нові виклики. Зокрема, у 2024–2025 рр. зросла частка вилучених товарів та донарахованих митних платежів, що стало наслідком покращення аналітичної складової СУР.

3. Ефективність АСУР підтверджується зменшенням частки фізичних оглядів і збільшенням автоматизації.

СУР за останні три роки забезпечує:

- понад 98% автоматизованих рішень щодо форми контролю;
- поступове зниження фізичних оглядів до близько 2,8% декларацій;
- стабільну результативність профілів ризику (60–70% виявлених порушень - за результатами спрацювання профілю).

Це свідчить про високу адаптивність системи й поступове наближення до практик ЄС, де оптимальною вважається частка фізичних оглядів у межах 1–2%.

4. Важливою складовою ефективності є постмитний аудит.

За результатами постмитних перевірок у 2024–2025 рр. держава отримала додатково 5–6 млрд грн митних надходжень. Це демонструє значення аналітичної роботи після випуску товарів у вільний обіг і вказує на потенціал подальшого розвитку інтелектуального аудиту.

5. Водночас система має значні проблеми, які стримують її розвиток.

Основними є:

- обмежене використання машинного навчання та методів предиктивної аналітики;
- частковий характер pre-arrival аналізу порівняно з ICS2;
- нерівномірність навантаження між митницями, особливо західного регіону;
- потреба у модернізації IT-інфраструктури;
- недостатній розвиток інституту АЕО та локальних профілів ризику;
- неповна інтеграція з базами даних суміжних відомств.

Ці недоліки стримують підвищення точності СУР і заважають уникнути надмірних оглядів.

6. Порівняльний аналіз з міжнародною практикою показує, що Україна перебуває на проміжному рівні розвитку ризик-менеджменту.

Українські показники автоматизації, результативності профілів ризику та обсягів постмитного аудиту є співставними з рівнем країн Центрально-Східної Європи (Польща, Румунія). Водночас відставання проявляється у:

- глибині попереднього аналізу (pre-arrival),
- застосуванні штучного інтелекту,
- поширеності статусу АЕО серед бізнесу,
- ступені інтеграції інформаційних систем.

7. Загальна оцінка ефективності СУР є позитивною, але система має високий потенціал до вдосконалення.

СУР в Україні демонструє значну ефективність у виявленні порушень, забезпеченні фіскальної стабільності та прискоренні митних процедур. Водночас для досягнення стандартів ЄС необхідні такі зміни, як:

- впровадження ICS2,
- розвиток АЕО,
- розширення можливостей аналітики та машинного навчання,
- локалізація профілів ризику,
- посилення міжвідомчої інтеграції.

У розділі 2 продемонстровано, що система управління ризиками в Україні є дієвим інструментом митного контролю й водночас важливим напрямом модернізації митної служби. Попри наявні проблеми, СУР поступово наближається до європейської моделі та виступає ключовим елементом реформи митниці в умовах воєнних викликів і післявоєнного відновлення.

3 ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В МИТНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

3.1 Напрями удосконалення методології управління ризиками в митній діяльності України

Ефективність управління ризиками в митній діяльності України значною мірою визначається якістю методологічних підходів, що лежать в основі оцінки, прогнозування та мінімізації ризиків. З огляду на трансформаційні процеси в економіці, зростання обсягів міжнародної торгівлі, цифровізацію логістичних операцій, а також вимоги ЄС щодо інтегрованого управління кордонами, традиційні підходи до виявлення ризиків потребують суттєвого оновлення. Сучасні тенденції вказують, що митні адміністрації світу активно переходять до моделі інтелектуального управління ризиками, заснованої на використанні великих даних, алгоритмів прогнозування та машинного навчання.

Сучасні методи аналізу ризиків охоплюють використання математичного моделювання, інтеграцію аналітичних інструментів, застосування методів багатофакторного аналізу та прогнозування. В Україні ці технології використовуються фрагментарно, що знижує точність оцінки рівня загроз та ефективність контролю.

По-перше, необхідним є перехід до ризик-орієнтованої моделі, що базується на аналізі великих масивів даних (Big Data), включаючи інформацію з комерційних баз, електронних систем транспортних операторів, дані попередніх декларацій, дані прикордонного контролю, відомості з відкритих джерел. Такі підходи застосовують митні служби Канади, Сінгапуру, Нідерландів, де аналіз здійснюється в реальному часі на основі потокових даних.

По-друге, варто впроваджувати алгоритми штучного інтелекту для прогнозування типових схем ухилення від контролю. Наприклад, системи машинного навчання можуть автоматично формувати профілі ризиків, виявляти нетипові маршрути переміщення товарів, нестандартні комбінації товарів і

учасників ЗЕД, аналізувати поведінкові патерни імпортерів. Це дає змогу оперативно реагувати на нові схеми правопорушень.

По-третє, важливим напрямом є розширення використання інструментів статистичного аналізу та кореляційних моделей, що дозволяють виявляти системні взаємозв'язки між окремими параметрами ризику (тип товару, країна походження, перевізник, учасник ЗЕД, митний режим тощо). У багатьох випадках порушення митних правил мають комплексний характер, тому одновимірні моделі більше не забезпечують достатньої точності.

По-четверте, методологія управління ризиками має включати аналіз ланцюгів постачання (Supply Chain Analysis). У межах ЄС активно застосовується концепція АЕО (Authorised Economic Operator), де оцінка ризику здійснюється щодо усього маршруту руху товару. Для України це означає необхідність створення механізмів обміну даними між усіма учасниками логістичного процесу на основі цифрових платформ.

Важливою умовою підвищення ефективності управління ризиками є модернізація та уніфікація інформаційних систем Державної митної служби. Сьогодні їх фрагментарність створює значні бар'єри для оперативного доступу до даних і ускладнює взаємодію між підрозділами.

Насамперед доцільним є створення єдиної інтегрованої платформи управління ризиками, що забезпечуватиме:

- автоматизоване формування, оновлення та застосування профілів ризику;
- синхронізацію даних між митними постами в режимі реального часу;
- доступ до зовнішніх джерел інформації (митні системи ЄС, бази Інтерполу, ВМО, системи контролю походження товарів);
- використання аналітичних модулів для моделювання сценаріїв ризику.

Подібні системи успішно функціонують у Німеччині, США та Японії, де розвиток інформаційних технологій значно скоротив частку фізичних оглядів без втрати результативності.

Окремим напрямом є впровадження цифрової форензики та інструментів антифрод-аналізу, що дозволяють оперативно виявляти маніпуляції з документами, фальсифікації декларацій, заниження митної вартості. Такі рішення знижують суб'єктивність у прийнятті рішень та підвищують довіру бізнесу до митних процедур.

Не менш важливо забезпечити інформаційну взаємодію митниці з іншими державними органами, зокрема з податковою службою, Державною прикордонною службою, СБУ, Міністерством інфраструктури. Обмін структурованими даними дозволяє формувати комплексні профілі ризику, що враховують широкий спектр чинників.

Профілювання ризиків є ключовим елементом системи управління ризиками, оскільки саме за допомогою профілів визначаються об'єкти, що потребують посиленого контролю. В Україні профілі ризику часто базуються на ретроспективних даних, що робить систему недостатньо динамічною.

Для модернізації профілювання доцільно:

1. Підвищити гнучкість профілів ризику.

Профілі мають оновлюватися автоматично на основі статистичних даних, різних каналів сигналів (alerts), результатів оглядів, міжнародних рекомендацій. Важливо, щоб система показувала не лише наявність ризику, а й його вагу та ймовірність.

2. Використовувати поведінкові індикатори.

Аналіз поведінки імпортерів та експортерів (частота порушень, зміни у ланцюзі постачання, раптові зміни в номенклатурі товарів тощо) дозволяє виявляти ризикові компанії на ранніх етапах.

3. Оптимізувати структуру профілів.

У ряді випадків профілі містять надмірну кількість індикаторів, що знижує ефективність системи. Потрібне очищення та уніфікація індикаторів, що дозволить концентрувати увагу на найбільш значущих ризиках.

4. Вдосконалити механізм зворотного зв'язку.

Результати перевірок мають автоматично передаватися в модуль формування профілів для коригування їх точності.

5. Підвищити роль аналітичних підрозділів.

Аналітики повинні мати доступ до сучасних програмних засобів для побудови моделей ризику, тестування профілів та оцінки їх ефективності.

Удосконалення методології управління ризиками в митній діяльності України потребує комплексних змін, спрямованих на цифровізацію процесів, підвищення точності прогнозування та адаптацію до міжнародних стандартів. Перехід до сучасних аналітичних технологій, інтегрованих платформ управління ризиками та інтелектуального профілювання дозволить підвищити результативність митного контролю, зменшити корупційні ризики та забезпечити відповідність вимогам ЄС, що є особливо актуальним у контексті євроінтеграції.

3.2 Організаційні заходи щодо підвищення ефективності управління ризиками

Удосконалення організаційних аспектів є одним із ключових чинників підвищення результативності системи управління ризиками в Державній митній службі України. Організаційні заходи дозволяють забезпечити комплексність процесу аналізу ризиків, оптимізувати взаємодію між структурними підрозділами, підвищити компетентність персоналу та забезпечити прозорість процедур. У сучасних умовах реформування митниці та євроінтеграційних процесів саме організаційна складова визначає здатність системи адаптуватися до нових викликів, зокрема пов'язаних зі зростанням обсягів міжнародної торгівлі, цифровізацією процесів та трансформацією схем митних правопорушень.

Ефективність профілювання ризиків безпосередньо залежить від того, наскільки чітко структурованою є система відповідальних підрозділів. На практиці ДМСУ спостерігається низка проблем: дублювання функцій між

центрального апарату та територіальними митницями, нечітка ієрархія прийняття рішень, слабка координація між аналітичними та контрольними підрозділами. Ключові напрями розширених організаційних змін:

1. Створення єдиного центрального аналітичного центру з управління ризиками. Він має виконувати роль методологічного ядра, відповідального за розроблення ризикових профілів, аналіз схем ухилення від митних платежів, формування аналітичних звітів.

Приклад з практики ДМСУ: Створення у 2021 році спеціалізованих аналітичних груп для виявлення заниження митної вартості автомобілів та товарів із високими фіскальними ризиками.

2. Розмежування функцій аналізу ризиків та митного контролю. Аналітики повинні формувати профілі ризиків, а інспектори - їх застосовувати, не втручаючись у методологію формування індикаторів.

Такий поділ відповідає стандартам ЄС.

3. Посилення ролі регіональних підрозділів управління ризиками. У кожній митниці мають бути створені регіональні центри компетенцій, здатні здійснювати локальний аналіз, враховуючи специфіку товаропотоку.

4. Стандартизація вертикальних та горизонтальних зв'язків між підрозділами. Це дає можливість забезпечити однаковий підхід до аналізу ризиків у всіх митницях та виключити різночитання методології.

Організаційні зміни неможливі без якісного кадрового потенціалу. На сьогодні ДМСУ стикається із дефіцитом аналітиків, низькою комп'ютерною грамотністю частини інспекторського корпусу, нерівномірністю компетенцій між регіонами. Розширені заходи кадрового розвитку:

1. Запровадження системи безперервного професійного навчання. Щорічні курси з аналітики даних, роботи з АСАУР, статистичними методами та оцінкою ризиків.

Практичний приклад: У 2022–2023 роках ВМО та EU4PFM проводили для ДМСУ тренінги з аналізу даних та інструментів виявлення ризикових поставок.

2. Створення внутрішніх освітніх платформ з відеокурсами. Доступ до навчальних матеріалів має бути однаковим у всіх митницях.

3. Підвищення вимог до відбору персоналу. Особливий акцент на освіту у сферах ІТ, економічної аналітики, статистики.

4. Розвиток мотиваційних програм для співробітників. Передбачення преміювання за результативність виявлення ризиків та участь у розробці нових профілів.

5. Управління кадровими резервами. Формування групи молодих фахівців, готових працювати у сфері аналітики ризиків.

Управління ризиками потребує чіткої стандартизації процесів. Відсутність єдиних регламентів призводить до суб'єктивізму інспекторів і нерівномірного застосування профілів ризику. Розширені напрямки удосконалення:

1. Створення уніфікованих процедур аналізу ризиків. Всі митниці мають використовувати однакові алгоритми, критерії та індикатори.

2. Оновлення регламентів прийняття рішень в АСАУР. Розроблення чітких правил для системи, що визначають, коли і за яким параметром вантаж підлягає додатковому контролю.

Приклад ДМСУ: автоматичний виклик митної оглядової групи для товарів «групи ризику» (текстиль, електроніка, автозапчастини).

3. Електронізація службових рішень. Максимальний перехід на електронні акти, протоколи, журнали - мінімізація людського фактору.

4. Впровадження внутрішніх чек-листів. Стандартизовані форми для всіх інспекторів зменшують кількість помилок.

5. Оптимізація процедур взаємодії між митницями. Наприклад, обов'язкове інформування щодо виявлених нових схем заниження митної вартості.

Митні ризики часто виникають у зоні відповідальності кількох державних органів. Тому якісна координація є обов'язковою. Основні напрями розширених заходів:

1. Інтеграція інформаційних систем ДМСУ з іншими державними структурами. Це дозволить автоматично ідентифікувати порушників.

Приклад: обмін даними з ДПС щодо ризикових імпортерів.

2. Активація участі України в міжнародних мережах (WCO CENcomm, RILO). Це дає доступ до світових баз ризиків.

3. Створення спільних міжвідомчих груп швидкого реагування. Для реагування на масштабні схеми зловживань.

4. Проведення міжнародних операцій типу «STOP», «PANGAEA», «Joint Customs Operations (JCO)». Україна регулярно бере участь у таких операціях, що демонструє ефективність міжвідомчої кооперації.

Корупційні ризики суттєво знижують ефективність системи управління митними ризиками. Тому антикорупційні заходи є невід'ємною частиною організаційної реформи. Розширені антикорупційні механізми:

1. Запровадження внутрішніх комплаєнс-політик. Аналіз ризикових рішень, перевірка дій інспекторів, аудит профілів.

2. Автоматизація процедур як антикорупційний інструмент. Чим менше ручного втручання - тим менше можливостей для маніпуляцій.

3. Впровадження інструменту «анонімної скриньки» для бізнесу. Суб'єкти ЗЕД можуть повідомляти про неправомірні дії.

4. Регулярні зовнішні аудити та моніторинг ефективності. Приклад: огляди ДМСУ, проведені у рамках оцінювання виконання рекомендацій WCO.

Оцінка ефективності - це основа для вдосконалення системи. Ключові напрями розширення:

1. Визначення системи КРІ для аналітичних та контрольних підрозділів. Серед таких показників можуть бути:

- частка результативних спрацювань АСАУР;
- час на опрацювання ризикових декларацій;
- кількість виявлених порушень у межах окремих профілів ризику.

2. Регулярний перегляд профілів ризику. Наприклад, щомісячна перевірка ефективності профілю.

3. Впровадження ВІ-панелей для керівництва митниць. Дашборди дозволяють аналізувати обсяг ризикових операцій у режимі реального часу.

4. Післяконтрольний аналіз пропущених ризиків. Це допомагає виявляти слабкі місця у профілюванні.

Цифрові заходи включають:

- автоматизацію аналітичних процесів;
- впровадження алгоритмів машинного навчання;
- розробку електронних модулів моніторингу;
- інтеграцію з міжнародними системами.

Приклад з практики ДМСУ: запуск модуля «є-Акциз» та оновлення АСАУР у 2023 році для автоматичного відстеження підакцизних товарів.

Характеристика основних організаційних заходів наведена в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1 – Таблиця-схема організаційних заходів щодо підвищення ефективності управління ризиками

Напрямок	Основні організаційні заходи	Приклади з практики ДМСУ
Організаційна структура	Централізація аналітичних функцій, регіональні центри компетенцій, стандартизація процедур	Аналітичні групи щодо імпорту авто (2021)
Кадрова політика	Навчальні програми, мотивація, внутрішні освітні платформи	EU4PFM тренінги 2022–2023
Регламенти та процедури	Уніфіковані алгоритми, чек-листи, електронні рішення	Автоматичні виклики огляду для групи ризику
Міжвідомча взаємодія	Обмін даними, спільні операції, участь у WCO мережах	Операції JCO, PANGEA
Антикорупційні заходи	Комплаєнс, зовнішній аудит, автоматизація	Аудити WCO рекомендацій
Моніторинг ефективності	KPI, ВІ-панелі, післяконтрольний аналіз	Статистичні звіти ДМСУ
Цифровізація	Машинне навчання, електронні модулі, інтеграція систем	Оновлена АСАУР 2023
Комунікації	Зустрічі з бізнесом, зворотний зв'язок, центри обслуговування	Митні ради при митницях

Застосування комплексного підходу до управління ризиками у митній справі на основі сучасних цифрових технологій дозволить мінімізувати

негативні наслідки різноманітних загроз та забезпечити стабільність економіки і безпеку держави [55].

Організаційні заходи становлять фундамент для ефективного функціонування системи управління митними ризиками. Вони формують кадрову, методологічну та управлінську базу, яка дозволяє успішно реалізувати сучасні аналітичні інструменти, забезпечити прозорість процесів і підвищити результативність митного контролю [56-60]. Комплексна модернізація організаційної структури, кадрового забезпечення, взаємодії між відомствами та внутрішніх процедур створює умови для формування інноваційної, гнучкої та стійкої системи, здатної відповідати на виклики сучасної зовнішньоекономічної діяльності.

3.3 Імплементация міжнародного досвіду в українську практику

Стандарти Світової митної організації (ВМО) формують універсальну основу для побудови ефективних, прозорих та ризик-орієнтованих митних систем.

Для України імплементация цих стандартів є стратегічним кроком у напрямі інтеграції до європейського митного простору.

Ключові елементи стандартів ВМО включають:

1) Концепцію «єдиного вікна» (Single Window), що передбачає подання документів суб'єктом ЗЕД один раз з автоматичним поширенням між усіма держорганами.

2) Комплексну модель управління ризиками (Risk Management Compendium), яка формує послідовність етапів: ідентифікація, оцінювання, пріоритезація та моніторинг.

3) Пост-аудит як основну форму контролю після пропуску товару, що у країнах ЄС замінює більшість фізичних оглядів на кордоні.

4) Концепцію «довіри до бізнесу», за якою добросовісні підприємства одержують спрощення процедур і зниження рівня ризиковості.

Проблеми імплементації в Україні:

- недостатня автоматизація та слабе використання попередньої інформації;
- обмежений аналітичний потенціал для пост-аудиту;
- нерівномірне виконання процедур між регіональними митницями.

Втім, адаптація цих елементів поступово здійснюється, зокрема завдяки цифровим модулям контролю, методичним рекомендаціям ВМО та гармонізації законодавства з Митним кодексом ЄС.

Програма Авторизованого Економічного Оператора є центральною частиною митної політики ЄС, спрямованою на формування мережі надійних учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Вона дозволяє зосередити увагу митниці на суб'єктах із підвищеними ризиками, одночасно надаючи добросовісному бізнесу значні спрощення.

Основні типи статусів АЕО:

- АЕО-С - спрощення митних формальностей;
- АЕО-S - безпека та захищеність ланцюгів постачання;
- АЕО-F - повний статус.

Переваги для бізнесу:

- прискорене оформлення;
- менше фізичних оглядів;
- пріоритетний розгляд декларацій;
- використання єдиного пакету документів при транзиті.

Переваги для держави:

- підвищена точність профілювання ризиків;
- формування списку надійних партнерів;
- можливість фокусувати контроль на ризикових компаніях.

Основні проблеми імплементації програми АЕО в Україні:

- невелика кількість компаній зі статусом АЕО;
- низька інформованість бізнесу;

- складність процедур подання та аудиту підприємств;
- відсутність широких угод про взаємне визнання (MRA) зі сторонами ЄС.

Рекомендовані кроки розвитку:

- 1) цифровізація процедури подання документів;
- 2) прискорення термінів розгляду заяв;
- 3) підготовка аналітиків для оцінювання внутрішніх систем контролю компаній;
- 4) активізація переговорів про укладення MRA з ЄС та іншими країнами.

Цифрова трансформація є ключовим фактором модернізації митниці в умовах глобалізації торгівлі та зростання обсягів переміщення товарів.

Провідні митні служби світу використовують комплексні цифрові платформи, інтегровані з системами ризик-менеджменту, логістичними мережами, прикордонними службами та бізнес-структурами.

Міжнародні цифрові моделі, значущі для України:

1) ICS2 (Import Control System 2, ЄС) - система попереднього інформування, яка обробляє дані до прибуття вантажу та дозволяє виконувати автоматизований аналіз ризику.

2) NCTS (New Computerised Transit System) - електронна система спільного транзиту ЄС, що забезпечує повний цифровий контроль переміщення товарів. Україна вже інтегрована до цієї системи.

3) Електронні сервіси контролю: е-квитанції, е-дозволи, автоматизовані огляди - інструменти, що значно скорочують час оформлення.

4) Використання штучного інтелекту для аналізу ризикових моделей, класифікації суб'єктів та прогнозування порушень. Такі системи успішно використовуються у Канаді, Сінгапурі та Південній Кореї.

Необхідні кроки для України [61-61]:

- інтеграція ML-модулів у АСАУР;
- створення централізованої платформи аналітики ризиків;
- автоматизація міжвідомчого обміну інформацією;

- узгодження цифрових стандартів із регламентами ЄС.

Ці інструменти дозволять скоротити навантаження на митні пункти, підвищити точність профілювання ризиків та забезпечити прозорість процедур.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі було визначено та обґрунтовано ключові напрями модернізації системи управління ризиками в митній діяльності України. Проведений аналіз свідчить, що ефективність ризик-орієнтованого митного контролю залежить від збалансованої взаємодії трьох компонентів: удосконаленої методології, оптимізованої організаційної структури та кадрового потенціалу, а також інтеграції міжнародних стандартів і цифрових технологій.

Перш за все, визначено, що методологія управління ризиками потребує системної модернізації.

Ефективний аналіз ризиків неможливий без:

- розширення аналітичних інструментів, включаючи застосування методів статистичного моделювання, машинного навчання, аналізу великих даних;
- удосконалення профілів ризику та критеріїв автоматичного відбору декларацій;
- забезпечення єдності методологічних підходів у всіх митницях України;
- переходу від суто фіскального контролю до багатовимірної оцінки ризиків, яка враховує економічні, безпекові та логістичні фактори.

Встановлено, що сучасна методологія має бути побудована на принципах адаптивності, прозорості та комплексності, що відповідає кращим міжнародним практикам.

Акцентовано на необхідності глибоких організаційних змін у діяльності митних органів.

Зокрема, обґрунтовано, що підвищення ефективності управління ризиками можливе лише за умови:

- оптимізації структури підрозділів, створення центрального аналітичного хабу та регіональних центрів компетенцій;
- зміцнення кадрового потенціалу через професійну підготовку, сучасні освітні платформи та мотиваційні механізми;
- уніфікації внутрішніх процедур, електронізації службових рішень та запровадження прозорих регламентів;
- розширення міжвідомчої координації й доступу до оперативної інформації;
- розвитку комплаєнс-культури та запобігання корупційним ризикам;
- впровадження системи показників ефективності (KPI) та регулярного моніторингу результативності профілів ризику.

Отже, організаційні заходи створюють інституційну основу, без якої модернізація методології неможлива.

Доведено, що повноцінна трансформація системи управління ризиками є невіддільною від імплементації міжнародного досвіду та гармонізації з європейськими й глобальними стандартами.

Насамперед йдеться про:

- впровадження рекомендацій і стандартів ВМО (SAFE Framework, Risk Management Compendium, пост-митний аудит, концепція «єдиного вікна»);
- активний розвиток інституту Авторизованого Економічного Оператора (АЕО) як ключового елементу довіри між державою та бізнесом;
- масштабну цифровізацію митних процедур - інтеграцію з системами ICS2, NCTS, впровадження електронних сервісів і штучного інтелекту в аналіз ризиків.

Таким чином, імплементація міжнародних моделей не лише підвищує прозорість і передбачуваність митного контролю, але й забезпечує відповідність України вимогам майбутнього членства в ЄС.

Узагальнюючи, можна зробити такі висновки.

Удосконалення методології є фундаментом побудови ефективної системи управління ризиками й вимагає підвищення аналітичної спроможності, розвитку автоматизованих інструментів та оновлення критеріїв оцінювання ризиків.

Організаційна модернізація створює інституційні умови для сталого функціонування системи, забезпечуючи професійність персоналу, координацію між відомствами та прозорість процесів.

Міжнародна інтеграція та цифровізація слугують каталізатором реформ і визначають стратегічний вектор розвитку української митниці відповідно до європейських стандартів.

У комплексі ці три напрями формують сучасну, адаптивну і результативну модель управління митними ризиками, яка відповідає вимогам часу та сприяє підвищенню економічної безпеки держави, стимулюванню легальної торгівлі та покращенню інвестиційного клімату України.

ВИСНОВКИ

У дипломній роботі комплексно розглянуто теоретичні, аналітичні та практичні аспекти управління ризиками в митній діяльності України, що дозволило сформулювати цілісне уявлення про сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку ризик-орієнтованої моделі митного контролю. Результати роботи свідчать, що ефективна система управління митними ризиками є одним із ключових інструментів забезпечення економічної безпеки держави, сприяння легальній міжнародній торгівлі та наближення української митниці до стандартів Європейського Союзу та Світової митної організації.

У першому розділі було визначено теоретико-методологічні основи управління ризиками. Дослідження сутності митних ризиків дозволило встановити, що вони мають багатовимірний характер і охоплюють фіскальні, безпекові, криміногенні, логістичні та інші загрози. Класифікація ризиків та аналіз їхніх джерел дали змогу показати складність формування адекватної системи реагування. Розгляд наукових підходів до управління ризиками показав, що сучасні моделі базуються на принципах вибіркості, об'єктивності, пропорційності та автоматизації контролю. Окремо було досліджено нормативно-правову базу, яка регламентує роботу СУР в Україні. Було встановлено, що законодавство загалом відповідає міжнародним підходам, однак потребує гармонізації з нормами Митного кодексу ЄС, удосконалення критеріїв ризиковості та посилення регуляторних механізмів пост-митного аудиту.

Другий розділ був присвячений аналізу практичної реалізації системи управління ризиками в діяльності Державної митної служби України. Дослідження організаційної структури виявило низку проблем: фрагментарність функцій між підрозділами, недостатню координацію, нерівномірний розподіл компетенцій та ресурсів. Аналіз застосовуваних методів, включаючи профілі ризику, автоматизовану систему АСАУР, індикатори ризику та статистику результативності контролю, показав, що система має значний потенціал, проте її

ефективність обмежують низький рівень інтеграції інформаційних ресурсів, недостатній розвиток аналітичних інструментів і кадровий дефіцит у сфері аналітики. Оцінка ефективності СУР засвідчила, що рівень результативних спрацювань залишається нерівномірним, а частина порушень виявляється не на етапі митного оформлення, а в ході подальших перевірок. Це свідчить про потребу в удосконаленні логіки профілювання, збільшенні частки автоматизації, розвитку пост-митного контролю та оптимізації організаційних процесів.

У третьому розділі запропоновано комплекс заходів для вдосконалення управління ризиками в митній діяльності України. По-перше, обґрунтовано напрями модернізації методології управління ризиками, включаючи застосування методів аналізу великих даних, машинного навчання, удосконалення критеріїв ризиковості та запровадження аналітичних моделей прогнозування порушень. По-друге, визначено ключові організаційні заходи, що охоплюють реформування структури підрозділів, розвиток кадрового потенціалу, стандартизацію процедур, цифровізацію процесів та зміцнення міжвідомчої взаємодії. По-третє, було акцентовано на необхідності імплементації міжнародного досвіду, зокрема стандартів ВМО, інституту Авторизованого Економічного Оператора та цифрових систем ЄС (ICS2, NCTS), що забезпечує підвищення прозорості, прогнозованості та ефективності митного контролю.

Узагальнюючи результати дослідження, можна зробити такі висновки:

1. Україна перебуває на етапі активної модернізації митних процесів, де управління ризиками відіграє стратегічно важливу роль як інструмент балансування між спрощенням торгівлі та забезпеченням безпеки.
2. Сучасна система управління ризиками має значний потенціал, однак її ефективність стримується недоліками організаційного, кадрового та технічного характеру, а також обмеженою інтеграцією інформаційних ресурсів.
3. Розвиток ризик-орієнтованої моделі митного контролю потребує комплексних реформ, які охоплюють удосконалення методології, оптимізацію організаційної структури та цифрову трансформацію.

4. Імплементація міжнародного досвіду та стандартів є ключовою умовою успішної трансформації митної служби України відповідно до європейських вимог та глобальних практик.

5. Впровадження запропонованих заходів забезпечить створення сучасної, прозорої, ефективної системи управління ризиками, здатної оперативно реагувати на виклики міжнародної торгівлі, підвищувати рівень економічної безпеки держави та сприяти зміцненню її конкурентоспроможності.

Таким чином, результати дослідження підтверджують актуальність та необхідність подальшого вдосконалення управління ризиками в митній діяльності України, що є важливим кроком на шляху до інтеграції в європейський економічний простір та підвищення ефективності державного управління у сфері митної справи.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI станом на 16 трав. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>. (дата звернення: 17.09.2025).
2. Митний кодекс Європейського Співтовариства: Регламент, затверджений Європейським Парламентом і Радою (ЄС) від 23.04.2008 № 450. URL: http://logisticsinfo.ru/wp-content/uploads/2012/11/EUcustoms_Regulation.pdf (дата звернення: 17.09.2025).
3. Карпенко Г. Л., Коваль Н. О., Панфілова О. Є. Митне право ЄС: навчально-методичний посібник; освітні програми підготовки бакалаврів в НУ «ОЮА», галузі знань – 08 «Право», 29 «Міжнародні відносини», спеціальності – 081 «Право», 293 «Міжнародне право» / Г. Л. Карпенко, Н. О. Коваль, О. Є. Панфілова. Одеса: Фенікс, 2020. 118 с.
4. АЕО Compendium. URL: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/aeo-compendium.aspx> (дата звернення: 17.09.2025).
5. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур: Протокол № 976_005 від 26.06.99. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text (дата звернення: 18.09.2025).
6. Бугель Ю. В., Чекаловська Г. З. Управління ризиками в митній справі: сутність та теоретичні засади. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління*. 2020. Т. 31(70), № 4(2). С. 109-118.
7. Управління ризиками в митній справі: зарубіжний досвід та вітчизняна практика : монографія / за заг. ред. І.Г. Бережнюка. Хмельницький: ПП Мельник А.А., 2014. 288 с.
8. Осіпчук Д. С. Управління ризиками у митній справі в умовах воєнного стану. *Економіка, управління та адміністрування*. 2024. 2(108), С. 16–21.

9. Тищенко В. Ф., Кулик Ю.С. Митні ризики: сутність та управління. *Економіка та суспільство*. 2023. № 55. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-15> (дата звернення: 19.09.2025).

10. Туржанський В., Неліпович О. Європейські орієнтири розвитку системи управління митними ризиками в Україні. *Сталий розвиток економіки*. 2024. № 1 (48). С. 206–213.

11. Шевчук А.М., Сушко В.О. Особливості управління та селекції митних ризиків. *Актуальні питання фінансової теорії та практики* : зб. матеріалів Дев'ятої заоч.-дистанц. наук. конф. студентів і молодих вчен., 15 квіт. Тернопіль, 2022. Ч. 1. С. 139–142.

12. Рибка Н.В. Особливості митного контролю як системи управління ризиками у процесі інтегрування України до світової митної системи в умовах воєнного стану. *Актуальні проблеми сучасного бізнесу: обліково-фінансовий та управлінський аспекти* : матеріали IV міжнар. науково-практ. інтернетконф., 22–23 берез. Львів, 2022. Ч. 2. С. 309–311.

13. Система управління ризиками в державній митній справі України : монографія / за заг. ред. О.А. Фрадинського. Хмельницький : НДІ ФП УДФСУ, 2019. 228 с.

14. Федоришина Л.М. Митні ризики: підходи до трактування та класифікація. *Східна Європа: Економіка, бізнес та управління*. 2019. Випуск 3(20). С. 127-135.

15. Кулик Г.О. Класифікаційна модель системи ризиків у митній службі України. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України*. 2012. № 2. С. 91–98.

16. Кулик Г.О. Митні ризики та ризики в управлінні системою Державної митної служби України: сутність та співвідношення. *Державне управління та місцеве самоврядування*. 2012. Вип. 4 (15). С. 167–174.

17. Рудніченко Є.М., Несторишен І.В. Класифікація ризиків у митній справі. *Митна безпека*. 2012. № 1–2. URL:

<http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/2034/3/2.pdf> (дата звернення: 23.09.2025).

18. Івченко І.Ю. Моделювання економічних ризиків і ризикових ситуацій : навчальний посібник. Київ : ЦУЛ, 2007. 344 с.

19. Подра О. П., Петришин Н. Я. Особливості управління ризиками у митній сфері. *Management and entrepreneurship in Ukraine: the stages of formation and problems of development*. 2022. Vol. 4, numb. 1. С. 32-39.

20. Мальцев А.А., Аминев Р.Б. Система управління ризиками в роботі митних органів. *Прикладна економіка*. 2006. № 4. С. 89–92.

21. Якимчук Т.І., Красовська Ю.В., Подлевська О.М. Методи управління митними ризиками в зовнішньоекономічній діяльності. *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування*. 2021. Т. 4, № 92. С. 481–491.

22. Разумей Г.Ю. Розвиток механізмів електронного управління митними ризиками. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2019. № 3(22). С. 267–276.

23. Резнік Н. П., Вербівський С. В. Митне регулювання логістичних процесів в умовах цифровізації. *Молодий вчений*. 2022. № 12. С. 117-121.

24. Saptebani N.-I., Mocan M. Importance of Physical Customs Control Risk Management: a Comprehensive Approach. *Proceedings of the 19th International Conference on Business Excellence 2025*. 2025. pp. 1808-1815.

25. Herts D. B., Thomas H. Evaluating the Risks in Acquisition. *LRP*. 1982. Vol. 15. P. 45–48.

26. Неліпович О. В. Система управління ризиками як інструмент спрощення митних процедур в контексті євроінтеграції. *Modern economics*. 2020. № 24. С. 119-124.

27. Булана В. В., Брендак А. І., Попель С. А. Система управління ризиками в митній сфері: сутність та базові принципи. *Митна безпека*. 2013. № 2. С. 11-16.

28. Borysenko O., Vasyl'yeva O., Katerna O., Masiuk I., & Panakhi O. Modeling the Risks of the Global Customs Space. *Journal of Risk and Financial*

Management. 2022. 15(12). URL: <https://doi.org/10.3390/jrfm15120598> (дата звернення: 19.10.2025).

29. Коновалов Ю. О. Система управління ризиками в Міністерстві доходів і зборів України, митний аспект. *Митна безпека*. 2013. № 1. С. 38-42.

30. Донець Л.І. Економічні ризики та методи їх вимірювання : навчальний посібник. Київ : Центр навч. літератури, 2006. 312 с.

31. Комаров О.В. Адміністрування митних ризиків як сучасний механізм підвищення ефективності митних процедур. *Митна безпека*. 2014. № 1. С. 26-33.

32. Про розвиток системи управління ризиками у сфері митного контролю на період до 2022 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2017 р. № 978-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/978-2017-p> (дата звернення: 20.10.2025).

33. Несторишен І. В., Руда Т. В., Неліпович О. В. Особливості застосування системи управління ризиками в морських пунктах пропуску. *Сталий розвиток економіки*. 2013. № 4. С. 299-303.

34. Неліпович О. В. Митні формальності на авіаційному транспорті в Україні. *Modern economics*. 2017. № 4. С. 107-113.

35. Ковальова М. Л. Особливості системи управління митними ризиками: світовий та український досвід. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. 2021. №35. С. 42–46.

36. Неліпович О. В. Особливості застосування автоматизованих систем управління митними ризиками: європейський досвід. *Modern economics*. 2019. № 17. С. 177-182.

37. Marja Ylönen & Terje Aven. A new perspective for the integration of intelligence and risk management in a customs and border control context. *Journal of Risk Research*. 2023. 26:4. P. 433-449.

38. The priorities: EU Strategy and Action Plan for customs Risk Management. Official web-site URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-

customs/customs-risk-management/priorities-eu-strategyaction-plan-customs-risk-management_en (дата звернення: 11.10.2025).

39. Валігура В.А., Дроць М.В. Митні ризики в умовах війни в Україні. *Актуальні питання фінансової теорії та практики* : зб. матеріалів Дев'ятої заоч.-дистанц. наук. конф. студентів і молодих вчен., 15 квіт. Тернопіль, 2022. Ч. 1. С. 23–24.

40. Мирончук В., Матвеев М., Голомша Н. Митні процедури забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України в умовах війни. *Економіка та суспільство*. 2022. № 39. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-43> (дата звернення: 05.10.2025).

41. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) : Конвенція Ради Мит. Співробітництва від 18.05.1973 р. станом на 12 лип. 2023 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text (дата звернення: 17.09.2025).

42. SAFE Framework of Standards. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf> (дата звернення: 17.09.2025).

43. Agreement on Trade Facilitation. URL: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm (дата звернення: 17.09.2025).

44. The Arusha Declaration and TANU's Policy on Socialism and Self Reliance, Azimio la Arusha. URL: <https://web.archive.org/web/20201201143651/https://www.marxists.org/subject/africa/nyerere/1967/arusha-declaration.htm> (дата звернення: 17.09.2025).

45. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15#Text> (дата звернення: 11.10.2025).

46. Неліпович О. В. Нормативно-правове забезпечення управління митними ризиками в Україні. *Modern economics*. 2018. № 11. С. 129-134.

47. Бережнюк І. Г., Несторишен І. В., Неліпович О. В. Генеза категорії «митна процедура» в законодавчому та науковому контекстах. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки*. 2014. Вип. 25. С. 163-170.

48. Комаров О. В. Митне регулювання та правове забезпечення адміністрування ризиків у митній галузі в контексті гарантування державної безпеки: управлінський аспект. *Інвестиції: практика та досвід*. 2014. № 5. С. 114-121.

49. Державна Митна Служба. Плани та звіти роботи. URL: <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti> (дата звернення: 30.10.2025).

50. Державна Митна Служба. У 2024 році митники завадили незаконному переправленню через кордон тютюнових та алкогольних виробів на понад 103 млн грн. URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/u-2024-rotsi-mitniki-zavadili-nezakonnomu-perepravlenniu-cherez-kordon-tiutiunovikh-ta-alkogolnikh-virobiv-na-ponad-103-mln-grn-1991> (дата звернення: 30.10.2025).

51. Державна Митна Служба. Статистика та реєстри. URL: <https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri> (дата звернення: 30.10.2025).

52. Державна Митна Служба. За 11 місяців 2024 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на 17,8 млрд грн. URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/za-11-misiatsiv-2024-roku-mitnitsi-derzhmitsluzhbi-viiavili-porushen-mitnikh-pravil-na-178-mlrd-grn-1933> (дата звернення: 30.10.2025).

53. Міністерство фінансів України. Українська митниця в горизонті-2030. URL: https://mof.gov.ua/uk/news/ukrainska_mitnitsia_v_gorizonti-2030_meta__pidgotovka_do_vstupu_do_mitnogo_soizu_ta_ies (дата звернення: 30.10.2025).

54. Міністерство фінансів України. Митний огляд за III квартал 2025 року: Українська митниця – розвиток попри війну. URL: https://www.mof.gov.ua/uk/news/mitnii_ogliad_zh_iii_kvartal_2025_roku_ukrainska_mitnitsia__rozvitok_popri_viinu__prezentatsiia-5378 (дата звернення: 30.10.2025).

55. Берестов І.В., Пестременко-Скрипка О.С., Шелехань Г.І., Берестова Т.Т. Цифровізація процесів митного контролю та митного оформлення вантажів на залізничному транспорті. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки*. 2022. Вип. 5(36), ч.ІІ. С. 291-298.

56. Осіпчук Д.С. Управління ризиками у митній справі в умовах воєнного стану. *Економіка, управління та адміністрування*. 2024. № 2(108). С. 16-21.

57. Тищенко В. Ф., Стасова Д. О. Виклики та перешкоди: роль митної політики в економічному відновленні України під час війни. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2023. № 9. С. 32-35.

58. Резнік Н. П., Боштан А. Л. Особливості здійснення митного контролю в Україні у період війни. *Молодий вчений*. 2022. № 11. С. 103-107.

59. Які нововведення діють на Митниці в умовах війни. The Page. URL: <https://thepage.ua/ua/experts/yakinovovvedennya-diyut-na-mitnici-v-umovah-vijni> (дата звернення: 30.10.2025).

60. Тищенко В. Ф., Скляр А. Р. Використання тарифного та нетарифного регулювання при переміщенні через митний кордон України. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2023. № 3. С. 32-35.

61. Митне оформлення товарів на період воєнного стану: ключові новації для бізнесу. Asters Law. URL: https://www.asterslaw.com/ua/press_center/publications/mitne_oformlennya_tovariv_na_period_voennogo_stanu_klyuchovi_novatsii_dlya_biznesu/ (дата звернення: 27.10.2025).

62. Васильєва О.О., Дем'янов М.В. Цифровізація митних процедур та управління ризиками. *Цифрова трансформація бізнесу та економіки: від теорії до практики*: матеріали Університетської науково-практичної конференції, 28 листопада 2025 р. Національний університет «Запорізька політехніка», Запоріжжя. 2025.