

Література:

1. Катренко А.В. Дослідження операцій : підручник. Львів : «Магнолія Плюс», 2004. 549 с.
2. Данчук В.Д., Прокудін Г.С., Цуканов О.І., Аль-Амморі А. Моделі, методи і алгоритми розв'язання задач теорії ігор : навч. посібник. Київ : НТУ, 2018. 292 с.
3. Кунда Н.Т. Дослідження операцій у транспортних системах : навч. посібник для студентів напряму «Транспортні технології» вищих навчальних закладів. Київ : Видавничий дім «Слово», 2008. 400 с.
4. Прокудін Г.С., Хоботня Т.Г., Третиниченко Ю.О., Коп'як Н.В. Застосування змішаних стратегій при управлінні міжнародними вантажними перевезеннями. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки»*. 2021. Вип. 1 (48). С. 283–292.
5. Прокудін Г.С., Чупайленко О.А., Прокудін О.Г., Хоботня Т.Г. Прийняття рішень в умовах невизначеності при організації міжнародних автомобільних вантажних перевезень *Open Access Peer-reviewed Journal: European Journal of Science Review*. 2021. № 1(36). P. 10–16.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-230-2-24>

RISKS DURING THE DELIVERY OF GOODS IN INTERNATIONAL COMMUNICATION

РИЗИКИ ПІД ЧАС ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Chupaylenko O. A. Чупайленко О. А.

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor кандидат технічних наук, доцент,
Associate Professor at the Department of International Transportation and Customs Control National Transport University доцент кафедри міжнародних перевезень та митного контролю Національний транспортний університет

Kolesnyk Yu. O. Колесник Ю. О.

Master's degree магістр
National Transport University Kyiv, Ukraine Національний транспортний університет м. Київ, Україна

Зовнішньоекономічна діяльність кожної країни регламентується відповідними законодавчими актами, що відображають торгівельну

політику окремої держави стосовно торгівельних стосунків з іноземними партнерами. Разом з тим, ведення будь-якого виду господарської діяльності обумовлює появу низки ризиків, які впливають на кінцевий результат – мету ведення того чи іншого виду діяльності. Процес ведення зовнішньоекономічної діяльності та здійснення кожної окремої зовнішньоекономічної операції не є виключенням та об'єктивно передбачає вплив на них сукупності факторів, які мають постійний або мінливий прояв.

Для того щоб визначити, що собою являє ризик зовнішньоекономічної діяльності, необхідно визначити сутність поняття «ризик». У зв'язку з тим, що немає чіткого трактування категорії «ризик підприємства-суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності», найбільш доцільно визначити це поняття крізь призму наявних трактувань суміжних категорій: «господарський ризик», «підприємницький ризик», «економічний ризик». З урахуванням виявлених недоліків цих визначень (розкриття змісту ризику лише через його витратний характер, врахування лише однієї з його сторін: суб'єктивної чи об'єктивної), було запропоноване визначення наступного змісту – ризик підприємства-суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності – економічна категорія, яка відображає результат реалізації обраного рішення у вигляді успіху, невдачі або відхилення від поставленої мети під час проведення виробничо-господарської, в тому числі зовнішньоекономічної діяльності, з урахуванням впливу внутрішнього і зовнішнього середовищ [1, с. 29].

Під ризиком ЗЕД варто розуміти імовірність одержання додаткового прибутку чи збитків у сфері специфічної, чітко регламентованої управлінської діяльності, пов'язаної з визначенням можливих відхилень від поставленої мети, які можна якісно і кількісно охарактеризувати. Такий підхід є універсальним і вимагає розробки і впровадження заходів для мінімізації негативного впливу ризиків на результати усіх видів підприємництва в сфері зовнішньоекономічної діяльності [1, с. 37].

Нестабільність середовища в якому здійснюються операції на зовнішньому ринку, є однією з головних причин, що викликають у реальному житті ризик зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Сьогодні у зовнішньоекономічній діяльності нараховується близько 150 видів ризиків. У дослідженнях було зосереджена увага на ризиках, які виникають при перевезенні вантажів, тому більш детальніше розглянемо транспортні ризики та їх класифікацію.

Проте в літературі немає єдиної думки в цьому питанні. Виявлені дослідження дали змогу виявити більше від п'ятдесяти класифікаційних ознак і більше від двохсот видів ризику.

Транспортний ризик – ризик, який виникає у зв'язку з транспортними операціями, тобто процесом переміщення матеріальних цінностей (вантаж) і людей в просторі, і пов'язаний з потенційною можливістю зниження споживчих властивостей об'єктів і порушенням умов їх переміщення (терміни, кінцевий пункт).

Класифікація транспортних ризиків вперше була приведена Міжнародною торговою палатою в Парижі в 1919 р і уніфікована в 1936 р. В даний час різні транспортні ризики класифікуються за ступенем і щодо відповідальності в чотирьох групах: E, F, C, D [2, с. 35].

Пропонуються інші загальні принципи класифікації транспортного ризику.

За характером обліку ризику поділяються на зовнішні й внутрішні [3, с. 97]. До зовнішніх належать ризики, що прямо не залежать від діяльності підрозділу, який реалізує транспортне обслуговування й виникають при взаємодії з елементами зовнішнього середовища. До внутрішніх – ризики, зумовлені діяльністю самого підрозділу, що реалізує транспортне обслуговування. На рівень цих ризиків впливають ділова активність керівництва підприємства; вибір маркетингової стратегії, політики; виробничий потенціал, технічне оснащення, рівень продуктивності праці, техніка безпеки.

Створення ризикової ситуації обумовлено такими чинниками: непередбачені зміни у внутрішніх і зовнішніх умовах діяльності; наявність альтернативних рішень; імовірність виникнення збитків; імовірність одержання додаткового прибутку.

На рис. 1 представлені можливі джерела виникнення ризиків при здійсненні зовнішньоторговельних операцій, які поділені на 4 групи: при укладанні контракту, під час перевезення вантажу, при розрахунках між контрагентами та під час митного оформлення.

Ризики ЗЕД можна систематизувати наступним чином: ризики, пов'язані з вибором країни здійснення зовнішньоекономічної операції, що містить ризики політичні та макроекономічні; ризики, пов'язані з вибором іноземного партнера; маркетингові ризики, зокрема інформаційні, інноваційні та галузеві; транспортні ризики; ризики, пов'язані з укладанням контракту; комерційні ризики в ЗЕД; ризики, пов'язані з митним регулюванням.



Рис. 1. Джерела виникнення ризиків за певними напрямками

У реальних обставинах підприємця мало цікавлять усі зовнішні та внутрішні чинники, що викликають ризик зовнішньоторговельної діяльності, його більше займають конкретні ризики, властиві кожній його угоді окремо, тим більше, що ризики зовнішньоторговельних угод складають ризик зовнішньоторговельної діяльності підприємства. Таким чином, на перше місце виходить ризик зовнішньоторговельної угоди, а не діяльності в цілому.

Ризики що виникають при митному оформленні та митному контролі

Ці ризики породжуються, у першу чергу, розбіжностями національних норм країн експорту, транзиту та імпорту щодо застосування тарифного та нетарифного важелів регулювання зовнішньоторговельних операцій. Необізнаність або недостатня обізнаність експортера чи імпортера (сторін зовнішньоторговельної угоди) та перевізника з основними вимогами щодо процедур перетину митного кордону, виконання митних формальностей при оформленні експорту та імпорту товару, особливості митного контролю при перевезенні товарів по національній митній території різних країн – це джерела виникнення

ризиків, які є наслідком недостатньої інформованості всіх учасників та виконавців зовнішньоторговельної угоди. Виділимо найчастіші митні ризики.

1) Ризики, що пов'язані з невчасністю проведення сертифікації товару.

2) Ризик неправильного розрахунку митних зборів, акцизів, ПДВ і так далі.

3) Недотримання вимог щодо заповнення документів зовнішньоекономічної операції.

4) Незадовільне інформаційне забезпечення операції, і пов'язані з ним виконання вимог нормативних актів і вказівок митних установ.

5) Ризик неправильного вибору транспортного засобу що не відповідає вимогам Митної конвенції МДП.

Ці ризики несуть в собі безліч чинників, які негативно впливають на хід проведення операції. Один з найбільш істотних – часовий. Це особливо важливо, коли товар вже перетнув митну межу України.

Різний товар вимагає різного часу на проведення сертифікації.

Чим триваліший цей процес, тим більші збитки із-за простою транспортного засобу або контейнера, штрафів за прострочення митних і інших платежів. Крім того, існує певний ризик відмови в сертифікації товару.

Інший важливий чинник – інформаційний. Знання умов проходження митних процедур, останніх змін, можливих перешкод дозволяє максимально передбачити і запобігти ризикам, які пов'язані з ними.

Наведений перелік основних джерел виникнення ризику митного контролю та митного оформлення надає уяву стосовно того, що дана сукупність ризиків поглинає всі попередні сукупності та додатково визначає джерела ризиків, що пов'язані виключно з митною справою.

Аналізуючи кожне з джерел ризику митного контролю та митного оформлення можна дійти висновку стосовно того, що вони складають собою основні напрямки діяльності митних органів щодо боротьби з контрабандою, порушеннями митних правил та ухиленнями від сплати належних сум податків та зборів, захисту економічних інтересів держави. Окрім того, виявлені ризики дають можливість оцінити вартісні показники попереджених збитків, що могли бути нанесені державі у разі не виявлення митними органами даного ризику при здійсненні зовнішньоторговельної операції.

Результати проведення процедур узагальнення, систематизації, аналізу виявлених ризиків і, окрім того, оцінка можливих економічних наслідків для окремої країни дозволяють координувати діяльність всіх державних органів щодо впровадження необхідних змін сукупності

елементів тарифного та нетарифного регулювання зовнішньої торгівлі для усунення передумов породження ризиків при здійсненні зовнішньоторговельних операцій.

Література:

1. Старостіна А.О., Кравченко В.А. Ризик-менеджмент: теорія та практика : навчальний посібник. Київ : ІВЦ, 2019. 200 с.
2. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень : навч. посібн. для студ. напряму «Транспортні технології» / Н.Т. Кунда. К. ВД «Слово». 2018. 464 с.
3. Митний контроль на автомобільному транспорті / А.П. Писарев, О.В. Рождественський, М.М. Чечель, П.В. Пашко ; за ред. Каленського М.М. Київ : Знання. 2019. 189 с.