

## АНАЛІЗ ЗАХОДІВ ЩОДО МОЖЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ПРИ МИТНОМУ КОНТРОЛІ В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Альошинський Є.С., доктор технічних наук, професор, Український державний університет залізничного транспорту, Харків, Україна, aesevgeny@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4462-1111

Буласва К.О., Український державний університет залізничного транспорту, Харків, Україна, ekaternabulaeva@icloud.com, orcid.org/0001-0002-7876-8111

## ANALYSIS OF IMPLEMENTATION POSSIBILITY MEASURES OF THE RISK MANAGEMENT SYSTEM AT CUSTOMS CONTROL IN THE UKRAINIAN PORTS

Aloshynskiy Ye.S., Engineering (Dr.), Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine, aesevgeny@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4462-1111

Bulayeva K.O., Ukrainian state university of railway transport, Kharkiv, Ukraine, ekaternabulaeva@icloud.com, orcid.org/0001-0002-7876-8111

**Вступ.** Постійно зростаючі обсяги зовнішньої торгівлі в світі диктують митній службі України завдання щодо проведення політики ефективного митного регулювання. При цьому від митниці вимагається не тільки вдосконалення контрольних процедур і підвищення якості організації митного контролю, а й встановлення партнерських взаємовідносин з бізнесом. Митне регулювання здійснюється в умовах обмеженості ресурсів у митних органах з одного боку і зростанням потоків товарів і транспортних засобів з іншого. В цих умовах митні органи при проведенні контролю повинні виходити з принципу вибірковості і, як правило, обмежуватися тільки тими формами контролю, які є достатніми для забезпечення дотримання митного законодавства України.

Для спрощення вибору форм митного контролю останнім часом в багатьох країнах використовується система управління ризиками (СУР) [1].

### **Основна частина.**

**Метою дослідження** є аналіз загроз виникнення митних ризиків і перспектив розвитку системи управління ризиками як методу митного адміністрування і важеля впливу при виявленні можливих порушень митного законодавства.

У зв'язку із цим, використання закордонної практики управління ризиками в митній справі може стати важливим кроком для розробки і впровадження системи управління ризиками (СУР) в діяльність митної служби Одеського морського торгового порту. Це забезпечить формування сучасної системи митного адміністрування, побудованої на застосуванні принципу вибірковості контролю та ефективному розподілі сил і ресурсів [2].

На сьогодні управління ризиками повинне стати основним базисним принципом сучасних методів митного контролю. Цей метод дозволяє оптимально використовувати ресурси митних органів, що не зменшують ефективність митного контролю, та звільняє більшість учасників зовнішньоекономічної діяльності від зайвого контролю. Процедури, засновані на управлінні ризиками, дозволяють контролювати проведення митного оформлення на ділянках, де існує найбільший ризик, дозволяючи основній масі товарів і фізичних осіб порівняно вільно проходити через митницю.

Підвищення ролі митниці в забезпеченні фіскальних завдань і поповненні доходів державного бюджету вимагає не тільки вдосконалення контрольних процедур та підвищення якості організації митного контролю, а й встановлення партнерських взаємовідносин з бізнесом, неухильного дотримання діючих законів і нормативних актів, уніфікації тарифів і митного законодавства, взаємодії з іншими державними органами на національному та міжнародному рівнях.

Застосування підходу до митного контролю, заснованого на методах управління ризиками, дозволить митним службам: зосередити увагу на областях підвищеного ризику і тим самим більш ефективно використовувати свої ресурси; підвищити можливості виявлення порушень митного законодавства, що пов'язані з ухиленням від сплати митних платежів і податків [3].

Як правило, до уваги СУР потрапляють ризики недостовірного декларування, умисного заниження ваги та вартості товару за свідомо неправильно вказаним кодом по Українському класифікатору товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД) з метою заниження розміру

митних платежів або взагалі ухилення від їх сплати [4]. Таким чином, під митним ризиком розуміється ймовірність недотримання митного законодавства України.

Основним інструментом механізму мінімізації ризиків при здійсненні посадовими особами митних органів оформлення і контролю є профіль ризику. Профіль ризику - сукупність інформації про область ризику, індикаторів ризику, а також заходи щодо мінімізації ризику.

Визначення ризиків в митній службі повинне полягати в тому, щоб виявляти можливі матеріальні збитки від порушення митного законодавства при випуску товарів через кордон. Загальний збиток від несприятливих наслідків буде являти собою суму втрат підприємців або держави і може бути виражений в грошовій формі. Так втрати держави складаються з недонадходжень митних платежів до державного бюджету через недостовірне декларування товарів, необґрунтованого повернення ПДВ учасникам зовнішньоекономічної діяльності, втрат вітчизняних виробників при заниженні цін на імпортні товари. Втрати імпортерів і експортерів складаються з витрат внаслідок псування товарів і збільшення терміну їх транспортування та реалізації [5].

Ймовірності несприятливих результатів оцінюються емпірично як відносини числа виявлених несприятливих наслідків митного контролю до загальної кількості партій, що пройшли митне оформлення і контроль.

Ціллю управління митними ризиками є мінімізація можливих сумарних втрат від невірних рішень при здійсненні митного контролю. Для кількісної визначеності цієї характеристики слід враховувати ймовірність  $P_i$ -го ризику та можливу шкоду при несприятливому підході  $C_i$ .

Відповідно до вищезазначеного розроблено процедуру визначення економічної ефективності для сформованої системи в межах ППС, що являє собою різницю між умовним прибутком при вибірковому (Пвб) та суцільному (Пс) контролі

$$\Delta C = P_{\text{ВИБ}} - P_C, \quad (1)$$

$$P_C = E_{\text{ШТР}} \cdot \alpha \cdot \beta \cdot n - E_{\text{ВИТ}} \cdot n - E_{\text{НЕВИЯВ}} \cdot \beta(1-\alpha) \cdot m, \quad (2)$$

$$P_{\text{ВИБ}} = E_{\text{ШТР}} \cdot \alpha \cdot \beta \cdot m - E_{\text{ВИТ}} \cdot m - E_{\text{НЕВИЯВ}} \cdot \beta(n - \alpha \cdot m), \quad (3)$$

де  $\alpha$  – ймовірність виявлення порушень митних правил чи будь-яких порушень при контролі всього судна;

$\beta$  – ймовірність наявності порушень митних правил чи будь-яких порушень в потоці об'єктів (наприклад, окремих контейнерів);

$E_{\text{ШТР}}$  – штрафи за виявлення порушень митних правил чи будь-яких інших порушень, грн.;

$E_{\text{ВИТ}}$  – питома вартість витрат на проведення контрольних функцій, грн.;

$E_{\text{НЕВИЯВ}}$  – умовні збитки при невиявленні одного з будь-яких порушень, грн.;

$n$  – кількість контейнерів, які підлягають вибірковому контролю з їх загальної кількості  $n$  ( $m \in n$ ).

При здійсненні як вибіркового, так й суцільного контролю умовний прибуток складає різницю між умовним доходом (штрафом за виявлення порушень) і витратами на проведення контрольних функцій та втратами держави, яких не вдається запобігти при невиявленні будь-яких порушень:

Якщо  $E_{\text{ВИТ}} < \beta \cdot \alpha (E_{\text{ШТР}} + E_{\text{НЕВИЯВ}})$ , то переваги матиме вибірковий контроль.

В межах митної системи не представляється можливим керувати значеннями ринкової ціни  $C_i$  (втрати від невірних рішень можуть змінюватися лише в результаті зміни ставки податків, тарифів та податкового законодавства, що поза компетенцією митної служби). Тому  $C_i$  приймається як параметр цільової функції і залишається незмінним в рамках існуючої юридичної та нормативної бази державного регулювання зовнішньої торгівлі.

Однак можлива негативна ситуація управління в рамках митної системи: її можна зменшити за допомогою розробки нових процедур митного контролю, збільшення його глибини та розширення сфери охоплення. Скорочення вірогідності  $i$ -го ризику за певний період часу позначимо  $P_i$ . При незмінній величині відповідної шкоди  $C_i$  зменшення його вірогідності призводить до бажаного скорочення сумарного збитку за величиною  $C$ :

Таке скорочення сумарного збитку потребує тимчасових, трудових та фінансових ресурсів, які обмежені. До того ж система тотального митного контролю втрачає актуальність. Нова система

передбачає вибірковість контролю та його форми з обліком раціонального використання ресурсів митних органів та витрат бізнесу.

З урахуванням ресурсних обмежень задача управління ризиками може бути формалізована у вигляді класичної задачі лінійного програмування: в планові періоди часу максимізувати скорочення сумарного збитку за всіма митними ризиками при наявності граничних норм витрат часу (Т), фінансів (К) та людських ресурсів (L):

В даний час за причини відсутності відповідних нормативів, оцінка параметрів моделі лінійного програмування ( $C_i, t_i, k_i, l_i$ ) може здійснюватися тільки емпірично за допомогою методів регресійного аналізу. На точність цих оцінок істотно впливає дефіцит інформації та ступінь достовірності. Тому оцінка ризиків здійснюється на основі всієї наявної у митних органах інформації про результати митного контролю та виявлених випадків порушення законодавства України.

СУР повинна об'єднувати в собі ряд новітніх митних технологій, що базуються на холистичних підходах, які забезпечують підвищення ефективності роботи митних служб, не ставлячи під загрозу інтереси торгівлі. СУР, що базується на нейронній мережі та настроєна на роботу з обмеженим попередньо заданим переліком класифікованих індикаторів, завантажує конкретні показники цих індикаторів із вхідного джерела інформації, наприклад вантажної митної декларації або транзитної декларації. Далі показники індикаторів обробляються СУР за допомогою спеціального математичного алгоритму у прихованому програмному середовищі. За результатами обробки формується кінцевий коефіцієнт рівня ризику, від 0,01 до 1,00. Сама шкала попередньо поділена, наприклад, на три сектора - зелений, жовтий і червоний. Відповідно, отриманий і таким чином буде позначено рівень ризику, наприклад - високий, середній, низький.

Таблиця 1 – Індикація результатів аналізу ризиків

Table 1 - Indication of the risk analysis results

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

Автоматизована система аналізу та управління ризиками, що пропонується до застосування в українських портах, могла би базуватися на міжнародній практиці європейських країн. Зокрема, наприклад, застосування системи управління ризиками в Великобританії засноване на діяльності одного з Центрів попередньої аналізу (Pre-Selection Hub) та автоматизованої системи визначення рівня ризику. Зазначений Центр попереднього аналізу був утворений 1 травня 2004р. і територіально розташовується в г. Дувр - найбільшому морському порту Великобританії.

Центр є регіональним підрозділом митної служби та контролює проходження вантажів через митну територію у Південно-Східній Англії. Вказаний Центр займається ризиками Королівської митної та акцизної служби Великобританії, що має єдину базу даних, яка пов'язана з базами даних інших правоохоронних та контролюючих органів країни. Велика частина перевезених вантажів походить з країн Європейського Союзу. При перевезенні таких вантажів відсутня митна декларація, а представляються лише транспортні та комерційні документи, які містять дуже обмежений перелік інформації з того, що необхідно для проведення ефективного митного контролю. В такій ситуації непорушна є інформація від інших контрольних органів, яка отримується завдяки організації єдиної бази даних.

Вхідна інформація аналізується автоматизованою системою визначення рівня ризику, яка в результаті видає кінцевий коефіцієнт рівня ризику, що базується на оперативному, в режимі он-лайн,

підключенні митного інспектора до центрального комп'ютерного комплексу та отриманні автоматичного рішення, на базі якого побудовані всі його подальші дії. Інспектор візуально переглядає випадки виявлення високого або близького до високого рівня ризику, при необхідності переглядає деталі аналізу показників (які індикатори присвоюють високий рейтинг ризику) та приймає рішення про необхідність застосування заходів щодо мінімізації ризиків. Якщо співробітник центру вважає необхідним прийняти заходи з мінімізації ризику, то в спеціальному текстовому вікні програми він вказує, які саме дії рекомендується провести інспектору оглядової групи. Наприклад, провести опитування водія вантажівки, за результатами опитування прийняти рішення про необхідність проведення огляду товарів.

У разі прийняття рішення про проведення митного огляду транспортний засіб із вантажем у першу чергу направляється на інспектування з використанням рентгенівського інспекційно-оглядового комплексу. Митниця має у своєму розпорядженні пересувний рентгенівський ІДК, який дозволяє в цілому за 5-6 хв. зробити повний рентгенівський знімок транспортного засобу з вантажним відділенням.

Якщо після дослідження рентгенівського знімку у посадової особи митниці залишаються сумніви у вмісті вантажного відділення, то транспортний засіб пропонується перемістити на критий контрольний майданчик, де проводяться митні перевірки товарів. Результати проведення митного огляду передаються по електронним каналам зв'язку в Центрі та регіональній митній адміністрації.[7]

Виходячи з європейського (та зокрема британського) досвіду роботи митних органів, для подальшого зростання ефективності СУР в Україні необхідне проведення ряду впроваджень, що дозволяють митним службам створювати умови для ефективного захисту економічної безпеки країни та надання максимального сприяння розвитку зовнішньоекономічної діяльності.

1. Необхідно відзначити створення системи бальної оцінки суб'єкта ЗЕД.

Існують анкети, що містять критерії оцінки учасника ЗЕД. Кожному критерію присвоюється бал, визначена сума балів передбачає віднесення конкретної особи до зони низького або високого ризику. Такий підхід дозволить відступити від використання експертного методу, в певній мірі формалізувати процес і провести аналіз виключно на основі об'єктивних даних з формуванням в результаті зваженого висновку.

2. Необхідно налагодити більш тісне співробітництво між країнами ЄС по частині роботи СУР. Дана єдина система Центру інформації та аналізу ризиків дозволить взаємодіяти з митницями портів, аеропортів та з іншими пропускними пунктами.

3. Необхідно забезпечити повний доступ до митних органів до ряду інших відомств: податкові, правопорядкові органи.

У разі функціонування такої єдиної інформаційної бази між державними органами ефективність заходів, що проводяться митними органами спільно з іншими міністерствами та відомствами щодо "проблемних" організацій та "фірм-одноденок", безсумнівно, зростає.

4. Забезпечити двосторонній обмін.

Передбачається, що учасники ЗЕД отримують спеціальні спрощення при митному очищенні, а також додатковий плюс до ділової репутації, а взамін митним органам відкривається доступ до інформації про транзакції, контрагентів та інших учасників мереж поставок.

5. Проводити пост-митний аудит, який представляє собою митний контроль товарів після випуску.

Процедури, пов'язані з аудитом, проводяться після митного оформлення, є ефективним засобом для здійснення митного контролю, так як дають більш чітку та всеосяжну картину угод, тому що відображені в бухгалтерських книгах та облікових записках учасників ЗЕД.

Заходи з перевірки постановки товарів на баланс організації, перевірці бухгалтерських документів і відомостей (прихід товару, видача товару на виробництво і т.д.) носять одиничний характер і не відображають глобальність проблем, які існують в даний час при митному контролі після їх випуску.

6. Здійснювати моніторинг процедур митного оформлення товарів як для постійних, так і для нових учасників ЗЕД.

При цьому ретельному аналізу повинні піддаватися не тільки такі основні критерії як: вартість, походження, тарифна класифікація товарів, але й мотиви, що спонукали приватні ЗЕД, який здійснював оформлення в одній митниці - здійснити митне оформлення в іншій митниці.

7. Розвиток системи електронного декларування товарів та розширення сфери застосування даного вигляду декларування.

При електронному декларуванні вантажів максимальна кількість процедур можна проводити на віддаленому місці, обмінюючись з митницею електронними документами. У цьому випадку митні процедури стають більш прозорими та комфортними для учасників зовнішньоекономічної діяльності.

8. Необхідно згрупувати сильні і слабкі моделі управління ризиками по можливостям і загрозам, після чого виявити сильні і слабкі сторони митної системи та опрацювати варіанти управління ризиком (SWOT-аналіз).

9. Необхідно зосередити увагу на якості дотримання законодавства учасниками ЗЕД, а не ставити в пріоритет поповнення державного бюджету.

10. Надавати можливість учасникам ЗЕД доплачувати платежі на початкових етапах і не попадати в розряд порушників, тим самим, втрачаючи час і гроші при оглядах та інших формах контролю.

11. Необхідно мати у наявності уповноважених економічних операторів, щоб їх кількість відповідала кількості учасників ЗЕД [8, 9]

Таким чином (задля умови впровадження в Україні сучасних форм проведення митних процедур, що базувались би на досвіді роботи контролюючих органів провідних держав), система управління ризиками в портах України повинна прийти на зміну тотальному 100-відсотковому контролю, що стане тим дієвим механізмом, який буде спрямований на забезпечення інтересів усіх учасників митних правовідносин - як держави, так й суб'єктів ЗЕД.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Костин А. А. Система управления рисками при осуществлении таможенного контроля : учеб. для студ. высш. техн. учебн. заведений / А. А. Костин. - СПб. : Интермедия, 2014. – 222 с.
2. Афонин П. Н. Управление рисками в таможенном деле / Д. Н. Афонин, А. Ю. Лямкина. - СПб. : Интермедия, 2017. - 278 с.
3. Морозов Н. В. Минимизация рисков в таможенных органах Украины [Электронный ресурс] / Н. В. Морозов // Режим доступа: <http://www.prognoz.ru/expert/material/8343>. - Загл. с экрана.
4. Полухин И. В. Система управления рисками в работе таможенных органов / И. В. Полухин, Н. С Крайденко // Сибирский государственный аэрокосмический университет. – 2011. – С. 211.
5. Афонин П. Н. Методология управления рисками: учебное пособие для специальности «Таможенное дело» / П. Н. Афонин. - СПб.: Интермедия, 2016.— 264 с.
6. Стафеева Н. П. Модель инновационного исследования по управлению рисками в условиях развития таможенной сферы / Н. П. Стафеева // Северо – Западный институт управления. – 2016. – С. 157-158.
7. Быркова Е. Как работает система управления рисками в Евросоюзе? [Электронный ресурс] / Е. Быркова // 2017. – Режим доступа: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/45158-kak-rabotaet-sistema-upravleniya-riskami-v-evrosoyuze.html>. - Загл. с экрана.
8. Стратегия развития системы управления рисками в Украине до 2022 года [Электронный ресурс] // РБК-Україна. – Режим доступа: <https://www.rbc.ua/rus/news/kabmin-utverdil-strategiyu-razvitiya-sistemy-1514450652.html>. - Загл. с экрана.
9. Система регулирования рисков [Электронный ресурс] // Таможенная система Украины. – Режим доступа: <https://www.ewlog.com.ua/sistema-regulirovaniya-riskov.html>. - Загл. с экрана.

#### REFERENCES

1. Kostin A. A, Sistema upravleniya riskami pri osushchestvlenii tamozhennogo kontrolya [Risk management system for customs control]. Saint Petersburg. : Intermediya Publ., 2014. 222 p.
2. Afonin P. N. Upravleniye riskami v tamozhennom dele [Risk Management in Customs]. Saint Petersburg. : Intermediya Publ., 2017. 278 p.
3. Morozov N. V. Minimizatsiya riskov v tamozhennykh organakh Ukrainy (Virtual space: new communication phenomena). – Minimization of risks in customs of Ukraine. - Available at: <http://www.prognoz.ru/expert/material/8343>.
4. Polukhin I. V., Kraydenko N. S. Sistema upravleniya riskami v rabote tamozhennykh organov [Risk management system in the work of customs]. Sibirskiy gosudarstvennyy aerokosmicheskiy universitet - Siberian state aerospace university, 2011, p. 211.

5. Afonin P. N. Metodologiya upravleniya riskami: uchebnoye posobiye dlya spetsialnosti «Tamozhennoye delo» [Methodology of risk management: a textbook for the specialty "Customs"]. Saint Petersburg : Intermediya Publ., 2016. – 264 p.

6. Stafeeva N. P. Model innovatsionnogo issledovaniya po upravleniyu riskami v usloviyakh razvitiya tamozhennoy sfery [Model of innovation research on risk management in conditions of development of customs sphere]. Severo – Zapadnyy institut upravleniya – North – West institute of management, 2016, pp. 157-158.

7. Byrkova Ye. Kak rabotaet sistema upravleniya riskami v Evrosouze? (Virtual space: new communication phenomena). – How does the risk management system work in the European Union? / 2017. Available at: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/45158-kak-pabotaet-sistema-uppavleniya-piskami-v-evposoyuze.html>.

8. Strategiya razvitiya sistemy upravleniya riskami v Ukraine do 2022 goda (Virtual space: new communication phenomena). RBK – Ukraine – Strategy for developing the risk management system in Ukraine until 2022. Available at: <https://www.rbc.ua/rus/news/kabmin-utverdil-strategiyu-razvitiya-sistemy-1514450652.html>.

9. Sistema regulirovaniya riskov (Virtual space: new communication phenomena). – Risk management system. Available at: <https://www.ewlog.com.ua/sistema-regulirovaniya-riskov.html>.

#### РЕФЕРАТ

Альошинський Є.С. Аналіз заходів щодо можливості впровадженню системи управління ризиками при митному контролі в портах України / Є.С. Альошинський, К.О. Булаєва // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Ч.1: Серія «Технічні науки» – К.: НТУ, 2017. – Вип. 20.

У статті розглядаються шляхи підвищення ефективності митного контролю за допомогою використання сучасних форм його організації та забезпечення.

Об'єкт дослідження: діюча система управління ризиками в митних пунктах пропуску України.

Метою дослідження є аналіз загроз і перспектив розвитку системи управління ризиками як методу митного адміністрування і важеля впливу при виявленні можливих порушень митного законодавства.

Метод дослідження: управління ризиками, як основний базисний принцип сучасних методів митного контролю.

Застосування підходу до митного контролю, заснованого на методах управління ризиками, дозволить митним службам: зосередити увагу на питанні підвищеного ризику і тим самим більш ефективно використовувати свої ресурси; підвищити можливості виявлення порушень митного законодавства, а також учасників зовнішньої торгівлі; надати законослухняним учасникам зовнішньої торгівлі і пасажиром більш сприятливі умови для проведення митного контролю; прискорити торгівлю і пересування. При виборі форм митного контролю використовується система управління ризиками. Основне завдання системи управління ризиками - штатне використання інформаційних та методологічних рішень в практиці діяльності митних органів України та мінімізації ризиків, що виникають при митному контролі та оформленні.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження: система управління ризиками в портах України повинна прийти на зміну тотальному 100-відсотковому контролю і буде тим дієвим механізмом, який спрямований на забезпечення зростання обсягів зовнішньої торгівлі на території України, поповнення державного бюджету шляхом проведення політики ефективного митного регулювання.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ, МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ПРИНЦИП ВИБІРКОВОСТІ, ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ, МІНІМІЗАЦІЯ РИЗИКІВ, ДОСТОВІРНЕ ДЕКЛАРУВАННЯ, ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА, ДЕРЖАВА, СПІВРОБІТНИЦТВО.

#### ABSTRACT

Aloshynskiy Ye.S., Bulayeva K.O. Analysis of measures for the possible introduction of a risk management system for customs control in the Ukraine ports. Project management, systems analysis and logistics. Part 1: Series «Engineering». Kyiv. National Transport University. 2017. Vol. 20.

The article considers ways to increase the efficiency of customs control by using modern forms of its organization and provision.

Object of research: the existing system of risk management at customs checkpoints in Ukraine.

The purpose of the study is to analyze the threats and prospects of the risk management system as a method of customs administration and a lever of influence when detecting possible violations of customs legislation.

The application of a customs control approach based on risk management methods will allow the customs services: focus on high-risk issues and more efficiently use their resources; increase the possibilities of detecting violations of customs legislation, and participants in foreign trade; to provide law-abiding foreign trade participants and passengers a favorable conditions for customs control; to accelerate trade and movement. When choosing forms of customs control a risk management system is used. The main task of the risk management system is the regular use of informational and methodological decisions in the practice of the Ukraine authorities customs activities and minimization of risks arising from customs control and registration.

The results of the article: the system of risk management in the Ukraine ports should replace the total 100-percent control and will be the effective mechanism aimed at ensuring for the growth volumes of foreign trade on the territory of Ukraine, replenishment of the state budget through the implementation of effective customs regulation policy.

**KEYWORDS: RISK MANAGEMENT SYSTEM, CUSTOMS REGULATION, PRINCIPLE OF CHOOSING, FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY, RISK MINIMIZATION, ACCURATE DECLARATION, ECONOMIC SECURITY, STATE, COOPERATION.**