

УДК 658.155.2

## КІЛЬКІСНЕ ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКИХ МИТНИХ РИЗИКІВ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Н.Ю. Подольчак, д.е.н., професор

А.В. Тодошук

Національний університет «Львівська політехніка», Львів, Україна

*Подольчак Н.Ю., Тодошук А.В. Кількісне оцінювання рівня підприємницьких митних ризиків машинобудівних підприємств.*

У статті проаналізовані існуючі методи оцінювання митних ризиків. Сформовано модель для оцінювання підприємницького митного ризику як ймовірності настання позитивних чи негативних наслідків при перетині кордону продукцією, майном чи працівниками машинобудівних підприємств. Розроблено модель оцінювання підприємницьких митних ризиків шляхом визначення витрат та втрат під час виконання зовнішньоекономічної діяльності підприємствами із застосуванням дерева ймовірностей.

*Ключові слова:* підприємницькі митні ризики, машинобудівне підприємство, оцінювання ризиків

*Подольчак Н.Ю., Тодошук А.В. Количественная оценка уровня предпринимательских таможенных рисков машиностроительных предприятий.*

В статье проанализированы существующие методы оценки таможенных рисков. Сформирована модель для оценки предпринимательского таможенного риска как вероятности наступления положительных или отрицательных последствий при пересечении границы продукцией, имуществом или работниками Машиностроительных предприятий. Разработана модель оценки предпринимательских таможенных рисков путем определения затрат и потерь при выполнении внешнеэкономической деятельности предприятиями с применением дерева вероятностей.

*Ключевые слова:* предпринимательские таможенные риски, машиностроительное предприятие, оценки рисков

*Podolchak N.Y., Todoshchuk A.V. Quantitative evaluation of customs risks entrepreneurial engineering enterprises.*

The paper it was analyzed the existing customs risk assessment methods. It was formed the model of the customs business risk as the likelihood of positive or negative consequences at the border products, property or employees of engineering companies. The model assessment of customs business risk basing on evaluation of expenses and losses during the execution of international business activity using probability tree.

*Keywords:* custom business risks, machine-building enterprise, risk assessment

У науковій літературі сформовано багато різноманітних способів та методів кількісного оцінювання рівня ризиків. До основних груп методів кількісного оцінювання ризиків слід віднести: статистичний методи, аналізування доцільності витрат, експертного оцінювання, використання аналогій, аналітичний та комбінований методи. Усі методи оцінювання ризиків можна поділити на дві великі групи: методи із домінуванням суб'єктивного чинника (метод експертного оцінювання, метод використання аналогій), методи із домінуванням об'єктивного чинника (статистичний метод, аналізування доцільності витрат, аналітичний метод) та комбінований метод.

Усі об'єктивні методи доцільно застосовувати лише у випадку, коли є в наявності значні бази даних із достовірними статистичними показниками діяльності підприємства, конкурентів, інших суб'єктів ринку тощо. Натомість методи із домінуванням суб'єктивного чинниками використовуються за умови значного експертного потенціалу (знання, досвід, відчуття ринку тощо) із оцінювання ризиків. При цьому не слід забувати та враховувати при оцінюванні митних ризиків специфіку таких ризиків.

### Аналіз останніх досліджень та публікацій

У підписаній нашою державою Київській конвенції є спеціально розроблений Компедіум з управління ризиками в митних органах [1], який включає в себе два томи з управління ризиками. Перший присвячений організаційному забезпеченню ризик-менеджменту у діяльності митних органів. А другий том безпосередньо містить інформацію про оцінювання, ідентифікування та профілювання ризиків. Також розроблено міжнародний стандарт AS/NZSISO 31000:2009 (4360:1995, 4360:1999, 4360:2004), який містить технологію кількісного та якісного оцінювання ризиків [2].

Митні підрозділи використовують у роботі розроблений та законодавчо закріплений метод кількісного оцінювання митного ризику. Він виявляється у формуванні так званих профілів ризику, який встановлює рівень ризику. Виходячи із пріоритетів митних підрозділів, а саме – забезпечення повноти та своєчасності сплати

податків та зборів, контролювання за дотриманням нормативно-правових актів при перетині кордону продукції машинобудування, майна та представників машинобудівних підприємств, профіль ризику визначається за певними встановленими показниками: митно-тарифне регулювання (найбільш прискіпливо перевіряється, що дає максимальні надходження у вигляді митних платежів, тобто продукція із значними обсягами переміщення або високими митними ставками, а також так звана продукція «прикриття», яка зовні схожа на продукцію з високими ставками мита, однак належить до групи із низькими ставками мита), походження продукції (найризикованішими групами вважаються продукція походженням із країн, з якими Україна має укладені угоди про вільну торгівлю, продукція із сумнівним походженням країни-виробника, або продукція, яка нехарактерно виготовляється у країні походження), ціна

продукції (асиметричність у митній вартості у порівнянні із товарами аналогами) та інші [3].

Побудова профілів ризиків виконується автоматизовано шляхом використання спеціального модуля автоматизованої системи аналізу та управління ризиками, який оцінює ризик валютно-митної декларації (ВМД), і відповідно формує заходи для перевірки зовнішньо-економічних операцій (ЗЕО) державному службовцю, який виконує митне оформлення та контроль [4].

Важливо, що при оцінюванні рівня ризиків, окрім наведених вище показників використовується індикатор позитивної або негативної історії суб'єкта ЗЕД (наявність або відсутність порушень проходження митного контролю у попередні періоди). Для інформативності процесу оцінювання ризиків кожен рівень митного ризику представляється у вигляді певного кольору (табл. 1).

Таблиця 1. Результати оцінювання ризиків та наочне представлення митних ризиків [5]

Колір ідентифікації ризику за певною ВМД	Сутність
Зелений	За ВМД модулем аналізу ризиків не виявлено ризику. Рішення про форму контролювання інспектором приймається самостійно.
Жовтий	За ВМД модулем аналізу ризиків виявлено ризик та сформовано перелік форм контролю. Усі форми контролювання передбачають виконання документальної перевірки та інших заходів, що не потребують огляду вантажу чи транспортних засобів.
Червоний	Виявлено високий рівень ризику, який передбачає що потребують ретельного огляду вантажу чи транспортних засобів.

Однак цей законодавчо встановлений метод визначає митний ризик з позиції держави, який не дає змоги оцінити рівень митного ризику для машинобудівного підприємства, оскільки наприклад, зберігання продукції на тимчасовому складі зберігання є ризиком, який несе витрати для підприємства, одна, прибуток для держави.

Зокрема Т. Ліпіхіна, узагальнивши вітчизняну та іноземну практику ідентифікування митних ризиків, пропонує такі види індикаторів виникнення ризиків:

- наявність помилок або перекручування даних про продукцію в супровідних документах;
- погана митна історія, із зафіксованими фактами порушення або намаганнями порушити зобов'язання перед митними органами (щодо декларування реальної вартості, сплати мита тощо);
- контрагенти суб'єкта ЗЕД і, насамперед, перевізник із сумнівною репутацією;
- надходження повідомлень із інших державних органів чи служб щодо певної партії продукції або дотримання необхідної процедури до специфічного виду продукції, що переміщується через митний кордон;
- великий обсяг митних платежів по продукції;
- відправлення виконується в контейнерах;
- незначні партії продукції широкого попиту [6].

Іноземний досвід свідчить, що використовуються схожі індикатори виявлення ризику у діяльності зарубіжних митних підрозділів, однак при цьому домінує метод «випадкового контролю» шляхом вибору перевірки партії вантажу генератором випадкових чисел. Тобто контролювання здійснюється лише незначного відсотку вантажів з метою виявлення ризиків. Однак відсутність фокусування на продукції із вищою ймовірністю виникнення митних ризиків потребує або збільшення кількості виконаних заходів контролювання або це зменшить результативність контролю. З іншого боку, якщо постійно контролювати виключно продукцію із найвищою ймовірністю виникнення митних ризиків, то можна теж створити середовище, де виникатимуть митні ризики (наприклад, підприємство може створити дочірнє підприємство із позитивною репутацією для одноразового використання перевезення через кордон великого обсягу контрабандної продукції).

У наукових працях в основному запропоновані методи та моделі оцінювання митних ризиків з позиції виключно митних органів. Відсутній інструментарій кількісного оцінювання митних ризиків з позиції суб'єкта ЗЕД.

*Мета статті полягає у формуванні моделі для оцінювання підприємницького митного*

ризиком як ймовірності настання позитивних чи негативних наслідків при перетині кордону продукцією, майном чи працівниками машинобудівних підприємств. Розробити модель оцінювання підприємницьких митних ризиків шляхом оцінювання витрат та втрат під час виконання ЗЕД підприємствами.

### Виклад основного матеріалу

Найпростіше кількісне оцінювання митних підприємницьких ризиків можна представити у вигляді такої формули:

$$R_m = P_m(X_m) * X_m, \quad (1)$$

де  $R_m$  – рівень митного підприємницького ризику;  $P_m(X_m)$  – ймовірність виникнення втрат або отриманого позитивного ефекту;  $X_m$  – обсяги втрат або отриманого ефекту.

Як правило, таку формулу використовують для розрахунку втрат внаслідок дії ризиків і відповідно вимірником в цій формулі є грошові одиниці. При цьому в більшості наукових працях вітчизняних та іноземних науковців розглядають та обраховують виключно негативні наслідки дії ризиків тобто отриманий збиток.

Ймовірність можна розраховувати як експертним, так і статистичним способом. Об'єктивний розрахунок виконується за такою формулою:

$$P_m(X_m) = \frac{q_m}{N_m}, \quad (2)$$

де  $q_m$  – кількість позитивних та негативних ситуацій митного підприємницького ризику;  $N_m$  – загальна кількість перетину кордону продукцією підприємства, майном чи фізичними особами (працівники підприємства).

Для підвищення точності отриманих оцінок доцільно розбити формулу окремо на врахування подій по кожному із чинників: продукція, майно та працівники підприємства в службових поїздках. Відповідно формула набуде вигляду:

$$P_m(X_m) = \left( \frac{q_{m1}}{N_{m1}} + \frac{q_{m2}}{N_{m2}} + \frac{q_{m3}}{N_{m3}} \right), \quad (3)$$

де  $q_{m1}$ ,  $q_{m2}$ ,  $q_{m3}$  – кількість позитивних та негативних наслідків підприємницького митного ризику при перетині кордону продукцією, майном чи працівниками підприємства відповідно;  $N_{m1}$ ,  $N_{m2}$ ,  $N_{m3}$  – загальна кількість перетинів кордону продукцією підприємства, майном чи фізичними особами (працівники підприємства) відповідно.

Формула для оцінювання митного підприємницького ризику набуде вигляду:

$$R_m = \left( \frac{q_{m1}}{N_{m1}} * X_{m1} + \frac{q_{m2}}{N_{m2}} * X_{m2} + \frac{q_{m3}}{N_{m3}} * X_{m3} \right), \quad (4)$$

де  $X_{m1}$ ,  $X_{m2}$ ,  $X_{m3}$  – кількість перетинів кордону продукцією підприємства, майном чи фізичними особами (працівники підприємства) відповідно.

Також для підвищення адекватності оцінювання рівня митних ризиків слід досліджувати ймовірність їх виникнення за кожною групою товарів, оскільки машинобудівна продукція

суттєво відрізняється за техніко-економічними параметрами: ціна, якість, габаритність, кількість комплектуючих та агрегатів тощо, що може суттєво вплинути на ймовірність виникнення ризику.

Іншим недоліком використання таких індикаторів оцінювання підприємницьких митних ризиків полягає в тому, що слід мати необхідну статистичну інформацію про минулі випадки виникнення ризиків. У нових підприємствах відсутня статистична інформація і відповідно її можна отримати або за допомогою банчмаркінгу або оціночним експертним способом. Також при зміні законодавства в сфері митного регулювання або відносин із країною партнером можуть виникати нові ризики, які не піддаються прогнозуванню на засадах використання існуючої статистичної інформації. Тому слід додати до оцінювання експертний спосіб і відповідно формула набуде такого вигляду:

$$R_m = \alpha_1 \left( \frac{q_{m1}}{N_{m1}} * X_{m1} + \frac{q_{m2}}{N_{m2}} * X_{m2} + \frac{q_{m3}}{N_{m3}} * X_{m3} \right) + \alpha_2 (P_{m4} * X_{m1} + P_{m5} * X_{m2} + P_{m6} * X_{m3}), \quad (5)$$

де  $\alpha_1, \alpha_2$  – вагові коефіцієнти статистичного та експертного оцінювання ризику відповідно, при цьому  $\sum_{i=1}^2 \alpha_i = 1$ .

Співвідношення між ваговими коефіцієнтами статистичної та експертної оцінки встановлюється відповідно до реальних умов. Якщо ситуація незмінна та не прогнозуються зміни тенденцій та трендів у зовнішньому середовищі, то домінувати повинен статистичний коефіцієнт тобто набирати значень від  $\alpha_1 \in [0,55 \div 0,95]$ . І навпаки при турбулентності середовища та волативності внутрішніх виробничо-господарських процесів домінуюче значення повинно віддаватися експертній оцінці і відповідно ваговий коефіцієнт набиратиме таких значень:  $\alpha_2 \in [0,55 \div 0,95]$ .

Також слід враховувати і наявність або відсутність статистичних даних за попередні періоди або аналогічних суб'єктів для оцінювання рівня підприємницьких митних ризиків. За умови відсутності схожих статистичних даних перевагу надають експертним методам і відповідно ваговий коефіцієнт експертного оцінювання має бути вищим. Гнучкість в оцінюванні дає змогу підвищити вірогідність оцінки рівня підприємницьких митних ризиків підприємства.

Таким чином отриманий змішаний метод нівелює недоліки двох інших підходів оцінювання рівня митного ризику.

Для оцінювання підприємницьких митних ризиків можна використати формулу додаткових витрат та втрат протягом переміщення продукції чи майна від продавця до покупця із перетином митного кордону. Відповідно формула набуде вигляду:

$$R_m = P_w * X_w + P_p * X_p + P_{plz} * X_{plz} + P_{bo} * X_{bo} + P_z * X_z + P_k * X_k, \quad (6)$$

де  $P_{nr}$  – ймовірність виникнення ризиків при розвантажуванні та навантажуванні продукції;  
 $X_{nr}$  – обсяг втрат при розвантажуванні та навантажуванні продукції, грн.;  
 $P_p$  – ймовірність виникнення ризиків при перевезенні продукції;  
 $X_p$  – обсяг втрат та додаткових витрат (в тому числі і простой) при перевезенні продукції, грн.;  
 $P_{plz}$  – ймовірність виникнення ризиків при сплаті митних платежів та зборів;  
 $X_{plz}$  – обсяг додаткових витрат та втрат внаслідок сплати митних платежів та зборів, грн.;  
 $P_{bo}$  – ймовірність виникнення ризиків внаслідок помилок митних брокерів або самостійному митному оформленні;  
 $X_{bo}$  – обсяг втрат внаслідок помилок митних брокерів або самостійному митному оформленні, грн.;  
 $P_k$  – ймовірність виникнення ризиків внаслідок помилок контрагентів (страхова компанія, кредитно-фінансова установа тощо);

$X_k$  – обсяги втрат внаслідок помилок контрагентів (страхова компанія, кредитно-фінансова установа тощо);  
 $P_z$  – ймовірність виникнення ризиків внаслідок зберігання продукції на ТМС;  
 $X_z$  – обсяг витрат внаслідок зберігання продукції на ТМС, грн.

При цьому ризики перевезення суттєво залежать від вартості перевезення, який формується із добутку тарифу на перевезення та відстані перевезення. Останній індикатор можна вимірювати як статистичним, так і експертним методом, а також можна використати змішаний метод оцінювання рівня ризику.

Виконаємо розрахунок рівня митних ризиків для діяльності ПАТ «Іскра» за результатами роботи у 2014 році, тобто врахувавши кількість невиконаних контрактів та втрат із різних обставин. При цьому ПАТ «Іскра» виконує як експортні, так і імпортні операції. Тому розрахуємо інтегральний показник рівня підприємницького митного ризику для експортних і для імпортних операцій (табл. 2).

Таблиця 2. Результати оцінювання митних ризиків у діяльності ПАТ «Іскра»

Види ризиків	Експортні операції	Імпортні операції
Ризик розвантажувально-навантажувальних робіт ( $P_{nr} * X_{nr}$ ), грн.	183382,142	57660,43782
Ризик перевізника ( $P_p * X_p$ ), грн.	18338214,2	5766043,782
Ризик платежів ( $P_{plz} * X_{plz}$ ), грн.	7335285,66	2306417,513
Ризик митного оформлення ( $P_{bo} * X_{bo}$ ), грн.	733528,566	345962,6269
Ризик дій контрагентів ( $P_k * X_k$ ), грн.	3300878,55	1268529,632
Ризик зберігання на ТМС ( $P_z * X_z$ ), грн.	2934114,27	1153208,756
Інтегральний підприємницький митний ризик ( $R_m$ ), грн.	32825403,3	10897822,75

Враховуючи ймовірнісну природу ризиків, слід цю формулу використовувати шляхом змішаного оцінювання. Тобто за наявності достовірних та практично незмінних статистичних даних (наприклад, вартість перевезення, вартість страхування, вартість банківського обслуговування, вартість страхування продукції, вартість отримання продукції на ТМС) для оцінювання рівня підприємницьких митних ризиків слід брати статистичні показники, при зміні та динаміці даних слід використовувати експертні оцінювання. Таким чином сформувавши такий метод можливо шляхом використання дерева ймовірностей. Для побудови дерева рішень для оцінювання підприємницького митного ризику. Тут важливо вибудувати послідовність виникнення митних ризиків та їхню причинно-наслідковість. Також слід обрати кількість альтернатив або ймовірностей виникнення ризиків. Як правило в науковій літературі присвяченій оцінюванню різних економічних ризиків за допомогою побудови дерева рішень пропонують обирати 2 (висока ймовірність або низька ймовірність) або 3 альтернативи (висока або середня або низька ймовірність) виникнення ризиків. Для побудови

слід використати такі позначення:  $V$  – висока ймовірність виникнення підприємницького митного ризику;  $N$  – низька ймовірність виникнення підприємницького митного ризику, а також конкретний обсяг втрат взято із розробленої вище моделі (рис. 1). Слід зазначити, що рівні суттєво відрізнятимуться від виду угоди та умов постачання згідно термінів Інкотермс. Найбільше дерево буде для продавця за умови використання груп постачання  $C$  та  $D$  і навпаки для покупця при використанні груп  $E$  та  $F$ .

Навіть для чотирьох видів митних ризиків та двох ймовірностей (високої та низької) є 16 альтернативних оцінок рівня митного ризику діяльності підприємства. Якщо ж розглядати три рівня ймовірностей, то відповідно отримаємо 81 альтернативних варіантів рівня митного ризику.

Це один із найтипівіших способів побудови дерева рішень, або дерева ймовірності настання митних ризиків. Таке дерево може мати іншу форму і іншу кількість рівнів виникнення митних ризиків. Можуть різнитися причинно-наслідкові зв'язки враховуючи, насамперед, конкретний митний пункт пропуску та машинобудівне підприємство із його номенклатурою продукції та



ЗЕО. Також на кожному рівні митні ризики можуть мати різну значущість для діяльності підприємства. Тому для вирізнення їхньої ваги слід ввести для розрахунку рівня ризиків значення вагових коефіцієнтів.

Формул для розрахунку рівня ризиків по дереву ймовірностей є дуже багато, найпоширенішою є формула знаходження за допомогою

середнього очікування, яка в нашому випадку повинна бути записана таким чином:

$$R_m = \sum_{i=1}^I (P_{min} * X_{min} + P_{miv} * X_{miv}), \quad (7)$$

де  $I$  – загальна кількість рівнів дерева ймовірності;  $i$  – певний рівень дерева ймовірності для оцінювання митного ризику.

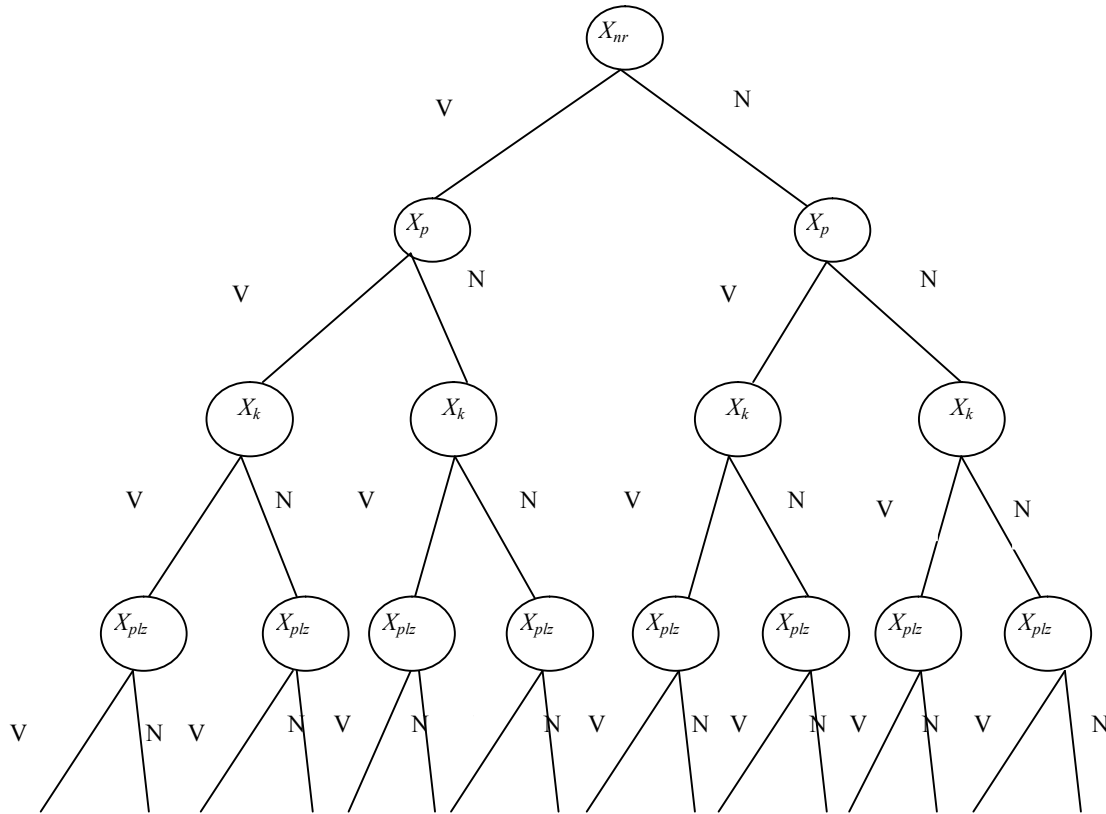


Рис. 1. Дерево ймовірностей оцінювання підприємницького митного ризику машинобудівних підприємств

Джерело: розробка автора

При цьому  $P_{min} = P_{miv} = 0,5$ . Зрозуміло, що в практичній діяльності такі випадки є надзвичайно рідкісними і відповідно формула не дає достатньо адекватних результатів оцінювання рівня ризиків.

Розглянемо конкретний приклад побудови дерева рішень для ПАТ «Іскра». При цьому допустимо, що ймовірність виникнення митного ризику змінюватиметься в діапазоні від 0 до +1. А їхня сума буде рівня 1. Обсяг втрат оцінювався керівниками підприємства із минулого досвіду, тобто виникнення таких втрат у минулому. В оцінюванні брали участь 5 працівників: заступник керівника підприємства з якості, фінансовий директор, керівник відділу ЗЕД, заступник керівника відділу ЗЕД та працівник відділу ЗЕД. Кожен із них будував власне дерево ймовірностей і після цього знаходилося середнє арифметичне і побудовано дерево наведено на рис. 2.

На етапі проведення навантажувально-розвантажувальних робіт виконуються підприємством самостійно, тому обсяг втрат або

додаткових витрат мав би бути однаковим, однак, детальний аналіз виконання таких операцій показав, що він різниться, а також ймовірність ризику різниться в залежності від обставин виконання розвантажувально-навантажувальних робіт (пора року, час доби, бригада, яка виконує, оскільки продуктивність праці в бригадах є різною тощо). Тому середні витрати візьмемо із попередніх розрахунків, а основним критерієм для диференціації буде продуктивність праці бригад 183382,142, а ймовірність, враховуючи відмінності наведені вище, становитиме низька – 40%, а висока – 60%.

Також різниться і вартість перевезення, оскільки вона коливається в залежності від перевізника від 2 до 3 євро за кілометр, а ймовірність при становитиме висока 55% та низька 45% відповідно. Розраховані витрати перевезення для великих перевізників: 16020264 грн., а використовуючи малі – 14303807 грн. Також підприємство при виконанні

експортних операцій активно залучає різномунітних контрагентів, які пропонують різні ціни на свої послуги. Тому їх згруповано за цінними пропозиціями у чотири групи:  $X_{k1}$  – 3630966 грн.;  $X_{k2}$  – 3267870 грн.;  $X_{k3}$  – 2640703 грн.;  $X_{k4}$  – 2310615 грн.

Враховуючи високий рівень невизначеності зовнішнього середовища та ризиковість діяльності фінансово-кредитних установ, то ймовірність

настання ризиків становитиме висока 65%, а низька 35%.

Отже, обравши конкретну бригаду по розвантажувально-навантажувальних роботах, перевізника, а також інших контрагентів, підприємство може поррахувати відповідно ймовірний рівень митного ризику, який виражається у додаткових фінансових витратах та втратах.

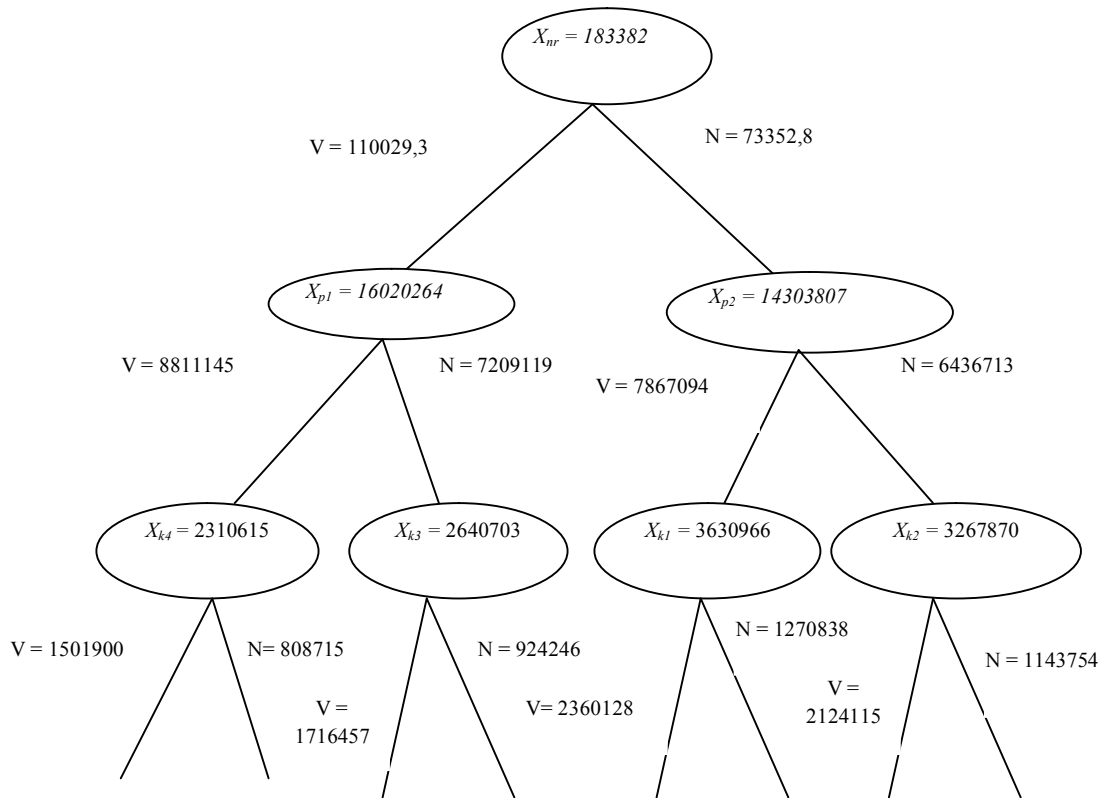


Рис. 2. Дерево ймовірностей оцінювання підприємницького митного ризику експортних операцій ПАТ «Іскра»

## Висновки

Зрозуміло, що не може бути універсально-еталонного дерева ймовірності виникнення підприємницького митного ризику для усіх машинобудівних підприємств. Також слід врахувати і конкретну партію товару, обраний митний перехід, умови Інкотермсу, які використовувались при постачанні продукції та інші чинники внутрішнього та зовнішнього середовища на момент виконання ЗЕО та низку інших внутрішніх та зовнішніх чинників.

Тому пропонуємо ввести для дерева ймовірностей вагові та поправочні коефіцієнти, які не змінюють структуру самого дерева за причинно-наслідковими зв'язками виникнення ризиків, однак модифікують значення рівня ризиків і визначають основні, найбільш ймовірні види митних ризиків.

Подальші дослідження слід спрямувати на розвиток методів зниження підприємницьких митних ризиків, використовуючи результати оцінювання їхнього рівня.

## Список літератури:

1. Customs Risk Management Compendium [Electronic source]. – World Customs Organization. – AccessРежим доступу: <http://www.wcoomd.org>.
2. Joint Technical Committee OB-007 (2009), AS / NZSISO 31000:2009: Risk-management – Principles and guidelines.
3. Наказ № 597 «Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками в митній службі України» від 24.05.2012 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show>.

4. Пашко П. В. Функції митної політики / П. В. Пашко // Вісник Академії митної служби України. – 2009. – № 1(41). – С. 16 – 22.
5. Митна політика та митна безпека: концептуальне визначення і шляхи забезпечення / [Пашко П. В., Бережнюк І. Г., Гребненьник О. П. та ін.]. – К.: Знання, 2012. – 215 с.
6. Ліпихіна Т. Удосконалення системи митного контролю / Т. Ліпихіна // Маркетинг в Україні. – № 1. – 2009. – С. 26 – 35.

Надано до редакції 02.01.2015

Подольчак Назар Юрійович / Nazar Yu. Podolchak  
*nazar\_podolchak@yahoo.com*

Тодошук Андрій Васильович / Andriy V. Todoshchuk

**Посилання на статтю / Reference a Journal Article:**

*Кількісне оцінювання рівня підприємницьких митних ризиків машинобудівних підприємств [Електронний ресурс] / Н.Ю. Подольчак, А.В. Тодошук // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – № 1 (17). – С. 140-146. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n1.html>*