

5. ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ (ЗА ВИДАМИ)

DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4803/76-1-18>

УДК 656.078:338.5:339.543

Петренко О.І.

кандидат економічних наук, доцент,
Навчально-науковий інститут управління, технологій та правових наук
Національного транспортного університету
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1869-7999>

Войченко Т.О.

кандидат економічних наук, доцент,
Державний університет «Київський авіаційний інститут»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0109-4622>

Petrenko Olha

Educational and Scientific Institute of Management,
Technologies and Legal Sciences of the National Transport University

Voichenko Tetiana

State University “Kyiv Aviation Institute”

ВПЛИВ МИТНО-ЛОГІСТИЧНИХ РИЗИКІВ НА ФОРМУВАННЯ ВАРТОСТІ ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТОВАРІВ З ОБ'ЄКТАМИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ В УКРАЇНІ

У статті досліджено вплив митно-логістичних ризиків на формування вартості логістичного обслуговування товарів, що містять об'єкти інтелектуальної власності, в умовах здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Обґрунтовано доцільність застосування інтегрованого підходу до оцінювання ризиків, який охоплює митні, фінансові, регуляторні та репутаційні фактори, які виникають у процесі переміщення товарів через митний кордон. Встановлено, що ігнорування таких ризиків призводить до зростання логістичних витрат, затримок постачання та зниження рівня логістичного сервісу. У роботі визначено принципи формування гнучких тарифів логістичних операторів з урахуванням рівня митно-логістичних ризиків, запропоновано алгоритм практичного застосування коригувальних коефіцієнтів та окреслено особливості їх реалізації в сучасних умовах регулювання зовнішньої торгівлі України. Запропонований підхід сприяє оптимізації логістичних витрат, мінімізації фінансових та операційних ризиків, підвищенню прозорості тарифоутворення та ефективності логістичних процесів при обслуговуванні товарів з об'єктами інтелектуальної власності.

Ключові слова: митно-логістичні ризики, логістичне обслуговування, гнучке тарифоутворення, інтелектуальна власність, зовнішньоекономічна діяльність, митне оформлення.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується посиленням геополітичної нестабільності, наслідками пандемії COVID-19 та повномасштабної війни в Україні, які істотно вплинули на міжнародну торгівлю, логістичні ланцюги та умови здійснення зовнішньоекономічної діяльності [1; 4; 7, с. 18–22]. В умовах воєнного часу українські та міжнародні компанії продовжують розширювати асортимент товарів і географію поставок, що супроводжується зростанням ролі інтелектуальної власності як ключового нематеріального активу в конкурентній боротьбі [17; 19].

Активізація використання об'єктів інтелектуальної власності (ІВ) (торговельних марок, промислових зразків, винаходів) у міжнародній торгівлі зумовлює підвищену увагу митних органів до таких товарів та посилення митного контролю за дотриманням прав ІВ [18; 19]. Водночас війна призвела до істотного ускладнення логістичних процесів в Україні: зростання тарифів на перевезення, зміни маршрутів, обмеження пропускної спроможності пунктів перетину кордону, валютні коливання та нестабільність регуляторного середовища [2; 4; 5].

У сукупності ці чинники формують специфічні митно-логістичні ризики, які безпосередньо впливають на вартість логістичного обслуговування товарів, що містять об'єкти ІВ. Практика показує, що діючі тарифні підходи логістичних операторів, як правило, не враховують ані підвищений рівень митного контролю таких товарів, ані ризики затримок, додаткових перевірок та фінансових втрат [1; 2]. Це зумовлює необхідність наукового обґрунтування нових підходів до формування вартості логістичних послуг з урахуванням митно-логістичних ризиків, що є важливим практичним завданням для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми управління митно-логістичними ризиками та забезпечення ефективного митного контролю у міжнародній торгівлі широко висвітлюються у працях зарубіжних і вітчизняних науковців, зокрема S. Karklina-Admine [1], O. Komarov [2], V. Prokopenko [3], Y. Bondarenko [4], I. Prysiazhniuk [5], O. Фрадинський [6]. У їхніх роботах акцентується увага на посиленні митного контролю, цифровізації процедур та зростанні регуляторних вимог до учасників ЗЕД.

Питання логістичного обслуговування, формування витрат і рівня сервісу досліджували зарубіжні науковці D. Bowersox, D. Closs [7], D. J. Mentzer [8], M. Christopher [9], A. Rushton, J. Croucher, P. Baker [10], а у вітчизняній науці – Є. Крикавський [11], Л. Забуранна [12], Д. Кочубей, М. Котова [13], Г. Петренко, О. Бурковська [14], М. Окландер [15], М. Grigorak, Wo Wang, D. Bugayko [16]. Вони аналізували взаємозв'язок між якістю логістичного сервісу, витратами та конкурентоспроможністю підприємств.

Проблеми захисту прав ІВ в економічному та правозастосовному контексті висвітлювали А. Суббот, Г. Буканов, В. Пальченкова, Т. Лисенко, Ю. Зелінська [17], підкреслюючи роль об'єктів ІВ як стратегічного активу бізнесу. Логістичні наслідки посиленого митного контролю за такими товарами у цих дослідженнях розглядаються лише опосередковано.

Узагальнення наукових публікацій свідчить, що дослідження здебільшого зосереджені або на митному

контролі та управлінні ризиками, або на логістичному обслуговуванні та витратах. Недостатньо вивчено інтегрований підхід до оцінювання впливу митно-логістичних ризиків на вартість логістичного обслуговування товарів, які містять об'єкти ІВ, що й визначає актуальність та наукову спрямованість даної статті.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження впливу митно-логістичних ризиків на вартість логістичного обслуговування товарів, що містять об'єкти ІВ, а також обґрунтування підходів до формування гнучкої системи тарифоутворення логістичних послуг з урахуванням специфіки таких товарів в умовах здійснення ЗЕД України.

Виклад основного матеріалу. Сучасна економічна та геополітична ситуація, загострена пандемією COVID 19 та війною в Україні, суттєво впливає на діяльність українських та міжнародних компаній. Незважаючи на ці виклики, зростає активність у сфері ІВ, включно з торговельними марками, винаходами та іншими об'єктами прав. Так, за даними Українського національного офісу інтелектуальної власності та інновацій (УкрНОІВІ) і міжнародних джерел, у 2024 році в Україні подано понад 29 000 заявок на торговельні марки, а міжнародних – понад 5 200 [17]. Зростання реєстрацій об'єктів промислової власності відображає посилення інноваційної активності та значення брендів у конкурентній боротьбі. На світовому рівні міжнародні заявки на торговельні марки також демонструють тенденцію до відновлення після попередніх падінь.

Водночас у сучасних умовах ЗЕД українські компанії стикаються з митно-логістичними ризиками при переміщенні товарів, що містять об'єкти ІВ [2; 4; 5]. До найбільш критичних факторів належать затримки у митному оформленні, фінансові та репутаційні ризики, ризик штрафних санкцій та необхідність постійного контролю за дотриманням прав ІВ. Ефективне управління цими ризиками вимагає ретельного планування, забезпечення повного пакета документів та застосування гнучких логістичних стратегій. Основні ризики і можливі заходи мінімізації наведені в табл. 1.

Таблиця 1

Митно логістичні ризики України на 2024–2025 рр. для товарів, що містять об'єкти ІВ

№ з/п	Категорія ризику	Потенційний вплив на бізнес	Ймовірність	Потенційний фінансовий вплив	Заходи мінімізації
1	Затримки у митному оформленні	Порушення термінів контрактів, додаткові витрати	Висока	Високий	Повний пакет документів, попереднє узгодження, планування часу
2	Фінансові ризики	Збільшення собівартості, зниження прибутку	Середня	Середній	Страховання вантажів, резерв коштів, оптимізація маршрутів
3	Ризик штрафних санкцій	Фінансові та юридичні втрати, конфіскація	Середня	Високий	Перевірка документів, консультації юристів, реєстрація прав на ІВ
4	Репутаційні ризики	Втрата довіри партнерів	Середня	Середній	Прозора комунікація, альтернативні постачання, контроль ІВ
5	Контроль за дотриманням прав ІВ	Ризик правопорушень, затримки експорту / імпорту	Висока	Середній	Внутрішні процедури контролю, навчання персоналу, співпраця з митними представниками

Джерело: складено авторами за даними законодавства України [18–19] та джерел [2–7; 9; 14; 15]

Таким чином, переміщення товарів, що містять об'єкти ІВ, формує додаткові митно-логістичні ризики, пов'язані з посиленням митним контролем, імовірністю затримок оформлення, зростанням витрат та підвищеною відповідальністю учасників ЗЕД. Ці фактори безпосередньо впливають на кінцеву вартість логістичних послуг і обумовлюють потребу у застосуванні гнучких моделей тарифоутворення.

Діяльність логістичних операторів спрямована на скорочення сукупних логістичних витрат, зокрема шляхом забезпечення ефективної взаємодії між учасниками ЗЕД та митними органами. За оцінками Світового банку, середній час проходження міжнародного торговельного маршруту – від прибуття контейнера до порту країни-експортера до його виходу з порту призначення – становить близько 40–45 днів, що формує до 60% загального часу здійснення міжнародної торгівлі товарами [7, с. 213–215; 9, с. 41–43]. В українських реаліях цей показник може додатково збільшуватися внаслідок воєнних ризиків, обмежень морських та залізничних перевезень, а також можливих простоїв на митному кордоні із розміщенням товарів на складах тимчасового зберігання, що суттєво підвищує логістичні витрати.

Слід погодитися з висновками науковців про те, що митно-логістичні послуги відіграють ключову роль у формуванні кінцевої вартості товару та одночасно впливають на розвиток ринку логістичних послуг загалом [1; с. 5–7]. У сучасних умовах конкуренція між логістичними операторами посилюється, що зумовлює активізацію та диверсифікацію їхніх сервісних пропозицій.

Митно-логістичні чинники, які впливають на рівень логістичних витрат, зазвичай пов'язують із митними ризиками, тобто ризиками, що виникають унаслідок недотримання вимог митного законодавства або застосування митними органами заходів контролю та реагування [6, с. 95–98; 10–11]. Основними передумовами

виникнення таких ризиків є некоректність або неповнота відомостей, заявлених у митній декларації, а також відсутність або неналежне оформлення дозвільних документів, у тому числі у сфері ІВ.

Саме наявність митних ризиків зумовлює залучення посередників та використання аутсорсингу у сфері митної справи, зокрема митних брокерів і логістичних операторів, які беруть на себе частину процедурних та правових ризиків [2, с. 38–40]. Такими посередниками виступають логістичні оператори, які можуть одночасно виконувати функції митних брокерів або співпрацювати з ними на договірних засадах. В Україні діяльність митних брокерів регламентується митним законодавством, а інформація про суб'єктів, які здійснюють брокерську діяльність, міститься у відповідних реєстрах, що забезпечує прозорість та контроль у сфері митно-логістичних послуг.

На підсумковий обсяг логістичних витрат впливає вартість логістичних послуг. На сьогоднішній день, як зазначалося раніше, ринок митно-логістичних послуг, що надаються, хаотичний і не фіксований тарифами. Ряд компаній додають до вартості своїх послуг певну націнку за підготовку додаткового комплексу документів – наприклад, щодо дотримання заборон і обмежень, в основному ж компанії вибудовують свою цінову політику в залежності від кількості товарів, необхідних до заяви в декларації на товари або напрямки переміщення, як імпорт-експорт.

Водночас, на наш погляд, наявність об'єкта ІВ на товарі та пов'язані з цим можливі ризики мають безпосередньо впливати на розмір тарифу логістичного оператора.

У зв'язку з цим, запропонована модель гнучкого тарифоутворення логістичного оператора (митного брокера), що наведена в табл. 2, базується на принципі диференціації вартості митно-логістичних послуг залежно від сукупності факторів ризику, які виникають під час переміщення через митний кордон України

Таблиця 2

Гнучкі тарифи логістичного оператора

№ з/п	Фактори	Тариф А (min)	Тариф В	Тариф С	Тариф D	Тариф Е	Тариф F	Тариф G	Тариф H (max)
1	Одержувач уповноважений правовласником	+	-	-	-	-	-	-	-
2	Попередні призупинення митного оформлення	-	-	+	+	-	-	+	+
3	Адміністративні провадження	-	-	+	+	-	-	+	+
4	Судові рішення щодо контрафактності	-	-	+	+	-	-	+	+
5	Дозвіл правовласника	+	-	+	-	-	-	-	-
6	Паралельний импорт	-	+	-	+	-	+	-	+
7	Швидкопсувні товари	-	-	+	+	-	-	+	+
8	Попередні рішення щодо ІВ	+	+	-	-	-	-	-	-
9	Категорія контрафактів	-	-/+	+	+	-	-	+	+
10	Інформація про ІВ у документах	+	-/+	-	-	+	+	-	+
11	Виробник не є правовласником	-	-	-/+	-/+	+	+	+	+
12	Країна походження високого ризику	-/+	-/+	-/+	-/+	+	+	+	+
13	Товар внесено до Митного реєстру	+	+	+	+	-	-	-	-

Джерело: складено авторами за даними законодавства України [18–19] та джерел [2–7; 9; 14; 15]

товарів, які містять об'єкти ІВ. Такий підхід дозволяє оптимізувати витрати компаній та мінімізувати потенційні фінансові та операційні ризики.

Тарифні рівні від А (мінімальний) до Н (максимальний) відображають зростання потенційних витрат, відповідальності та операційних ризиків митного брокера, зумовлених можливим застосуванням митними органами України заходів контролю, включаючи призупинення митного оформлення товарів, додаткові перевірки та взаємодію з правласниками.

Мінімальний рівень тарифу (А) застосовується у випадках, коли ризики порушення прав ІВ є незначними, зокрема за наявності у одержувача статусу особи, уповноваженої правласником, наявності попередніх рішень щодо об'єктів ІВ або внесення відповідного об'єкта до Митного реєстру об'єктів права інтелектуальної власності, який ведеться митними органами України. У таких умовах ймовірність призупинення митного оформлення є мінімальною, що обґрунтовує застосування базового тарифу.

Середні рівні тарифів (В–Е) передбачають поєднання як знижувальних, так і підвищувальних факторів ризику. До них належать випадки паралельного імпорту, наявність суперечливої або неповної інформації про об'єкти ІВ у товаросупровідних документах, а також специфічні властивості товарів (зокрема швидкокопсувні товари), які підвищують чутливість до часових затримок під час митного контролю.

Максимальні рівні тарифів (F–H) застосовуються у ситуаціях підвищеного митно-логістичного ризику, зокрема за наявності попередніх фактів призупинення випуску товарів конкретного учасника ЗЕД, адміністративних проваджень або судових рішень щодо контрафактності товарів, відсутності дозволу правласника, а також у випадках, коли завод-виробник не є правласником або не уповноваженим ним. Додатковим ризиковим фактором виступає країна походження товарів, що традиційно асоціюється з підвищеним рівнем виявлення контрафактної продукції митними органами України.

Таким чином, запропонована система гнучких тарифів дозволяє логістичному оператору або митному брокеру адаптувати вартість своїх послуг до реального рівня митно-логістичних ризиків, пов'язаних із переміщенням товарів, що містять об'єкти ІВ, та водночас створює економічні стимули для учасників ЗЕД до дотримання вимог митного законодавства України та законодавства у сфері ІВ. Для оцінки митно-логістичних ризиків при переміщенні товарів, що містять об'єкти ІВ, авторами уперше запропоновано диференційований підхід із використанням сукупності коефіцієнтів ризику та формула розрахунку гнучкого тарифу логістичного оператора:

$$T = T_{\text{поч}} + T_{\text{баз}} \sum_{i=1}^n K_i \quad (1)$$

де $T_{\text{поч}}$ – мінімальна (базова) вартість послуг митного брокера за відсутності ризикових факторів, грн;

$T_{\text{баз}}$ – діапазон вартості, що визначається митним брокером як різниця між максимальною та мінімальною ставкою, грн:

$$T_{\text{баз}} = T_{\text{max}} - T_{\text{поч}} \quad (2)$$

де T_{max} – максимальна вартість послуг митного брокера, грн;

K_i – коефіцієнти митно-логістичних ризиків, значення яких перебувають у межах від 0 до 1 та визначаються відповідно до табл. 3;

$\sum K_i$ – сукупний рівень ризику для конкретного товаропотоку.

Таким чином, за відсутності ризикових факторів тариф дорівнює $T_{\text{поч}}$, а за наявності повного набору ризиків може наближатися до T_{max} .

Інтерпретація коефіцієнтів ризику (Україна):

- K1–K4 – критичні фактори митного ризику;
- K5–K12 – допоміжні та спеціальні ризики, що у сукупності визначають рівень тарифу.

Комплексне застосування коефіцієнтів дозволяє адаптувати тариф до реального рівня ризику, зменшити фінансові й операційні втрати та створює економічні

Таблиця 3

Коефіцієнти для розрахунку тарифів за митне декларування товарів, які містять об'єкти ІВ

№ з/п	Фактори	Значення
K1	Одержувач товару уповноважений правласником	0,07
K2	Попередні призупинення митного оформлення	0,05
K3	Адміністративні провадження	0,05
K4	Судові рішення щодо контрафактності	0,05
K5	Дозвіл/ліцензія правласника	0,1
K6	Паралельний імпорт	0,2
K7	Швидкокопсувні товари	0,1
K8	Категорія розповсюджених контрафактів	0,07
K9	Інформація про об'єкти ІВ у документах	0,10
K10	Виробник не є правласником	0,03
K11	Країна походження високого ризику	0,02
K12	Товар внесено до Митного реєстру	0,08

Джерело: розроблено авторами за результатами власних досліджень та на основі законодавства України [18–19] і джерел [2–7; 9; 14; 15]

стимули для дотримання законодавства України та законодавства у сфері ІВ.

На основі цих принципів у табл. 4 наведено модель коригувальних коефіцієнтів гнучкого тарифу логістичного оператора, що дозволяє адаптувати тариф до конкретних умов перевезення та особливостей товару.

Запропонована модель коригувальних коефіцієнтів гнучкого тарифу логістичного оператора дозволяє комплексно оцінювати ризики при перевезенні товарів, що містять об'єкти ІВ, та адаптувати тариф під конкретні умови. На основі цієї моделі авторами розроблено методичні рекомендації щодо формування гнучких тарифів, які забезпечують системний підхід до управління митно-логістичними ризиками:

1. Принцип формування тарифів.

Гнучкі тарифи формуються на основі оцінки ризиків та характеристик товару:

- «+» – фактор знижує ризик, застосовується мінімальний тариф (А);
- «-» – фактор підвищує ризик, тариф може бути підвищеним;
- «-/» – фактор має змінний вплив, тариф визначається індивідуально.

2. Алгоритм застосування тарифів:

1) оцінка факторів: перевірка документів, статусу правовласника, країни походження, характеристик товару (швидкокопсувні, контрафактні, паралельний імпорт);

2) визначення тарифу:

- більшість факторів «+» → тариф А–В;
- переважання факторів «-» → тариф С–Н;
- фактори «-/» оцінюються фахівцем;

3) коригування тарифу: у разі зміни обставин (нові судові рішення, зміна статусу правовласника, оновлення списків паралельного імпорту або контрафактних товарів).

3. Приклади застосування:

- товар від уповноваженого правовласника без ризиків ЗЕД → тариф А;
- товар швидкокопсувний або з документами про паралельний імпорт → тариф С або D;

• товар із фактами контрафакту або судовими рішеннями → тариф G або H.

4. Особливості для українських умов: використання Митного реєстру, врахування рішень українських судів, перелік швидкокопсувних і контрафактних товарів, законодавчі зміни щодо паралельного імпорту та ІВ.

5. Рекомендації для логістичного оператора: введення шаблону оцінки факторів ризику для кожного замовлення, ведення бази даних правовласників та дозволів, регулярне оновлення списків країн походження високоризикових та контрафактних товарів, звітність по застосованим тарифам для контролю ризиків та оптимізації витрат.

Застосування запропонованої системи гнучких тарифів і методики оцінки ризиків дозволяє логістичним операторам ефективно управляти митно-логістичними ризиками, мінімізувати фінансові та операційні втрати, підвищити прозорість тарифоутворення та стимулювати учасників ЗЕД дотримуватися українського законодавства та норм у сфері ІВ. Такий підхід сприяє підвищенню ефективності логістичних процесів і стабільності роботи операторів у сучасних умовах ЗЕД України [1; 7; 11–12; 14].

Висновки. Дослідження показало, що митно-логістичні ризики суттєво впливають на формування вартості логістичного обслуговування товарів, що містять об'єкти ІВ, в умовах ЗЕД України. Посилення митного контролю, ймовірність затримок оформлення та підвищена відповідальність за дотримання прав ІВ обґрунтовують необхідність застосування гнучких моделей тарифоутворення. Запропонований підхід до оцінки митно-логістичних ризиків дозволяє адаптувати вартість логістичних послуг до реального рівня ризику, мінімізувати фінансові та операційні втрати учасників ЗЕД та створювати економічні стимули для дотримання законодавства України і норм у сфері ІВ. Подальші дослідження доцільно спрямувати на кількісну оцінку впливу окремих митно-логістичних ризиків та розробку інструментів автоматизованого розрахунку гнучких тарифів з урахуванням цифровізації митних процедур та євроінтеграційних процесів.

Список літератури:

1. Karklina Admine S., Cevers A., Kovalenko A., Auzins A. Challenges for customs risk management today: a literature review. *Journal of Risk and Financial Management*. 2024. Vol. 17(8). Art. 321. DOI: <https://doi.org/10.3390/jrfm17080321>
2. Komarov O. V. Risk management systems in customs: the Ukrainian context. *World Customs Journal*. 2016. Vol. 10(1). Pp. 35–44. DOI: <https://doi.org/10.55596/001c.115307>
3. Prokopenko V., Hryhorchuk M., Melnyk O. Legal foundations of customs risk management in the EU. *Foreign Trade: Economics, Finance, Law*. 2025. Vol. 139. No. 2. Pp. 25–35. DOI: [https://doi.org/10.31617/3.2025\(139\)10](https://doi.org/10.31617/3.2025(139)10)
4. Bondarenko Y., Uhryn V. Modern priorities for the development of customs control and customs clearance in Ukraine. *World of Finance*. 2025. No. 4(81). Pp. 89–101. DOI: <https://doi.org/10.35774/sf2024.04.089>
5. Prysiazhniuk I. Customs risk management in international supply chains. *Customs Scientific Journal*. 2023. No. 2. Pp. 48–56. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-6971/2023.2.7>
6. Фрадинський О. А. Розвиток системи управління митними ризиками в Україні. *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*. 2024. № 21. С. 94–101. DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2024.21.9>
7. Bowersox D. J., Closs D. J., Cooper M. B. *Supply Chain Logistics Management*. New York: McGraw-Hill, 2019. 448 p.
8. Mentzer D. J., Flint D. J., Hult G. T. M. Logistics service quality as a segment customized process. *Journal of Marketing*. 2001. Vol. 65. Pp. 82–104. DOI: 10.1509/jmkg.65.4.82.18390

9. Christopher M. *Logistics and Supply Chain Management*. Harlow: Pearson Education, 2016. 289 p.
10. Rushton A., Croucher P., Baker P. *The Handbook of Logistics and Distribution Management*. London: Kogan Page, 2017. 665 p.
11. Крикавський Є. В. *Логістичне управління: теорія і практика*. Львів : НУ «Львівська політехніка», 2005. 684 с.
12. Забуранна Л. В. Логістичне управління підприємством: сутність та передумови розвитку. *Сталий розвиток економіки*. 2010. № 7. С. 120–123.
13. Кочубей Д. В., Котова М. В. Стратегії логістичного сервісу в ланцюгах постачання. *Економіка та суспільство*. 2025. Вип. 79. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-144>
14. Петренко Г. О., Бурковська О. І. Митний контроль щодо оформлення товарів, що містять об'єкти права інтелектуальної власності. *Київський часопис права*. 2022. № 3. С. 146–151. DOI: <https://doi.org/10.32782/klj/2021.3.23>
15. Окландер М. А. *Логістика*. Київ : Центр учбової літератури, 2008. 346 с.
16. Grigorak M., Wang B., Bugayko D. Assessment of the national economy through the application of logistics costs. *Economic Research Institute at the Bulgarian Academy of Sciences*. 2018. No. 3. Pp. 68–82.
17. Subbot A. I., Bukanov H. M., Palchenkova V. M., Lysenko T. V., Zelinska Y. S. Transformation of the system of protection of intellectual property rights: Ukrainian and European experience. *Journal of Lifestyle and SDGs Review*. 2025. Vol. 5. No. 1. DOI: <https://doi.org/10.47172/2965-730X.SDGsReview.v5.n01.pe03770>
18. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо захисту прав інтелектуальної власності під час переміщення товарів: Закон України від 17.10.2019 № 202-IX. Офіц. вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/202-ix> (дата звернення: 18.12.2025).
19. Про охорону прав на знаки для товарів і послуг: Закон України від 15.12.1993 № 3689-XII (із змін.). Офіц. вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3689-12> (дата звернення: 18.12.2025).

References:

1. Karklina Admine S., Cevers A., Kovalenko A., Auzins A. (2024) Challenges for customs risk management today: a literature review. *Journal of Risk and Financial Management*, vol. 17, no. 8, Art. 321, pp. 1–21. DOI: <https://doi.org/10.3390/jrfm17080321> (accessed 18 December 2025).
2. Komarov O. V. (2016) Risk management systems in customs: the Ukrainian context. *World Customs Journal*, vol. 10, no. 1, pp. 35–44. DOI: <https://doi.org/10.55596/001c.115307> (accessed 18 December 2025).
3. Prokopenko V., Hryhorchuk M., Melnyk O. (2025) Legal foundations of customs risk management in the EU. *Foreign Trade: Economics, Finance, Law*, vol. 139, no. 2, pp. 25–35. DOI: [https://doi.org/10.31617/3.2025\(139\)10](https://doi.org/10.31617/3.2025(139)10) (accessed 18 December 2025).
4. Bondarenko Y., Uhryn V. (2025) Modern priorities for the development of customs control and customs clearance in Ukraine. *World of Finance*, no. 4(81), pp. 89–101. DOI: <https://doi.org/10.35774/sf2024.04.089> (accessed 18 December 2025).
5. Prysiazhniuk I. (2023) Customs risk management in international supply chains. *Customs Scientific Journal*, no. 2, pp. 48–56. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-6971/2023.2.7> (accessed 18 December 2025).
6. Fradynskiy O. A. (2024) Rozvytok systemy upravlinnia mytnymy ryzykamy v Ukraini [Development of customs risk management system in Ukraine]. *Tavriyskyi naukovyi visnyk. Series: Ekonomika*, no. 21, pp. 94–101. DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2024.21.9> (accessed 18 December 2025).
7. Bowersox D. J., Closs D. J., Cooper M. B. (2019) *Supply Chain Logistics Management*. New York: McGraw Hill.
8. Mentzer D. J., Flint D. J., Hult G. T. M. (2001) Logistics service quality as a segment customized process. *Journal of Marketing*, vol. 65, pp. 82–104. DOI: <https://doi.org/10.1509/jmkg.65.4.82.18390> (accessed 18 December 2025).
9. Christopher M. (2016) *Logistics and Supply Chain Management*. Harlow: Pearson Education.
10. Rushton A., Croucher P., Baker P. (2017) *The Handbook of Logistics and Distribution Management*. London: Kogan Page.
11. Krykavskiy Ye. V. (2005) *Lohistychnе upravlinnia: teoriia i praktyka* [Logistics Management: Theory and Practice]. Lviv: Lvivska politechnika. (in Ukrainian)
12. Zaburanna L. V. (2010) Lohistychnе upravlinnia pidpriemstvom: sutnist ta peredumovy rozvytku [Logistics Management of an Enterprise: Essence and Preconditions for Development]. *Stalyi rozvytok ekonomiky*, no. 7, pp. 120–123. (in Ukrainian)
13. Kochubei D. V., Kotova M. V. (2025) Stratehii lohistychnoho servisu v lantsiuhakh postachannia [Strategies of logistics service in supply chains]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 79, pp. 144–154. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-144> (accessed 18 December 2025).
14. Petrenko H. O., Burkovska O. I. (2022) Mytnyi kontrol shchodo oformlennia tovariv, shcho mistiat obiekty prava intelektualnoi vlasnosti [Customs control of goods containing intellectual property objects]. *Kyivskyi chasopys prava*, no. 3, pp. 146–151. DOI: <https://doi.org/10.32782/klj/2021.3.23> (accessed 18 December 2025).
15. Oklander M. A. (2008) *Lohistyka* [Logistics]. Kyiv: Tsentр uchbovoi literatury. (in Ukrainian)
16. Grigorak M., Bo Wang, Bugayko D. (2018) Assessment of the national economy through the application of logistics costs. *Bulgarian Academy of Sciences Economic Research Institute*, no. 3, pp. 68–82.
17. Subbot A. I., Bukanov H. M., Palchenkova V. M., Lysenko T. V., Zelinska Y. S. (2025) Transformation of the system of protection of intellectual property rights: Ukrainian and European experience. *Journal of Lifestyle and SDGs Review*, vol. 5, no. 1. DOI: <https://doi.org/10.47172/2965-730X.SDGsReview.v5.n01.pe03770>
18. Ukraine (2019) Pro vnesennia zmin do Mytnoho kodeksu Ukrainy shchodo zakhystu prav intelektualnoi vlasnosti pid chas peremishchennia tovariv: Zakon Ukrainy № 202 IX vid 17.10.2019 [On Amendments to the Customs Code of Ukraine

Regarding Intellectual Property Rights Protection during Goods Movement: Law of Ukraine № 202 IX dated 17 October 2019]. Official web site of Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/202-ix> (accessed 18 December 2025).

19. Ukraine (1993) Pro okhoronu prav na znaky dlia tovariv i poslug: Zakon Ukrainy № 3689 XII vid 15.12.1993 [On Protection of Rights on Trademarks for Goods and Services: Law of Ukraine № 3689 XII dated 15 December 1993]. Official web site of Verkhovna Rada of Ukraine. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3689-12> (accessed 18 December 2025).

THE IMPACT OF CUSTOMS AND LOGISTICS RISKS ON THE FORMATION OF LOGISTICS SERVICING COSTS FOR GOODS CONTAINING INTELLECTUAL PROPERTY OBJECTS IN UKRAINE

The article addresses the issue of customs and logistics risks and their influence on the formation of logistics servicing costs for goods containing intellectual property objects in Ukraine. In the current conditions of geopolitical instability, military challenges, disruptions of supply chains and increasing regulatory pressure, logistics operators and participants of foreign economic activity face growing uncertainty in cross-border movement of goods. This uncertainty is significantly intensified when goods include intellectual property objects, as such goods are subject to enhanced customs control and additional compliance requirements. The relevance of the study is determined by the increasing role of intellectual property as a strategic intangible asset and by the lack of unified approaches to incorporating customs-related and logistics risks into pricing mechanisms for logistics services. Traditional tariff models applied by logistics operators are often based on standard cost parameters and do not adequately reflect the specific risks associated with intellectual property protection, customs inspections, potential delays, regulatory instability and reputational consequences. The article focuses on the discussion of an integrated approach to risk assessment that combines customs, financial, regulatory, logistics and reputational factors. Special attention is given to the role of customs procedures, documentation requirements, intellectual property compliance and operational complexity in shaping the cost of logistics servicing. The paper outlines conceptual principles for flexible tariff formation that allow logistics operators to adapt pricing to varying levels of risk depending on the characteristics of goods, supply chains and external conditions. The discussion highlights the importance of differentiated tariffs based on a structured evaluation of risk factors, the use of correction coefficients and the application of adaptable pricing mechanisms in the context of foreign economic activity. Particular emphasis is placed on the specificity of Ukrainian conditions, including regulatory changes, customs control practices and intellectual property enforcement mechanisms. The proposed conceptual approach contributes to improving cost transparency, enhancing risk awareness and strengthening the resilience of logistics operations under unstable economic and institutional environments.

Key words: *customs and logistics risks, logistics services, flexible tariff formation, intellectual property, foreign economic activity, customs clearance.*

Дата надходження статті: 10.01.2026

Дата прийняття статті: 03.02.2026

Дата публікації статті: 02.03.2026