

УДК 339.168.5(477.82)

Дзюбинський А.В., к.е.н., доцент

Луцький національний технічний університет, Україна

<https://orcid.org/0000-0001-5156-9852>

e-mail: [andriidzjubynskii@lutsk-ntu.com.ua](mailto:andriidzjubynskii@lutsk-ntu.com.ua)

Dziubynskiy Andrii, Ph. D. in Economics, Associate Professor

Lutsk national technical university, Ukraine

<https://orcid.org/0000-0001-5156-9852>

e-mail: [andriidzjubynskii@lutsk-ntu.com.ua](mailto:andriidzjubynskii@lutsk-ntu.com.ua)

Дзюбинська О.В., к.е.н., доцент

Луцький національний технічний університет, Україна

<https://orcid.org/0000-0003-1478-8452>

e-mail: [oksanadzjubunska@lutsk-ntu.com.ua](mailto:oksanadzjubunska@lutsk-ntu.com.ua)

Dziubynska Oksana, Ph. D. in Economics, Associate Professor

Lutsk national technical university, Ukraine

<https://orcid.org/0000-0003-1478-8452>

e-mail: [oksanadzjubunska@lutsk-ntu.com.ua](mailto:oksanadzjubunska@lutsk-ntu.com.ua)

Пахольук О.В., к.т.н., доцент

Луцький національний технічний університет, Україна

<https://orcid.org/0000-0002-3484-0468>

e-mail: [o.pakholiuk@lntu.edu.ua](mailto:o.pakholiuk@lntu.edu.ua)

Pakholiuk Olena, Ph. D. in Engineering, Associate Professor

Lutsk national technical university, Ukraine

<https://orcid.org/0000-0002-3484-0468>

e-mail: [o.pakholiuk@lntu.edu.ua](mailto:o.pakholiuk@lntu.edu.ua)

Безп'ятко О.Г., аспірант

Луцький національний технічний університет, Україна

e-mail: [bezpyatko12@ukr.net](mailto:bezpyatko12@ukr.net)

Bezpyatko Oleh, Postgraduate student

Lutsk national technical university, Ukraine

e-mail: [bezpyatko12@ukr.net](mailto:bezpyatko12@ukr.net)

## **ОРГАНІЗАЦІЯ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ВОЛИНИ В УМОВАХ ВІЙНИ**

Стаття присвячена проблемам митної логістики. Досліджується зміни в організації митно-логістичної діяльності в період повномасштабного

вторгнення росії та ведення активних бойових дій на території України. Також оцінюються перспективи Волині з огляду можливостей оптимізації митно-логістичної інфраструктури.

**Ключові слова:** митна логістика, інфраструктура, логістичний хаб, пункт пропуску, сухий порт.

## **ORGANIZATION CUSTOMS AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF VOLYN REGION IN WAR CONDITIONS**

The reformatting of Ukrainian logistics faces with many problems and difficulties, such as traffic jams on highways, the capacity of checkpoints on the borders with the EU, the difference in the width of railway tracks, etc. The overcoming these challenges is not only the problem of state, but also of local authorities, which should create favorable conditions for the development of customs and logistics infrastructure in their regions.

The development of customs logistics in Volyn takes place within the framework of general technological, organizational and legal changes taking place in Ukraine, and also takes into account military challenges. The region, that borders with Poland, already plays an important role in international trade, gradually becoming the major customs and logistics hub, which includes customs posts, checkpoints and other facilities that help to ensure the fast and smooth movement of goods across the border.

At the same time, the current realities, the unstable security and political-social situation in the country often lead to the fact that the existing infrastructure is unable to cope with large flows of goods and transport and, as a result, arise problems of moving across the customs border. Today, Ukraine is negotiating the opening of additional 4 joint checkpoints on the border with Poland (it will significantly speed up the process of crossing the border, because customs and border control will be unified), two of which are planned in Volyn. In addition, two dry ports will be operational in the near future.

Keywords: customs logistics, infrastructure, logistics hub, checkpoint, dry port.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.** Логістика є важливою складовою економіки і повномасштабне вторгнення росії докорінно її змінило. Війна, в першій половині 2022 року, фактично паралізувала експортні можливості нашої країни: агресор блокував порти, авіаперевезення стали недоступними, а спроби замінити усі транспортні потоки на автоперевезення та залізницю часто призводили до логістичного колапсу. За останні двадцять місяців ситуація поліпшилася, а нові експортні сухопутні маршрути умовно можна об'єднати за двома напрямками: західний транспортний коридор – порти Польщі,

Німеччини та країн Балтії, і південний - чорноморські порти Румунії. Звичайно потрібно відмічати, що Україна, після припинення «зернової угоди», продовжує використовувати і власну портову інфраструктуру на Чорному морі та Дунаї, однак інтенсивність її роботи, враховуючи ризики обстрілів та замінованість акваторії, значно нижча у порівнянні з довоєнними можливостями.

Переформатування української логістики зіштовхується з багатьма проблемами та труднощами, наприклад, затори на автомагістралях, недостатня пропускна спроможність пунктів пропуску на кордонах з ЄС, різниця в ширині залізничних колій тощо. І подолання цих викликів – це проблема не лише держави, а місцевої влади, що має створити сприятливі умови для розвитку митно-логістичної інфраструктури в своїх регіонах.

**Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми.** Дослідженню питань митного регулювання в умовах г ведення війни присвятили свої праці такі вчені, як Голобородько Я. (*Голобородько Я., 2022*), Міценко Н., Міщук І. (*Міценко Н., Міщук І., 2022*), Ніщевич А., Ткачов В., Буда Р., Горбачов М., Горова К. (*Ніщевич А., Ткачов В., Буда Р., Горбачов М., Горова К., 2022*), Овчаренко О. (*Овчаренко О., 2022*).

**Цілі статті.** Цілями статті є дослідження напрямів оптимізації митно-логістичної інфраструктури Волині у період війни.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Розвиток митної логістики на Волині проходить в рамках загальних технологічних, організаційних і правових змін, які відбуваються в Україні, а також враховує воєнні виклики. Регіон, який межує з Польщею, уже відіграє важливу роль у міжнародній торгівлі, поступово перетворюючись на великий митно-логістичний хаб, що включає в себе митні пости, пункти пропуску та інші об'єкти, які допомагають забезпечити швидкий і безперешкодний рух товарів через кордон.

Станом на початок повномасштабного вторгнення на Волині функціонували по два міжнародні автомобільні («Ягодин» та «Устилуг») та залізничні («Ягодин» та «Володимир-Волинський (Ізов)») пункти пропуску на кордонах з

Євросоюзом. ПП «Ягодин» є міжнародними воротами України та одним з найбільших в нашій державі. Його добова пропускна здатність становить тисячі вантажних авто, а залізничний пункт пропуску «Ягодин–Дорогуськ», з вузькоколіїним, європейським полотном до війни забезпечував близько 80 відсотків залізничного товарообміну з ЄС.

Разом з тим нинішні реалії, нестабільна безпекова та політико-соціальна ситуація в країні нерідко призводить до того, що наявна інфраструктура не в змозі впоратися з великими потоками товарів та транспорту і, як наслідок, виникають проблеми в переміщенні через митний кордон. Сьогодні Україна веде переговори про відкриття додаткових 4 спільних (значно пришвидшить процес перетину кордону, адже митний та прикордонний контроль буде єдиним) пунктів пропуску на кордоні з Польщею, два з яких заплановано на Волині. Зокрема, мова йде про ПП «Адамчуки-Збереже» та залізничний ПП «Млинище – Сліпче», що очікується запустити уже у 2024 році (таблиця 1).

Таблиця 1

Пункти пропуску на кордоні з ЄС у Волинській області

№п/п	Назва пункту пропуску/ пункту контролю	Вид пропуску	Категорія пункту пропуску	Характ. перевезень	Район
Існуючі					
1	Ягодин	А	М	П/В	Ковельський
2	Ягодин	З	М	П/В	
3	Устилуг	А	М	П	Володимирський
4	Володимир-Волинський	З	М	П/В	
Заплановано відкрити					
5	Адамчуки	А	М	П/В	Ковельський
6	Млинище	З	М	П/В	Володимирський

Примітка 1: скорочені буквені позначення означають наступне: вид пропуску (А – автомобільний, З – залізничний), категорія пункту пропуску (М – міжнародний, Міждерж. – міждержавний, Місц. – місцевий), характер перевезень (П – пасажирський, П/В – пасажирський та вантажний).

Крім цього, Кабмін розпочав передачу контролю за автомобільними пунктами пропуску із Держмитслужби в сферу управління Агентства відновлення, що дозволить, поряд з відкриттям нових, прискорити модернізацію існуючих ПП. Так найближчим часом перебачено розпочати модернізацію деяких пунктів пропуску на україно-польському кордоні, зокрема і ПП «Ягодин».

В загальному ж пункти пропуску мають вирішувати наступні завдання:

1. Контролювати та регулювати рух транспорту - в'їзд та виїзд транспортних засобів через митний кордонну (перевірку документів, контроль за багажем та здійсненням інших митних процедур).

2. Виконувати безпекові функції, що полягають у запобіганні незаконному перетину кордону, контролю за переміщенням небажаних осіб та попередженню можливих загроз національній безпеці.

3. Здійснювати митний контроль, який полягає у перевірці товарів та пасажирів на наявність заборонених об'єктів.

4. Контролювати міграцію осіб, що включає перевірку документів, реєстрацію прибуття та виїзду громадян та контроль за їхнім реєстраційним статусом.

5. Організувати зручне та швидке проходження через митний кордон.

6. Сприяти взаємодії та співпраці з іншими країнами, зокрема, в області обміну інформацією та виконанні спільних завдань (наприклад, здійснення спільного митного контролю).

У 2019 році був запропонований проект, який передбачав в рамках створення транзитних коридорів з Чорного до Балтійського морів, а також - з Європи через Одесу в країни Азії, будівництво логістичного хабу, що об'єднував би залізничні гілки українського та європейського стандартів. Планувалося, що за п'ять-вісім років мав з'явитися новий індустріальний парк «Ковель» з митно-логістичним терміналом, де з'єднуюватимуть європейську та українську залізничні колії. За попередніми розрахунками, його реалізація обходилася у €600 млн, а сам хаб

мав створити майже 3,5 тис. робочих місць. Однак за низки причин, реалізація проекту відкладалася, а за нинішніх умов стала практично нездійсненною.

Натомість одне з волинських підприємств у 2024 році хоче реалізувати менш амбітний, але також дуже важливий задум – побудувати на відстані 5 км від кордону потужні логістичні термінали для зберігання кукурудзи, пшениці, соняшнику, сої, малини, заморожених ягід, рослинних олій та іншої продукції, що потребує тривалого зберігання в замороженому та охолодженому вигляді. Споруди терміналу будуть зведені з підвищеним рівнем теплоізоляції за новітніми технологіями, що забезпечить виключно енергоефективну роботу порівняно з альтернативними складськими будівлями. В Україні такі технології будуть використані вперше (рисунок 1).

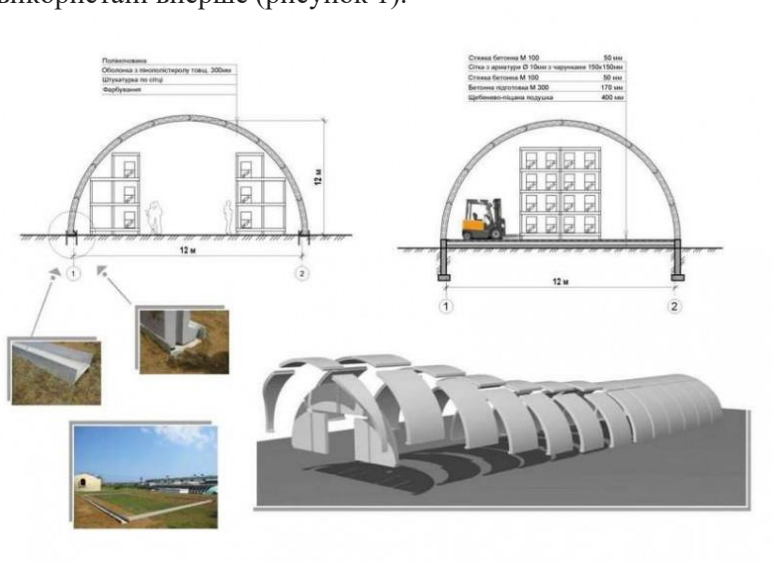


Рис. 1. Схема побудови логістичного терміналу

На Волині функціонуватимуть уже два сухі порти. Їх річна потужність становитиме більше 3 млн тонн. товарів. До

повномасштабного вторгнення з області експортувалося майже 115 тис. т зернових, у минулому маркетинговому році ця цифра зросла до 1,5 млн т, а нові виробничі потужності дозволятимуть вивозити 3,5 млн т агропродукції. Сухий порт (логістичний хаб) – це логістичний центр, що дозволяє власнику товару користуватися перевагами морського чи річкового порту на суші. У ньому можна отримати повний комплекс послуг, зокрема:

- зберігання та обробка та вантажів;
- стафування у контейнери;
- зберігання та обробка навалочних партій;
- здійснення митного оформлення та митно-брокерські послуги;
- упаковка та маркування;
- ремонт обладнання та транспорту;
- експедиційні послуги та бронювання транспорту;
- фінансові послуги;
- перевантаження на інший транспорт доставка вантажу до кінцевого пункту призначення;

**Висновки.** Велика війна завдала відчутного удару по економіці нашої країни. Одним з напрямків відновлення має стати інтеграція до економічної системи Євросоюзу. Допомогти в цьому повинні різноманітні європейські інфраструктурні проекти. Включення вітчизняних логістичних шляхів до логістичних мереж ЄС стимулюватиме до модернізації діючих і відкриття нових пунктів пропуску через митний кордон, перехід залізничної колії на євростандарти, оптимізації транспортних маршрутів та ін.

### **Список бібліографічного опису:**

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державамичленами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011).
2. Державна служба статистики. Статистична інформація. Зовнішньоекономічна діяльність. Експорт-імпорт окремих видів товарів за країнами світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/zd/e\\_iovt/arh\\_iovt](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/zd/e_iovt/arh_iovt).

3. Голобородько Я. Війна в Україні: економіка, бізнес, логістика, допомога. Офіційний сайт транспорту та логістики. URL: <https://trans.info/ru/viyna-v-ukrayini-ekonomika-biznes-logistika-dopomoga-279148> (дата звернення: 10.04.2022).

4. Міценко Н.Г., Мішук І.П. Сутність та проблеми функціонування системи міжнародної логістики в екстремальних умовах. Вісник ЛТЕУ. Економічні науки. 2022. № 68. С. 20–27.

5. Ніщевич А., Ткачов В., Буда Р., Горбачов М., Горова К. Логістика та міжнародна торгівля в Україні в умовах війни. 2022. URL: <https://eba.com.ua/logistyka-ta-mizhnarodna-torgivlya-v-ukrayini-v-umovah-vijny/>

6. Овчаренко О. Логістика під час війни. Як переформувати логістику, зробити її ефективнішою. 2022. URL: [https://zaxid.net/statti\\_tag50974/](https://zaxid.net/statti_tag50974/)

### References:

1. Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union and its member states, on the other hand (2015), available at: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011) (Accessed 10 Jan 2017).

2. State Statistics Service (2016). Statistical information. Foreign economic activity. Export-import of certain types of goods by countries of the world, available at: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/zd/e\\_iovt/arh\\_iovt](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/zd/e_iovt/arh_iovt) (Accessed 10 Jan 2017).

3. Goloborodko V. Vijna v Ukrajinі: ekonomika, biznes, logistyka, dopomoga (2022). [War in Ukraine: economy, business, logistics, aid]. Oficijnyj sajт transport ta logistyky. Available at: <https://trans.info/ru/viyna-v-ukrayini-ekonomika-biznes-logistika-dopomoga-279148> (accessed 11 September 2022).

4. Micenko N.G., Mishchuk I.P. (2022) Sutnist' ta problemy funkcionuvanya systemy mizhnarodnoji logistyky v ekstremalnykh umovakh [The essence and problems of functioning of the international logistics system in extreme conditions]. Visnyk LTEU. Ekonomichni nauky, vol. 68, pp. 20–27. (in Ukrainian)

5. Nicevych A., Tkachov V., Byda R., Gorbachov M., Gorova K. (2022) Logistyka ta mizhnarodna torgivlya v Ukrajinі v umovakh vijny [Logistics and international trade in Ukraine during the war]. Available at: <https://eba.com.ua/logistyka-ta-mizhnarodna-torgivlya-v-ukrayini-v-umovah-vijny/> (accessed 30 September 2022).

6. Ovcharenko O. Logistyka pid chas vijny. Yak pereformatuvaty logistyku, zrobyty jiji efektyvnishuju [Logistics during the war. How to reformat logistics, make it more efficient] 2022. Available at: [https://zaxid.net/statti\\_tag50974/](https://zaxid.net/statti_tag50974/) (accessed 25 September 2022).