

<https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-326-7>

УДК 339.5

ПРОКОПЕНКО Валерія

Державний податковий університет

<https://orcid.org/0000-0002-4030-3255>prokopenko_valeriia@ukr.net

СМІРНОВА Олександра

Державний податковий університет

<https://orcid.org/0009-0007-5434-5126>Smirnova.oleksandra@gmail.com

ЗУБРИЦЬКИЙ Артур

Державний податковий університет

<https://orcid.org/0009-0004-8781-2403>artzubrit@gmail.com

РОЛЬ НОВОГО МОРСЬКОГО МАРШРУТУ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ МИТНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ

У статті окреслено роль нового морського маршруту для підвищення ефективності реалізації митних інтересів України в умовах повномасштабної війни. Визначено основні проблеми митної діяльності, згенеровані екстремальною переорієнтацією зовнішньоторговельних потоків з морських портів на західний кордон. Охарактеризовано ключові показники діяльності "зернового коридору" та його внесок у митну безпеку. Описано особливості функціонування нового морського маршруту, проведено оцінку динаміки його експортної потужності у розрізі основних вантажів. Запропоновано шляхи підвищення ефективності реалізації митних інтересів України в умовах високих безпекових ризиків.

Ключові слова: логістика, "зерновий коридор", новий морський маршрут, митні інтереси, експортно-імпортні операції.

PROKOPENKO Valeriia, SMIRNOVA Oleksandra, ZUBRYTSKYI Artur

State Tax University

THE ROLE OF THE NEW MARITIME ROUTE IN ENSURING CUSTOMS INTERESTS OF UKRAINE DURING FULL-SCALE WAR

The article outlines the role of the new maritime route in enhancing the efficiency of implementing Ukraine's customs interests in the conditions of full-scale war. Based on the problem of customs activities generated by the extreme reorientation of foreign trade flows from seaports to the western border. In particular, the effective implementation of customs interests was hindered by the following factors: insufficient staffing of veterinary and phytosanitary services at customs checkpoints in neighboring EU countries; increased import of passenger cars during the period of preferential customs clearance, and the absence of a fully functional system of joint customs control at border crossings between Ukraine and the EU. The purpose of the article is to characterize the new maritime route as a mechanism for reducing logistical pressure on customs authorities at the western border. The article also focuses on key indicators of the 'grain corridor' activity and its contribution to customs security. The features of the new maritime route's operation are described, and an assessment of the dynamics of its export capacity concerning the main cargoes is conducted. It is demonstrated that in December 2023 and January 2024, the indicators of export transshipment via this route practically reached pre-war levels and are highly likely to continue growing in the near future. Particular emphasis is placed on the need to increase the volumes of containerized and bulk cargo imports via the new maritime route, as this will contribute to diversifying import supplies and ensuring the stability of customs revenue inflows. It is also proposed to finalize agreements on joint customs control at border crossings with neighboring European countries, taking into account high security risks, including through the harmonization of Ukrainian and European customs legislation.

Key words: logistics, 'grain corridor', new maritime route, customs interests, export-import operations.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Одним із елементів широкомасштабної агресії РФ проти України була воєнна блокада чорноморських портів та окупація портових потужностей Азовського моря. Зважаючи на те, що морський транспорт відігравав вагомий роль у забезпеченні здійснення зовнішньоекономічних операцій України до початку бойових дій (за результатами 2021 року він забезпечив близько двох третин експорту товарів та близько 20% імпорту товарів), такі дії агресора були спрямовані на обмеження економічної та воєнної спроможності до ефективного спротиву. Переорієнтація експортно-імпортних операцій на альтернативні види транспорту, зокрема залізничний та автомобільний, ідентифікувала низку проблем у роботі митних органів. Ключовими з них були обмежена пропускна здатність українських та закордонних митниць, а також недостатній рівень координації митних органів в умовах масштабного нарощування двостороннього потоку товарів. Таким чином, відновлення функціонування морських портів стало одним із першочергових завдань у сфері забезпечення митних інтересів України.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

У вітчизняній економічній науці основну увагу було приділено дослідженню особливостей адаптації бізнесу до логістичних викликів повномасштабної війни. Так, Т. Лучникова систематизувала основні заходи держави та бізнесу, реалізовані на першому етапі вторгнення задля пом'якшення його негативного впливу на економіку [1]. А. Завербний акцентував увагу на необхідності оптимізації логістичних ланцюгів в умовах війни та визначив ключові її напрямки [2]. Н. Гринів задля швидшого відновлення логістичних ланцюжків та економіки пропонує звернути увагу на френдшоринг, який за своєю суттю є співпрацею з країнами, які поділяють цінності сучасної глобалізованої економіки та демократії [3]. Н. Рєзнік наголошує на необхідності цифровізації митних та логістичних процедур в умовах повномасштабної війни з метою забезпечення балансу між фіскальними інтересами держави та максимальним спрощенням митних формальностей для бізнесу [4].

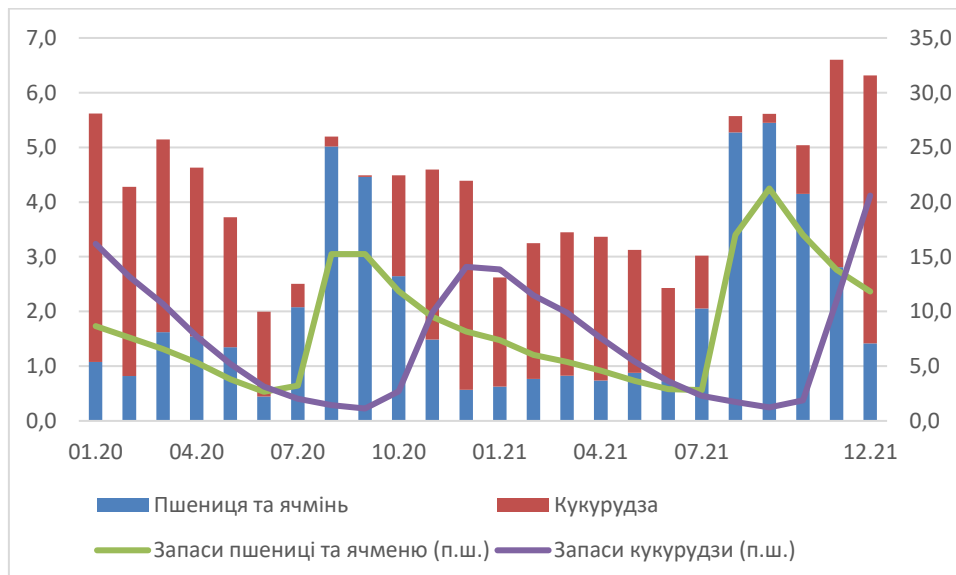
ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є аналіз функціонування нового морського маршруту у контексті відновлення зовнішньої торгівлі та забезпечення митних інтересів України під час війни.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Завдяки суттєвому підвищенню продуктивності агросектору та подальшій його інтеграції до міжнародних ланцюгів створення доданої вартості в останнє десятиліття Україна міцно закріпила свої позиції як одного із гарантів глобальної продовольчої безпеки. За результатами 2021/2022 маркетингового року Україна зібрала рекордний врожай за всю історію незалежності, який становив понад 106 млн тонн зернових та олійних культур. Таким чином, на момент повномасштабного вторгнення українські аграрії мали дуже високі запаси продовольства, які планувалося поставити на зовнішні ринки протягом 2022 року здебільшого морським транспортом. Продукція гірничо-металургійного комплексу, іншого ключового експортного сектору України, також традиційно відвантажувалася на зовнішні ринки через порти Чорного та Азовського морів.

Крім того, саме морський транспорт забезпечував левову частку контейнерних перевезень імпортованих товарів до України до повномасштабного вторгнення. Після початку війни контейнери вимушено розвантажувалися у портах інших країн, а таке переспрямування суттєво підвищувало вартість логістики. Вагомим у цьому контексті є кейс із портом Констанца, який у перші місяці війни був суттєво перевантаженим. Через численні збої в його роботі, серед яких були і затримки здійснення митних процедур, час обробки контейнерів суттєво збільшився, унаслідок чого зберігання вантажів, які швидко псуються, опинилося під загрозою [5].



Графік 1. Експорт та запаси зернових культур

Джерело: авторська розробка на основі даних Державної митної служби та ДССУ.

Відтак блокада українських морських портів країною-агресором зумовила необхідність екстремальної переорієнтації зовнішньоторговельних потоків з моря на Дунайські порти, залізничний та автомобільний транспорт, пропускна здатність яких була дуже обмеженою попри заснування Європейським Союзом ініціативи "Коридори солідарності".

Одним із ключових факторів, що стримували нарощування експорту продовольства на західному кордоні, була недостатня чисельність працівників ветеринарних та фітосанітарних служб на митницях сусідніх з Україною країн ЄС. Крім того, залізничний транспорт традиційно відіграв незначну роль у торгівлі товарами між країнами ЄС. У результаті залізничний експорт з України зіткнувся з відсутністю досвіду організації процесу розмитнення, недостатньою кількістю митно-ліцензійних зон та нерозвиненістю митної інфраструктури в багатьох європейських країнах. Разом із дефіцитом рухомого складу, різною шириною колій та слабкою координацією між українськими та європейськими перевізниками ці чинники суттєво обмежували потенціал відвантаження на зовнішні ринки передусім агропродукції.

Додаткове логістичне навантаження на інфраструктуру та персонал митних пунктів пропуску було створено звільненням з 01 квітня 2022 року від сплати ПДВ, акцизного збору та ввізного миту низки транспортних засобів, зокрема: легкових автомобілів та кузовів до них; причепів та напівпричепів; мотоциклів; транспортних засобів для перевезення вантажів або понад десяти осіб. Ажіотажний сплеск попиту, зумовлений запровадженнями пільгами, призвів до різкого збільшення імпорту легкових автомобілів. Як наслідок, вже наприкінці квітня 2022 року на митних пунктах пропуску через західний кордон сформувалися величезні черги з транспортних засобів. Їх митне оформлення займало досить багато часу, що у результаті призвело до збільшення тривалості проходження митного кордону як іншими імпортерами товарами, так і гуманітарними та військовими вантажами. З метою виправлення ситуації, що склалася, з 25 квітня 2022 Уряд України року скоротив до шести перелік пунктів пропуску через державний кордон, на яких можна було розмитнити транспортний засіб для власних потреб. Через значні втрати митних платежів, непоодинокі випадки нецільового використання даної пільги та значне навантаження на митні органи в умовах напруженої логістики воєнного часу з 01 липня 2022 року оподаткування транспортних засобів було повернуто до довоєнного рівня.

Іншою проблемою, з якою зіткнулися митні органи України та сусідніх країн ЄС після початку повномасштабного вторгнення, стала недостатність пунктів пропуску, на яких здійснюється спільний митний контроль. Спільний митний контроль передбачає мінімізацію формальностей на кордоні, зокрема одночасне здійснення процедур українською та суміжною стороною під час однієї зупинки. До основних переваг спільного контролю належать:

- 1) скорочення часу проходження митних та прикордонних процедур при перетині кордону;
- 2) збільшення пропускної спроможності пунктів пропуску для експорту продукції та зернових;
- 3) горизонтальна взаємодія прикордонників і митників двох країн та уніфікація стандартів прикордонного та митного контролю України та ЄС;
- 4) усунення корупційних ризиків;
- 5) менша потреба в інвестиціях в інфраструктуру[6].

Наразі на західному кордоні спільний контроль здійснюється тільки в трьох пунктах пропуску, які були побудовані у 2012 році до Євро-2012 та знаходяться на території Польщі (Смільниця-Кросьценко, Грушів-Будомеж, Угринів-Долгобичув).

Упродовж періоду повномасштабного вторгнення Україна здійснювала активні дипломатичні зусилля щодо максимально можливого поширення існуючої практики здійснення спільного контролю на всі пункти пропуску на кордоні з країнами ЄС. Так, у 2022 році розпочалися переговори щодо спільного митного контролю на кордоні з Польщею, а в 2023 році Уряд України ініціював підписання відповідних угод з Угорщиною та Словаччиною.

Однак наразі переговори щодо спільного митного контролю досі тривають, через низку перешкод на шляху до укладення відповідних угод з країнами ЄС, а саме:

- невідповідність проектів угод Шенгенському кодексу про кордони;
- можлива невідповідність вимог Єврокомісії національному законодавству України;
- потенційна можливість використання спільного контролю правопорушниками [6].

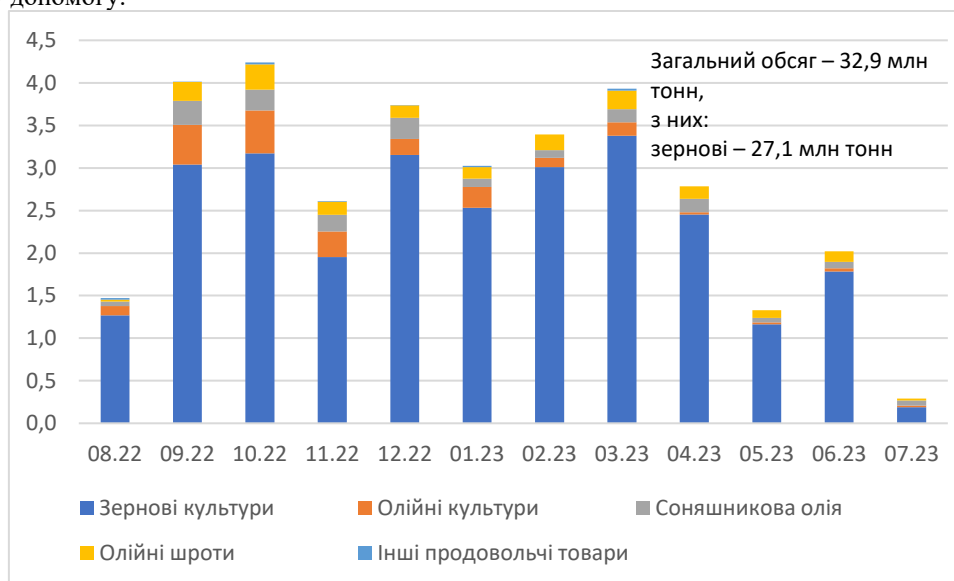
Термін "спільний контроль" на сьогодні законодавчо неможливо застосувати на кордоні з державами-членами ЄС, тому що відповідно до Кодексу Шенгенських кордонів спільний контроль може бути лише між державами-членами Євросоюзу, а між членом ЄС, яким є, наприклад, Польща, і третьою країною, якою є Україна, може бути лише контроль у спільному пункті пропуску. Тому законодавчо застосувати цей термін Україна зможе, лише ставши членом Європейського Союзу [7].

Унаслідок обмеженого простору рішень у сфері логістики та митної справи посилення економічної безпеки та забезпечення реалізації митних інтересів значною мірою залежатимуть від максимального розвантаження західного кордону шляхом використання потенціалу морського транспорту для здійснення зовнішньоторговельних операцій.

Зважаючи на важливу роль України у забезпеченні глобальної продовольчої безпеки та стрімке подорожчання продовольства на світових ринках після початку неспровокованого вторгнення РФ міжнародна спільнота за активного сприяння ООН та Туреччини з 01 серпня 2022 року розблокувала частину чорноморських портів для експорту агропродукції. Ця ініціатива отримала назву "зерновий коридор" та сприяла відновленню морських експортних операцій. Попри його назву, цим маршрутом на

зовнішні ринки постачалися не тільки зернові культури, а й достатньо широка номенклатура іншої продукції, зокрема насіння олійних, соняшникова олія та олійні шроти.

Протягом серпня 2022 року – липня 2023 року "зерновим" коридором вдалося експортувати майже 33 млн тонн агропродукції на суму близько 9 млрд дол. США до 45 країн світу. При цьому 0.7 млн тонн було закуплено Всесвітньою продовольчою програмою ООН та спрямовано до найбільш вразливих країн світу як гуманітарну допомогу.



Графік 2. Експорт продовольства "зерновим коридором", млн тонн.

Джерело: авторська розробка на основі даних Black Sea Grain Initiative

Функціонування "зернового коридору" знизило логістичне навантаження на інші доступні транспортні шляхи. Зокрема, старт відвантаження агропродукції через чорноморські порти забезпечив стрімке скорочення вартості фрахту суден в Дунайських портах на 20%, тоді як подальший розвиток портової інфраструктури сприяв збільшенню обсягів обробки як експортних, так і імпорتنих вантажів на цьому напрямі [8]. Водночас нарощування експорту продовольства морем суттєво розвантажило залізничні переходи на західному кордоні. Переорієнтація вантажопотоку експортних продовольчих товарів на чорноморські порти суттєво зменшила черги вагонів на кордоні з країнами ЄС [9]. Крім того, для більшості аграріїв (крім експортерів високомаржинальних культур) дещо знизилася необхідність у використанні вантажного автомобільного транспорту.

Однак "зерновий коридор" послабив логістичні труднощі українських суб'єктів ЗЕД лише частково унаслідок низки причин, основними з яких були:

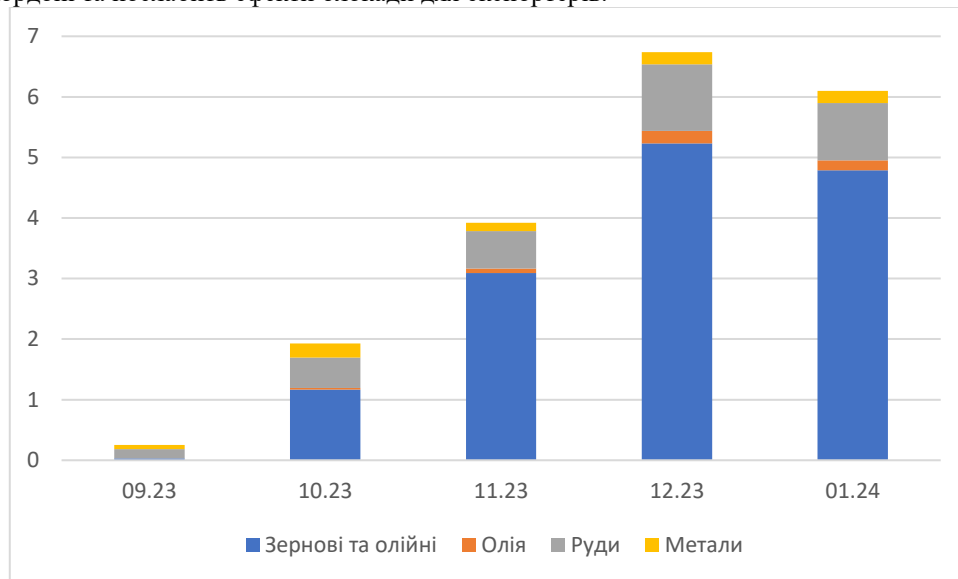
- цей маршрут був виключно експортним, поставки імпорتنих товарів до України ним не здійснювалися;
- "зерновим коридором" користувалися тільки експортери продовольчих товарів, інші ключові експортні сектори, передусім гірничо-металургійний комплекс, не мали доступу до чорноморських портів;
- потенціал перевезень "зерновим коридором" не був повністю реалізований через систематичне перешкоджання його роботі з боку представників РФ, які суттєво затягували інспекції суден під вигаданими приводами.

Зрештою, усередині липня 2023 року РФ вийшла з зернової угоди таким чином знову припинивши експортні поставки українського продовольства на глобальний ринок.

Крім того, впродовж 2023 року українські суб'єкти ЗЕД зіткнулися з додатковими логістичними викликами. Головними з них були заборона імпорту низки продовольчих товарів (пшениці, кукурудзи, ріпаку та насіння соняшника) з боку окремих сусідніх країн ЄС, перманентні ракетні удари по портовій інфраструктурі з боку РФ, а також блокада західного кордону перевізниками та фермерами цих країн, яка розпочалася восени.

Однак Україна продовжувала цілеспрямовані зусилля щодо максимальної реалізації потенціалу морських зовнішньоторговельних перевезень. Так, вже в серпні 2023 року завдяки відновленню ЗСУ контролю за північною частиною Чорного моря, а також вагомі підтримці з боку міжнародних партнерів Україні вдалося налагодити новий морський маршрут зовнішньої торгівлі у Чорному морі. На відміну від зернової угоди безпека цього маршруту гарантується виключно Україною, а товарна номенклатура у його межах не є обмеженою. Відтак цей маршрут відновив морський доступ до зовнішніх ринків для експортерів продукції ГМК, деревообробної та хімічної промисловості. Крім того, новий морський маршрут виконав дуже важливу функцію послаблення логістичного тиску на західний кордон, у тому числі з точки зору

навантаження на митні органи. Фактично, левову частку врожаю 2023/2024 маркетингового року буде відвантажено на експорт морем, а це створить додатковий простір для інших експортних секторів на західному кордоні та послабить ефекти блокади для експортерів.



Графік 3. Експорт товарів новим морським маршрутом, млн тонн.

Джерело: авторська розробка на основі відкритих джерел.

На графіку 3 відображено розрахункові¹ обсяги експорту новим морським маршрутом у розрізі основних товарів. Таким чином, у грудні 2023 року та січні 2024 року обсяги експортної перевалки товарів фактично сягнули довоєнних показників (близько 7 млн тонн на місяць).

Дуже важливою з точки зору реалізації митних інтересів України особливістю нового морського маршруту є перевалка у його межах не тільки експортних, а й імпорتنих вантажів [10]. Хоча статистика щодо імпорту товарів цим шляхом наразі недоступна, його налагодження відкриває для України значні перспективи повернення до довоєнних методів імпоротної логістики. Зокрема, чорноморські порти мають розвинену інфраструктуру обробки морських контейнерів та наливних вантажів. Її використання зможе забезпечити подальшу диверсифікацію імпорту критично важливих товарів, а також сприятиме подальшому розвантаженню митниць на західному кордоні.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Митні органи України на західному кордоні під час повномасштабного вторгнення зіткнулися з беспрецедентним викликом у вигляді необхідності оформлення значно більшого обсягу товарів, транспортних засобів та осіб унаслідок трансформації традиційної логістичної моделі зовнішньої торгівлі. Суттєве збільшення навантаження разом із недостатньо розвиненою інфраструктурою та неузгодженістю митного законодавства України та ЄС заважали ефективному адмініструванню митних платежів та певною мірою погіршили якість сервісу, що надавався митними органами бізнесу. Однак Україна за підтримки іноземних партнерів активно знижувала навантаження на західний кордон. Одним із ключових елементів цієї діяльності стало відкриття нового морського маршруту, який абсорбував значну частку нового врожаю продовольства. Виходячи з поточної конфігурації безпекових ризиків державі та бізнесу варто активніше використовувати цей шлях для нарощування імпорту товарів. Крім того, важливим напрямом роботи є фіналізація угод щодо здійснення спільного митного контролю на західному кордоні з урахуванням відмінностей українського та європейського законодавства.

Література

1. Лучникова Т.П., Тарновська І.В., Воробйов Є.Б. . Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *БізнесІнформ*. №1, 2023. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>.
2. Завербний А.С., Двудіт З.П., Вуск Х. І. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. *Економіка та суспільство*. Випуск №43, 2022. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54>.

¹ Розраховані на основі даних онлайн-моніторингу виходів суден із чорноморських портів України на основі припущення, що такі судна завантажені на 90% від дефвейту.

3. Гринів Н.Т., Равліковська А.А. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. *Академічні візії*. Випуск 13, 2022. DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7411975>.
4. Резнік Н.П., Вербівський С.В. Митне регулювання логістичних процесів в умовах цифровізації. *Молодий вчений*. №12 (112), грудень, 2022 р. DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2022-12-112-2>.
5. Берестенко В. Як змінилася логістика за півроку війни та що буде з імпортом і експортом. Центр транспортних стратегій. 22 серпня 2022 року. URL: https://cfts.org.ua/blogs/yak_zminilasya_logistika_za_pivroku_viyini_ta_scho_bude_z_importom_i_eksportom_651.
6. Дячук В. Спільний контроль: як Україна намагається осучаснити західний кордон та чому з ЄС це так складно. 2024. URL: <https://infopost.media/spilnyj-kontrol-yak-ukrayina-namagayetsya-osuchasnyty-zahidnyj-kordon-ta-chomu-z-yes-cze-tak-skladno/>.
7. Сушко І., Кравчук П. Чому Україна та ЄС не можуть запустити систему спільного контролю на кордоні? 2023. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2023/04/25/7160476/>.
8. Перевезення зерна з Дунаю та портів Одеси продовжило дешевшати. 2022. URL: <https://elevatorist.com/blog/read/809-pidsumki-serpnya-pershiy-misyats-roboti-zernovogo-koridoru-kilometrovi-cherhi-na-kordoni-ta-ruh-do-bioenergetiki>.
9. Черги із вагонів на кордоні скоротилися до менше ніж 15 тис. 2022. URL: <https://www.railway.supply/uk/cherhi-iz-vagoniv-na-kordoni-skorotilisya-do-menshe-nizh-15-tis/>.
10. Морським гуманітарним коридором в Україну почав надходити імпорт. 2023. URL: <https://www.apk-inform.com/uk/news/1537591>

References

1. Luchnykova T.P., Tarnovska I.V., Vorobiov Ye.B. . Adaptatsiia transportnykh pidpriemstv Ukrainy do umov voiennoho stanu. *BiznesInform*. №1, 2023. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>.
2. Zaverbnyi A.S., Dvulit Z.P., Vuiek Kh. I. Osoblyvosti formuvannia lohistychnykh lantsiuhiv v umovakh viiny ta u pisliavoiennyi period. *Ekonomika ta suspilstvo*. Vypusk №43, 2022. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54>.
3. Hryniv N.T., Ravlikovska A.A. Perebudova lohistyky v umovakh voiennoho stanu v Ukraini. *Akademichni vizii*. Vypusk 13, 2022. DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7411975>.
4. Reznik N.P., Verbivskiy S.V. Mytne rehuliuвання lohistychnykh protsesiv v umovakh tsyfrovizatsii. *Molodyi vchenyi*. №12 (112), hruden, 2022 r. DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2022-12-112-2>.
5. Berestenko V. Yak zminylasya lohistyka za pivroku viiny ta shcho bude z importom i eksportom. Tsentr transportnykh stratehii. 22 serpnia 2022 roku. URL: https://cfts.org.ua/blogs/yak_zminilasya_logistika_za_pivroku_viyini_ta_scho_bude_z_importom_i_eksportom_651.
6. Diachuk V. Spilnyi kontrol: yak Ukraina namahaietsia osuchasnyty zakhidnyi kordon ta chomu z YeS tse tak skladno. 2024. URL: <https://infopost.media/spilnyj-kontrol-yak-ukrayina-namagayetsya-osuchasnyty-zahidnyj-kordon-ta-chomu-z-yes-cze-tak-skladno/>.
7. Cushko I., Kravchuk P. Chomu Ukraina ta YeS ne mozhut zapustyty systemu spilnoho kontroliu na kordoni? 2023. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2023/04/25/7160476/>.
8. Perevezennia zerna z Dunaiu ta portiv Odesy prodovzhylo deshevshaty. 2022. URL: <https://elevatorist.com/blog/read/809-pidsumki-serpnya-pershiy-misyats-roboti-zernovogo-koridoru-kilometrovi-cherhi-na-kordoni-ta-ruh-do-bioenergetiki>.
9. Cherhy iz vagoniv na kordoni skorotylysia do menshe nizh 15 tys. 2022. URL: <https://www.railway.supply/uk/cherhi-iz-vagoniv-na-kordoni-skorotilisya-do-menshe-nizh-15-tis/>.
10. Morskym humanitarnym korydorom v Ukrainu pochav nadkhodyty import. 2023. URL: <https://www.apk-inform.com/uk/news/1537591>