

УДК: 39.5; JEL classification: F13; F40  
DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2023-5-20>

**ПРОКОПЕНКО Валерія Юріївна**, доктор економічних наук, професор, директор  
Навчально-наукового інституту економічної безпеки та митної справи, Державний  
податковий університет, <https://orcid.org/0000-0002-4030-3255>

**ЗУБРИЦЬКИЙ Артур Ігорович**, кандидат економічних наук, доцент кафедри  
економіки та економічної безпеки, Державний податковий університет,  
<https://orcid.org/0009-0004-8781-2403>

**РЕВАК Ірина Олександрівна**, доктор економічних наук, професор, професор кафедри  
соціально-гуманітарної підготовки, Львівський державний університет внутрішніх  
справ, <https://orcid.org/0000-0003-1755-2947>

**ПІДХОМНИЙ Олег Михайлович**, доктор економічних наук, професор, професор  
кафедри фінансів, грошово обігу і кредиту, Львівський національний університет  
імені Івана Франка, <https://orcid.org/0000-0003-2642-8657>

## БЛОКАДА ЗАХІДНОГО КОРДОНУ ПІД ЧАС ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ ЯК ЗАГРОЗА МИТНІЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ

*Прокопенко В.Ю., Зубрицький А.І., Ревак І.О., Підхомний О.М. Блокада західного кордону під час повномасштабної війни як загроза митній безпеці України.*

У статті окреслено основні виклики, що постали перед українськими суб'єктами ЗЕД з початку повномасштабної війни. Особливу увагу приділено блокаді західного кордону з окремими сусідніми країнами ЄС як актуальній загрозі митній безпеці України. Оцінено ключові ефекти блокади на експорт та імпорт товарів та відображено негативний вплив затримок імпорتنих операцій на західному кордоні на обсяги митних надходжень у листопаді 2023 року. Сформульовано окремі рекомендації щодо зниження загрози продовження блокади для митної безпеки України у короткостроковому періоді.

**Ключові слова:** логістика, повномасштабне вторгнення, митна безпека, блокада західного кордону, митні платежі.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Після початку повномасштабного вторгнення РФ українські суб'єкти ЗЕД зіткнулися з низкою безпрецедентних викликів, ключовими з яких були блокування доступу до морських портів, руйнування та окупація виробничої інфраструктури, а також масова вимушена міграція українців за кордон. Упродовж 2022 року частину цих викликів було нівельовано завдяки титанічним зусиллям працівників логістичної галузі та вагомій міжнародній підтримці. Зокрема, розпочалася активна розбудова та нарощування експортно-імпорتنих операцій через порти Дунаю, під егідою ООН було запущено "зерновий коридор" для експорту агропродукції, а підтримка країнами ЄС ініціативи "Шляхи солідарності" сприяла підвищенню пропускну здатності автомобільних та залізничних шляхів. Однак вже на початку 2023 року окремими сусідніми країнами ЄС було запроваджено низку обмежень на поставки продовольства з України, які збереглися навіть після офіційної відміни цього рішення Європейською Комісією. Водночас, починаючи з листопада, польські перевізники розпочали фізичну блокаду пунктів наземного пропуску через кордон з Україною. Такі їхні дії негативно вплинули на обсяги зовнішньої торгівлі товарами та створили пряму загрозу для митної безпеки України. Відтак оцінка можливих ефектів блокади

та механізмів протидії їй набуває особливої актуальності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Протягом періоду повномасштабної війни українські науковці провели низку досліджень особливостей та перспективних напрямків розвитку логістики у воєнний час. Зокрема, Озарко К. підкреслює необхідність використання в логістиці під час війни концепції швидкого реагування (QRL) та цифрових мереж постачання (DSN) [1]. Завербний А. зауважує, що для побудови нових логістичних ланцюжків варто взяти до уваги досвід провідних комерційних українських компаній, здійснювати інвестиції в аналітику та забезпечити страхування логістичних ризиків [2]. Цимбалістова О. вказує на необхідність застосування комплексного підходу до підвищення ефективності логістичної діяльності на рівні підприємства з особливим акцентом на проведенні скрупульозного її аудиту [3]. Однак потенційні наслідки блокади західного кордону для економіки України в умовах повномасштабної війни поки недостатньо досліджені в українській академічній літературі.

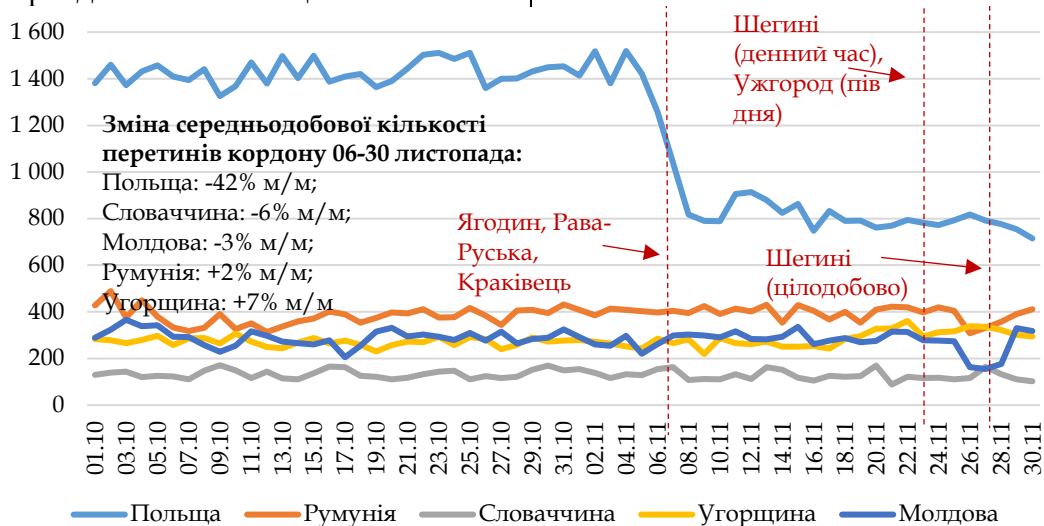
**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є опис можливих ефектів блокади західного кордону на зовнішню торгівлю та митну безпеку України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** З 06 листопада 2023 року польські

перевізники розпочали блокаду руху вантажного автотранспорту на трьох пунктах пропуску через кордон з Україною ("Гребенне – Рава-Руська", "Корчова – Краківець", "Дорогуцьк – Ягодин"). А вже 23 листопада 2023 року протестувальники заблокували ще один з найбільших пунктів пропуску ("Медика – Шегині"). Ключовими їх вимогами були: повернення системи дозволів на міжнародні перевезення для українських транспортних компаній, яка діяла до повномасштабного вторгнення, а також виключення порожніх польських вантажівок з системи "єЧерга", що дозволило б суттєво скоротити їх час перебування у черзі на кордоні [4]. Крім того, згодом до перевізників приєдналися польські фермери з додатковими вимогами вже до польського уряду, зокрема щодо введення дотацій на закупівлю кукурудзи та непадвищення сільськогосподарського податку.

21 листопада до польських протестувальників приєдналися словацькі колеги з

аналогічною короткостроковою акцією та анонсували її продовження в майбутньому. Попри те, що блокування кордону словацькими перевізниками тривало менше однієї доби, їхні дії спровокували невизначеність щодо перспектив перетину кордону вантажним транспортом, що спричинило зниження відповідного показника. Унаслідок акції протесту за даними системи «Черга» впродовж періоду блокади (06.11-30.11) середньоденна кількість вантажівок, що перетнули кордон з Польщею, зменшилася порівняно з відповідним показником до блокади (01.10 – 05.11) на 42%, для Словаччини – 6%, для Молдови – 3% (див. рис. 1). При цьому додатковим фактором скорочення автотранспортного вантажообігу через західний кордон було суттєве погіршення погодних умов наприкінці листопада, внаслідок чого Молдова була вимушена тимчасово закрити два пункти пропуску через державний кордон.



**Рис. 1. Кількість перетинів державного кордону вантажними автомобілями, тис. од.**

Джерело: авторська розробка на основі даних порталу «єЧерга».

Погана погода стримувала переорієнтацію вантажопотоків і на інші напрямки. Однак ключову роль тут зіграла висока загальна завантаженість прикордонних переходів та необхідність здійснення додаткових логістичних витрат для переспрямування вантажів. Тому кількість перетинів кордону з Румунією збільшилася у аналізованому періоді всього на 2%, а з Угорщиною – на 7% порівняно з відповідним показником до блокади. У результаті загальна середньоденна кількість перетинів кордону вантажним транспортом протягом 06.11-30.11 скоротилася майже на чверть порівняно з показниками жовтня-початку листопада, тоді як кількість автомобілів, заблокованих у чергах до прикордонних

переходів, лише за перших два дні перевищила 20 тис. одиниць [5].

Блокада західного кордону суттєво підвищила собівартість міжнародних перевезень товарів. Так, відповідно до опитування, проведеного Європейською Бізнес Асоціацією серед 55 компаній-учасниць, один день простою на західному кордоні призводив до додаткових втрат кожної компанії у розмірі приблизно 1 млн грн. А орієнтовна сума збитків, завданих лише компаніям-учасницям Європейської Бізнес Асоціації станом на 21 листопада 2023 року, перевищила 300 млн грн [6].

Акції протесту польських та словацьких перевізників негативно вплинули на показники як експорту, так імпорту товарів. Однак

експорт товарів постраждав помірно порівняно з імпортом унаслідок вищої залежності останнього від вантажних автомобільних перевезень. Так, у структурі українського експорту товарів домінує великотоннажна продукція, яка до війни поставлялася на зовнішні ринки переважно морем (див. рис. 2).

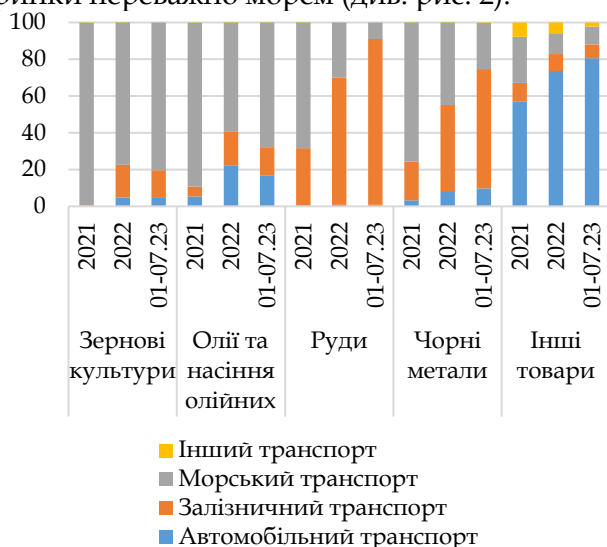


Рис. 2. Вартісні обсяги експорту товарів за видами транспорту, %\*

\*Останні дані, доступні в ВІ-системі митниці, датовані липнем 2023 року.

Джерело: авторська розробка на основі даних Державної митної служби України.

Попри суттєве скорочення частки морських перевезень унаслідок воєнної блокади портової інфраструктури, експорт протягом 2022-2023 років переорієнтувався в більшій мірі на дунайські порти та залізницю, тоді як автомобільний транспорт досі не відігравав критичної ролі у структурі експортних поставок.

Натомість імпорتنі закупівлі ще до початку повномасштабної війни критично залежали від вантажного автомобільного транспорту. З початком блокади морських портів роль автомобільного транспорту в імпорті товарів посилилася ще суттєвіше (див. рис. 3).

У результаті, за даними Державної митної служби, експорт товарів у листопаді збільшився порівняно з жовтнем на 261 млн дол. США, тоді як імпорт скоротився на 508 млн дол. США (див. рис. 4).

Унаслідок блокади західного кордону зменшився експорт окремих товарів, що поставляються на зовнішні ринки здебільшого автотранспортом (оброблені харчові продукти, продукція деревообробної промисловості, промислові товари). Однак у цілому експорт товарів збільшився порівняно з попереднім місяцем завдяки нарощуванню поставок продукції тимчасовим морським

маршрутом, який було відкрито завдяки зусиллям ЗСУ у серпні. На відміну від "зернового коридору", який завершив функціонування у липні, номенклатура експортних поставок тимчасовим морським маршрутом суттєво розширилася. Зокрема, на зовнішні ринки активно постачалася продукція гірничо-металургійного комплексу, експортери якої досі не мали доступу до портів Чорного моря. У листопаді обсяги перевалки товарів тимчасовим морським маршрутом вже сягнули найкращих показників роботи "зернового коридору", водночас очікується їх подальше нарощування.

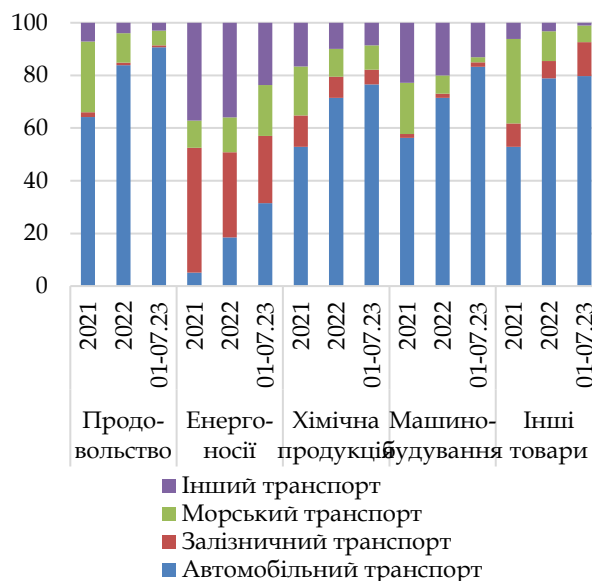


Рис. 3. Вартісні обсяги імпорту товарів за видами транспорту, %\*

\*Останні дані, доступні в ВІ-системі митниці, датовані липнем 2023 року.

Джерело: авторська розробка на основі даних Державної митної служби України.

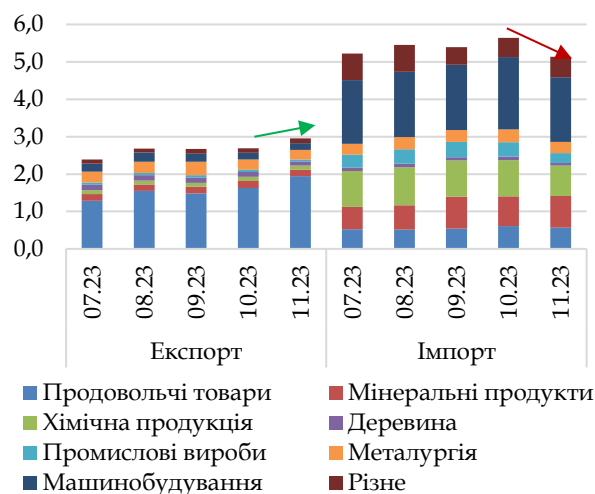


Рис. 4. Торгівля товарами, млрд дол. США

Джерело: авторська розробка на основі даних Державної митної служби України.

Натомість імпорт товарів скоротився за широким переліком неенергетичних товарів, постачання яких до України було затримане блокадою західного кордону. Серед конкретних товарів найбільше постраждала продукція машинобудування (у т.ч. легкові автомобілі), продукція хімічної промисловості (добрива та побутова хімія), продовольство. Крім того, ЗМІ висвітлювали численні факти затримок протестувальниками військової продукції та продукції подвійного призначення, які негативно позначилися на спроможності сектору оборони України. Натомість імпорт нафтопродуктів у листопаді, порівняно з жовтнем, навіть дещо зріс. Блокада призвела до падіння їх поставок автомобільним транспортом, однак завдяки трейдерам переорієнтували їх на залізницю та дунайські порти, вкотре продемонструвавши високу гнучкість та стійкість до кризових явищ [7].

Блокада західного кордону польськими та словацькими протестувальниками очікувано стала додатковою загрозою для митної безпеки України. Падіння імпорту товарів, зумовлене затримками вантажного автомобільного транспорту, порівняно з жовтнем, призвело до скорочення митних платежів майже на 19% (див. рис. 5).

Крім того, за даними Голови комітету ВРУ з питань фінансів, податкової та митної політики, у листопаді індикативний показник роботи митниці було виконано лише на 81% унаслідок падіння вантажообігу на західній ділянці державного кордону [8].

Таким чином, незаконна блокада західного кордону не тільки суттєво ускладнила переміщення товарів через державний кордон, а й призвела до значного падіння митних платежів, які є критичними для покриття

невідкладних потреб країни під час повномасштабної війни.



Рис. 5. Митні платежі, млрд дол. США

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

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** З високою ймовірністю заходи щодо блокування західного кордону триватимуть у наступні місяці. Відтак задля нівелювання загроз митній безпеці необхідна розробка комплексу заходів, які сприятимуть розв'язанню кризи. Передусім це стосується максимального використання потенціалу переорієнтації вантажопотоку на альтернативні напрямки та види транспорту. Також ефективним може бути використання тимчасового морського маршруту не тільки для експорту, а й для імпорту товарів, особливо зважаючи на те, що пробні їх поставки вже здійснювалися у листопаді. Крім того, як Україна, так і сусідні європейські країни, зацікавлені в якнайшвидшій нормалізації торговельних операцій. Це вимагає активізації дипломатичних зусиль на найвищому державному рівні з метою якнайшвидшого врегулювання конфлікту, який у перспективі може суттєво зашкодити двостороннім відносинам.

#### Література.

1. Озарко К.С., Челомбитько В.В. Особливості логістичних процесів у воєнний період: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Донбасу*. 2022. № 2 (68). DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2\(68\)-74-78](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2(68)-74-78).
2. Завербний А.С., Ломага Ю.Р. Проблеми та перспективи формування логістичних ланцюгів постачання у воєнний період за умов активізування євроінтеграції. *Економіка та суспільство*. 2022. № 45. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-23>.
3. Погляд з Польщі на антиукраїнські протести на кордоні: за яких умов блокада може завершитися. 2023. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2023/11/16/7173708/>.
4. Цимбалістова О.А., Харченко М.В., Черніхова О.С. Удосконалення функціонування логістичних підприємств з урахуванням дії військового стану в Україні. *Академічні візії*. 2022. № 14. DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7404418>.
5. Блокада прикордонних переходів із Польщею загрожує всій економіці України. 2023. URL: <https://gmk.center/ua/posts/blokada-trykordonnykh-perekhodiv-iz-polshcheiu-zahrozhuie-vsij-ekonomitsi-ukrainy/>.
6. 1 млн грн - середні щоденні втрати компаній ЕВА через страйк на польському кордоні. 2023. URL: <https://eba.com.ua/1-mln-grn-seredni-shhodenni-vtraty-kompanij-eva-cherez-strajk-na-polskomu-kordoni/>.
7. Попри черги й страйки на кордонах: імпорт ДП у листопаді зріс. 2023.

URL: [https://enkorr.ua/uk/news/popri\\_chergi\\_y\\_strayki\\_na\\_kordonah\\_mport\\_dp\\_u\\_listopad\\_zrs\\_/257312](https://enkorr.ua/uk/news/popri_chergi_y_strayki_na_kordonah_mport_dp_u_listopad_zrs_/257312).

8. Не вистачає 20%: митниці у листопаді недовиконала план надходжень до бюджету. 2023. URL: [https://24tv.ua/economy/nadhodzhenya-mitnitsi-do-byudzhetu-chomu-derzhsluzhba-vikonala\\_n2443463](https://24tv.ua/economy/nadhodzhenya-mitnitsi-do-byudzhetu-chomu-derzhsluzhba-vikonala_n2443463).

#### References.

1. Ozarko, K.S., Chelomyt'ko, V.V. (2022). «Peculiarities of logistics processes during the war period: problems and development prospects». *Ekonomichnyj visnyk Donbasu*. № 2 (68). DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2\(68\)-74-78](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2(68)-74-78).

2. Zaverbnyj, A.S., Lomaha, Yu.R. (2022). «Problems and prospects of the formation of logistics supply chains in the wartime period under conditions of intensification of European integration». *Ekonomika ta suspil'stvo*. № 45. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-23>.

3. Pohliad z Pol'schi na antyukrains'ki protesty na kordoni: za iakykh umov blokada mozhe zavershytysia. (2023). [Poland's view of the anti-Ukrainian protests at the border: under what conditions can the blockade end]. Available at: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2023/11/16/7173708/>.

4. Tsymbalistova, O.A., Kharchenko, M.V., Chernikhoza, O.S. (2022). «Improvement of the functioning of logistics enterprises taking into account the effect of the state of war in Ukraine». *Akademichni vizii*. № 14. DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7404418>.

5. Blokada prykordonnykh perekhodiv iz Pol'scheiu zahrozhue vsij ekonomitsi Ukrainy. (2023). [The blockade of border crossings with Poland threatens the entire economy of Ukraine]. Available at: <https://gmk.center.ua/posts/blokada-prykordonnykh-perekhodiv-iz-polshcheiu-zahrozhue-vsij-ekonomitsi-ukrainy/>.

6. 1 mln hrn – seredni schodenni vtraty kompanij EVA cherez strajk na pol's'komu kordoni. (2023). [UAH 1 million – average daily losses of EVA companies due to a strike on the Polish border]. Available at: <https://eba.com.ua/1-mln-grn-seredni-shhodenni-vtraty-kompanij-eva-cherez-strajk-na-polskomu-kordoni/>.

7. Popry cherhy j strajky na kordonakh: import DP u lystopadi zris. (2023). [Despite the queues and the strike at the borders: import of state enterprises increased in November]. Available at: [https://enkorr.ua/uk/news/popri\\_chergi\\_y\\_strayki\\_na\\_kordonah\\_mport\\_dp\\_u\\_listopad\\_zrs\\_/257312](https://enkorr.ua/uk/news/popri_chergi_y_strayki_na_kordonah_mport_dp_u_listopad_zrs_/257312).

8. Ne vystachaie 20%: mytnytisia u lystopadi nedovykonala plan nadkhodzhen' do biudzhetu. (2023). [20% is missing: in November, customs fell short of the budget revenue plan]. Available at: [https://24tv.ua/economy/nadhodzhenya-mitnitsi-do-byudzhetu-chomu-derzhsluzhba-vikonala\\_n2443463](https://24tv.ua/economy/nadhodzhenya-mitnitsi-do-byudzhetu-chomu-derzhsluzhba-vikonala_n2443463).

#### Abstract.

**Prokopenko V., Zubrytskyi A., Revak I., Pidkhomnyi O. Blockade of the western border during a full-scale war as a threat to Ukraine's customs security.**

The article outlines the main challenges faced by Ukrainian entities engaged in foreign economic activity since the beginning of the full-scale war. The key factors among them were the blockade of access to seaports, destruction, and occupation of industrial infrastructure, as well as mass forced migration of Ukrainians abroad. However, thanks to significant efforts from the workers in the logistics sector and unwavering international support, most of these challenges were successfully mitigated throughout 2022. However, already at the beginning of 2023, some neighboring EU countries introduced several restrictions on food supplies from Ukraine, which remained even after the official cancellation of this decision by the European Commission. Therefore, the aim of the research is to describe the potential effects of the blockade of the western border on Ukraine's foreign trade and customs security. Based on data regarding the structure of goods exports and imports by modes of transport, as well as statistics on the crossing of borders by cargo trucks from the EQueue system, it was found that the blockade of the western border had a more significant impact on the import of goods. In particular, the losses in goods exports were partially offset by the launch of the temporary export maritime route. However, the decline in goods imports, caused by delays in cargo truck transportation, led to a reduction in customs payments by almost 19% compared to October. Specific recommendations are formulated to reduce the threat of the blockade's continuation for Ukraine's customs security in the short term. Attention is focused on the necessity of maximizing the potential for redirecting freight flows to alternative routes and modes of transportation. Moreover, it is proposed to utilize the temporary maritime route not only for exports but also for imports of goods, especially considering that trial purchases were already conducted in November 2023.

**Keywords:** logistics, full-scale invasion, customs security, blockade of the western border, customs payments.

Стаття надійшла до редакції 10.12.2023 р.

#### Бібліографічний опис статті:

Прокопенко В.Ю., Зубрицький А.І., Рєвак І.О., Підхомний О.М. Блокада західного кордону під час повномасштабної війни як загроза митній безпеці України. Актуальні проблеми інноваційної економіки та права. 2023. № 5-6. С. 112-116.

Prokopenko V., Zubrytskyi A., Revak I., Pidkhomnyi O. Blockade of the western border during a full-scale war as a threat to Ukraine's customs security. *Actual problems of innovative economy and law*. 2023. No. 5-6, pp. 112-116.