

В. Г. Ковальов, кандидат наук з державного управління,
доцент, доцент кафедри публічного управління та
митного адміністрування Університету митної справи
та фінансів
<https://orcid.org/0000-0001-7249-0959>

Н. І. Шевченко, кандидат наук з державного управління,
доцент, доцент кафедри публічного управління
та митного адміністрування Університету митної справи
та фінансів
<https://orcid.org/0000-0001-6386-8198>

О. О. Критенко, кандидат наук з державного управління,
доцент кафедри публічного управління та митного
адміністрування Університету митної справи та фінансів
<https://orcid.org/0000-0001-9582-3007>

ЛОГІСТИЧНІ ХАБИ ЯК ЕЛЕМЕНТ МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УМОВАХ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

У статті обґрунтовано засади розвитку логістичних хабів як елемента митної інфраструктури України в умовах повоєнного відновлення та європейської інтеграції. Актуальність дослідження зумовлена руйнуванням транспортної інфраструктури, зміною напрямів зовнішньоторговельних потоків, посиленням навантаження на західний державний кордон і необхідністю підвищення стійкості міжнародних ланцюгів постачання. Визначено логістичний хаб як територіально локалізований багатофункціональний комплекс транспортної, складської, сервісної, цифрової та митно-контрольної інфраструктури, що забезпечує консолідацію, зберігання, перевантаження і перерозподіл вантажів, виконання митних формальностей, управління ризиками та безпеку ланцюгів постачання. Уточнено його відмінності від пункту пропуску, митного складу, сухого порту та окремого терміналу. Наголошено, що приватний оператор створює інфраструктурні й сервісні умови, тоді як владні повноваження з митного контролю залишаються за державними органами.

Узагальнення міжнародного досвіду підтвердило доцільність поєднання концепцій *dry port*, *hub-and-spoke*, скоординованого управління кордоном, стандартів *SAFE* та інституту авторизованого економічного оператора. Запропоновано багатовісневу модель, що охоплює прикордонні хаби, внутрішні термінали, регіональні дистрибуційні центри та єдину цифрову платформу. Визначено пріоритети державної політики: нормативне закріплення поняття митно-логістичного хаба, інтеграція з *TEN-T*, розвиток *NCTS*, «єдиного вікна» та «ЄЧерги», розширення можливостей АЕО, використання публічно-приватного партнерства й підвищення стійкості інфраструктури. Наукова новизна полягає у комплексному розгляді логістичного хаба як об'єкта публічного управління та складової митної інфраструктури. Практичне значення результатів визначається можливістю їх використання під час модернізації пунктів пропуску та планування мережі прикордонних і внутрішніх терміналів.

Ключові слова: логістичний хаб, митна інфраструктура, митне адміністрування, сухий порт, скоординоване управління кордоном, авторизований економічний оператор, *NCTS*, *TEN-T*, цифровізація, повоєнне відновлення, публічне управління, європейська інтеграція.

V. H. Kovalov, N. I. Shevchenko, O. O. Krytenko. Logistics hubs as an element of customs infrastructure: experience and prospects of development in the conditions of post-war reconstruction and European integration of Ukraine

The article substantiates the development of logistics hubs as a component of Ukraine's customs infrastructure in the context of post-war recovery and European integration. The relevance of the research is determined by the destruction of transport infrastructure, changes in foreign trade routes, increased pressure on Ukraine's western border, and the need to strengthen international supply chain resilience. The study applies systemic, structural-functional, comparative, and institutional approaches and analyses international standards, legal acts, and academic publications. A logistics hub is defined as a territorially localised multifunctional complex of transport, warehousing, service, digital, and customs-control infrastructure. It supports cargo consolidation, storage, transshipment and redistribution, customs formalities, risk management, and supply chain security. The article distinguishes a logistics hub from a border crossing point, customs warehouse, dry port, and stand-alone terminal. It emphasises that private operators should provide infrastructure and services, while customs control and other public enforcement powers must remain within the competence of authorised state authorities.



© В. Г. Ковальов, Н. І. Шевченко, О. О. Критенко, 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

The analysis of international experience confirms the relevance of combining the dry port and hub-and-spoke concepts with Coordinated Border Management, the WCO SAFE Framework of Standards, and the Authorised Economic Operator institution. A multilevel model is proposed, including border customs and logistics hubs, inland terminals, regional distribution centres, and a unified digital platform. The main public policy priorities are the legal institutionalisation of customs and logistics hubs, integration with TEN-T, further development of NCTS, the Single Window and eQueue systems, broader use of AEO benefits, public-private partnerships, and stronger physical, energy, and cyber resilience of infrastructure. The scientific novelty lies in the comprehensive interpretation of a logistics hub as both an object of public administration and an element of customs infrastructure. The practical significance of the findings consists in their potential application to border crossing modernisation and the planning of border and inland terminal networks during Ukraine's post-war recovery.

Key words: logistics hub, customs infrastructure, customs administration, dry port, Coordinated Border Management, Authorised Economic Operator, NCTS, TEN-T, digitalisation, post-war recovery, public administration, European integration.

Постановка проблеми. Повномасштабна збройна агресія Російської Федерації спричинила масштабні руйнування транспортної, енергетичної та виробничої інфраструктури України, порушивши функціонування національних і транскордонних ланцюгів постачання. Обмеження роботи морських портів на початковому етапі війни зумовило перенаправлення значної частини зовнішньоторговельних потоків на автомобільні, залізничні та річкові маршрути, передусім через західний державний кордон. Водночас відновлення морських перевезень через чорноморський коридор дає підстави розглядати сухопутні «Шляхи солідарності» та морські маршрути як взаємодоповнювальні складники диверсифікованої логістичної системи України. За таких умов логістичний хаб набуває значення не лише комерційного або транспортно-складського об'єкта, а й елемента митної та прикордонної інфраструктури. Його функціонування пов'язане зі здійсненням митних формальностей, управлінням ризиками, забезпеченням транспортної безпеки, документальним супроводом вантажів і цифровим обміном інформацією. Відповідно, ефективність логістичних хабів безпосередньо впливає на пропускну спроможність кордону, стійкість зовнішньої торгівлі та інтеграцію України до транспортного і митного простору Європейського Союзу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематика логістичних хабів має міждисциплінарний характер і охоплює організацію міжнародних вантажопотоків, розвиток інтермодальних перевезень, митний контроль, безпеку ланцюгів постачання та координацію державних органів. Водночас логістичні хаби переважно досліджуються як елементи транспортно-логістичних систем, тоді як їхнє місце в митній інфраструктурі та системі публічного управління розкрито недостатньо. У вітчизняній науковій літературі увагу зосереджено на трансформації транспортно-митної логістики в умовах війни та європейської інтеграції. Н. Куць та І. Павлова визначають транспортно-митну логістику як комплекс операцій із переміщення вантажів, виконання митних формальностей та інформаційного супроводження міжнародних перевезень [1]. І. Зрибнева розглядає логістичні хаби як вузлові компоненти міжнародних транспортних коридорів, ефективність яких залежить від пропускну спроможності та якості транспортної інфраструктури [2]. Л. Вербівська, М. Смерека та Т. Дзюба пов'язують розвиток логістичної галузі з мультимодальністю, цифровізацією та створенням сучасних логістичних центрів [3]. Проте митні, безпекові й управлінські функції таких об'єктів залишаються дослідженими фрагментарно.

Теоретичну основу сучасного розуміння логістичного хаба сформовано в зарубіжних дослідженнях концепції «сухий порт» (англ. dry port). В. Розо, Й. Воксеніус і К. Лумсен визначають сухий порт як внутрішній інтермодальний термінал, пов'язаний із морським портом та призначений для перевантаження, консолідації, зберігання і митного оформлення вантажів [4]. В. Розо наголошує, що результативність такої моделі залежить від транспортної доступності, державної підтримки, нормативного забезпечення та узгодженості інтересів публічних і приватних суб'єктів [5]. Т. Ноттебум і Ж.-П. Родріг розкривають роль внутрішніх терміналів у регіоналізації портів і формуванні зв'язків із транспортними коридорами [6]. Функціональні та інституційні відмінності внутрішніх портів залежно від їх розташування, транспортної спеціалізації та моделі управління досліджено Ж.-П. Родрігом, Ж. Дебрі, А. Фремонтом та Е. Гуверналем [7]. Міжнародне визначення сухого порту як внутрішнього центру обробки, зберігання та регуляторного супроводження товарів закріплено у відповідній Міжурядовій угоді ООН [8]. Для розуміння логістичного хаба як складової митної інфраструктури принципове значення має концепція скоординованого управління кордоном. М. Полнер трактує її як координацію діяльності національних та іноземних органів контролю, спрямовану на підвищення ефективності регуляторних процедур і сприяння легальній торгівлі [9]. У компендіумі Всесвітньої митної організації акцентовано на міжвідомчій взаємодії, спільному використанні інформації, узгодженому управлінні ризиками та усуненні дублювання перевірок [10]. Безпекові засади діяльності хабів відображено у Рамкових стандартах SAFE, які передбачають партнерство митниці з бізнесом, застосування попередньої електронної інформації, систем управління ризиками та інституту уповноваженого економічного оператора [11].

Новітній напрям досліджень пов'язаний із цифровізацією митного контролю. С. Віджаякумар обґрунтовує можливість застосування штучного інтелекту, прогнозовної аналітики, автоматизованого опрацювання декларацій і великих масивів даних у системах управління митними ризиками [12]. Євроінтеграційний вимір проблеми визначається також розвитком транс'європейської транспортної мережі TEN-T, яка передбачає посилення

мультиmodalності, взаємопов'язаності та стійкості транспортної інфраструктури [13]. Наявні дослідження охоплюють транспортно-логістичні, інституційні, митні, безпекові та цифрові аспекти функціонування хабів. Водночас недостатньо розробленим залишається комплексний підхід до логістичного хаба як елемента митної інфраструктури та об'єкта публічного управління. Подальшого обґрунтування потребують моделі взаємодії митних, прикордонних і транспортних органів, участь місцевого самоврядування та приватних операторів, інтеграція інституту АЕО, використання спільних інформаційних систем і визначення критеріїв розміщення хабів у контексті повоєнного відновлення України.

Метою статті є теоретико-методологічне обґрунтування логістичних хабів як комплексного елемента митної інфраструктури, узагальнення зарубіжного та вітчизняного досвіду їх функціонування, а також розроблення інституційно-функціональних засад формування мережі митно-логістичних хабів України в умовах повоєнного відновлення та поглиблення європейської інтеграції.

Виклад основного матеріалу. У сучасних умовах категорія «логістичний хаб» використовується для позначення різних за масштабом і функціональним призначенням об'єктів – від складських комплексів і вантажних терміналів до мультиmodalних вузлів, інтегрованих у міжнародні транспортні коридори. Це зумовлює необхідність відмежування логістичного хаба від суміжних понять: логістичного центру, митного складу, внутрішнього терміналу, сухого порту, пункту пропуску через державний кордон та індустріального парку.

У концепції «dry port» сухий порт визначається як внутрішній інтерmodalний термінал, пов'язаний із морським портом, до якого можуть бути перенесені операції з консолідації, зберігання, перевантаження та митного оформлення вантажів [4]. Його функціонування сприяє зменшенню навантаження на морські порти та наближенню митно-логістичних послуг до місць виробництва і споживання товарів. Подальші дослідження довели, що ефективність таких об'єктів визначається не лише технічною оснащеністю, а й узгодженістю взаємодії транспортних операторів, портових адміністрацій, митних органів і власників інфраструктури [5]. У межах концепції регіоналізації портів логістичні центри та внутрішні термінали розглядаються як елементи єдиної транспортно-логістичної мережі, що забезпечує зв'язок морських портів із внутрішніми виробничими та споживчими центрами [6]. Водночас відмінності у моделях управління внутрішніми портами й терміналами не дають підстав для прямого перенесення зарубіжного досвіду в українські умови без урахування особливостей національної системи митного адміністрування [7].

Відповідно до Міжурядової угоди про сухі порти вони розглядаються як внутрішні логістичні центри, призначені для обробки, тимчасового зберігання та регуляторного супроводження товарів у міжнародній торгівлі [8]. Такий підхід акцентує увагу не лише на транспортному, а й на регуляторному складнику діяльності логістичного хаба. Водночас його не слід ототожнювати з пунктом пропуску через державний кордон, призначенням якого є здійснення прикордонного, митного та інших видів державного контролю. На відміну від нього, логістичний хаб може функціонувати як у прикордонній зоні, так і у внутрішніх районах країни, забезпечуючи накопичення, консолідацію, деконсолідацію, зберігання, митне оформлення та перерозподіл вантажопотоків.

Логістичний хаб також не є тотожним митному складу, який виконує виключно функцію зберігання товарів під митним контролем. На відміну від нього, логістичний хаб поєднує транспортну, складську, митну, цифрову та сервісну інфраструктуру. Хоча Митний кодекс України не визначає логістичний хаб як окрему правову категорію, він регламентує функціонування авторизованих економічних операторів, митних складів, режиму спільного транзиту, електронного документообігу, механізму «єдиного вікна» та систем управління ризиками, які можуть бути інтегровані в його діяльність [16]. Отже, логістичний хаб доцільно розглядати як комплексну організаційно-просторову форму інтеграції транспортних, технологічних, цифрових та адміністративних елементів митної інфраструктури.

З урахуванням наведених положень логістичний хаб пропонується визначати як територіально локалізований багатофункціональний комплекс транспортної, складської, сервісної, цифрової та митно-контрольної інфраструктури, що забезпечує консолідацію й перерозподіл вантажопотоків, виконання митних формальностей, координацію діяльності контрольних органів, управління ризиками та безпеку міжнародних ланцюгів постачання.

Водночас включення логістичного хаба до системи митної інфраструктури не передбачає передачі приватному оператору владних повноважень. Митний контроль, випуск товарів, застосування заходів управління ризиками та інші публічно-владні функції залишаються компетенцією державних органів, тоді як оператор хаба забезпечує необхідну матеріальну, технічну, цифрову й сервісну інфраструктуру для їх здійснення.

Ключовою інституційною основою функціонування митно-логістичних хабів є концепція скоординованого управління кордоном – Coordinated Border Management (далі CBM). Вона передбачає узгодження діяльності митних, прикордонних, правоохоронних, транспортних, санітарних, ветеринарних, фітосанітарних та інших органів, уповноважених здійснювати контроль міжнародних переміщень [9]. Метою такої координації є не механічне об'єднання державних органів, а усунення дублювання процедур, погодження послідовності контрольних операцій, спільне використання інформації, координація управління ризиками та скорочення непродуктивного часу перебування товарів і транспортних засобів під контролем.

З метою систематизації функціонального наповнення логістичного хаба та відображення взаємозв'язків між його основними складовими запропоновано організаційно-функціональну модель логістичного хаба як елемента митної інфраструктури (рис. 1).



Рис. 1. Організаційно-функціональна модель логістичного хаба як елемента митної інфраструктури

Модель відображає шість взаємопов'язаних функціональних блоків, сукупність яких забезпечує ефективне виконання транспортно-логістичних, митних, цифрових, безпекових та сервісних функцій.

Всесвітня митна організація (далі ВМО) визначає CBM як скоординований підхід національних та іноземних прикордонних органів, спрямований на підвищення ефективності управління торговельними і пасажирськими потоками за одночасного дотримання регуляторних вимог [10]. На рівні логістичного хаба реалізація CBM може передбачати просторове розміщення представників різних контрольних органів у межах одного комплексу; використання спільної цифрової платформи; проведення спільного або послідовно узгодженого контролю; уніфікацію вимог до документів; взаємне використання результатів огляду та лабораторних досліджень; формування міжвідомчих груп аналізу ризиків.

Другим міжнародним орієнтиром є Рамкові стандарти SAFE ВМО. Актуальна редакція 2025 р. ґрунтується на трьох взаємопов'язаних складниках: співпраці між митними адміністраціями; партнерстві митниці з бізнесом; співпраці митних органів з іншими державними установами [11]. Стандарти передбачають використання попередньої електронної інформації, узгоджених систем управління ризиками, неінтрузивного огляду, інституту авторизованого економічного оператора (далі АЕО) та механізмів взаємного визнання. У редакції 2025 р. додатково посилено міжвідомчу співпрацю, вимоги до доброчесності суб'єктів ланцюга постачання та участь малих і середніх підприємств у програмах АЕО. У контексті логістичних хабів стандарти SAFE формують підстави для переходу від однакового контролю всіх вантажів до диференційованої моделі, за якої обсяг контрольних заходів визначається рівнем ризику, надійністю оператора, якістю попередньо наданих даних та безпекою ланцюга постачання. Це дає змогу зосередити обмежені контрольні ресурси на ризикових операціях, одночасно забезпечуючи прискорене обслуговування надійних підприємств.

Важливе місце в європейській моделі займає інститут АЕО. Митний кодекс ЄС передбачає два основні типи авторизацій: авторизацію для митних спрощень та авторизацію у сфері безпеки й надійності. Залежно від отриманої авторизації оператор може користуватися спрощеннями, меншою кількістю фізичних і документальних перевірок та іншими перевагами [17]. Для логістичного хаба це означає можливість створення диференційованих каналів обслуговування. Вантажі АЕО можуть спрямовуватися через окремі смуги, майданчики або технологічні маршрути, за умови що це відповідає законодавству та результатам управління ризиками. Водночас сам факт використання послуг певного хаба не може автоматично надавати підприємству переваги АЕО. Такі переваги повинні ґрунтуватися виключно на індивідуальній авторизації та підтвердженій відповідності встановленим критеріям.

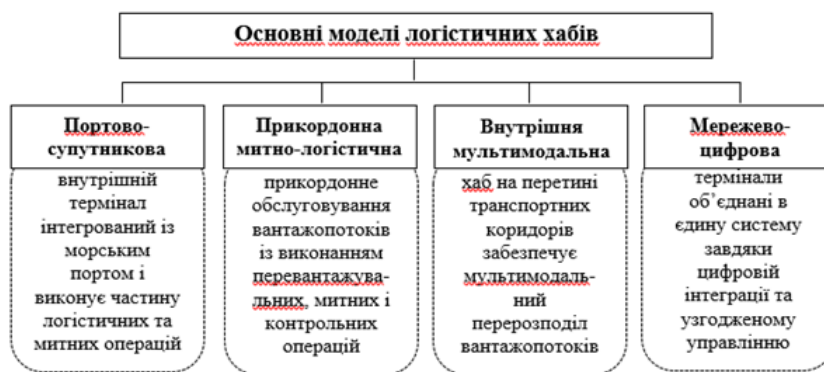


Рис. 2. Типологія моделей логістичних хабів у європейській практиці

Європейський досвід дає змогу виокремити кілька основних моделей логістичних хабів.

Для України найбільш доцільним є формування змішаної мережі, що поєднуватиме прикордонні, внутрішні та портово-супутникові хаби. Їх функції мають розподілятися за принципом hub-and-spoke: прикордонні вузли повинні забезпечувати первинне приймання та регуляторний супровід потоків, тоді як частину складських, оглядових, перевантажувальних і дистрибуційних операцій доцільно переміщувати до внутрішніх, або тилових, терміналів.

Оновлена нормативна архітектура транс'європейської транспортної мережі, закріплена Регламентом ЄС 2024/1679, посилює значення мультимодальних вантажних терміналів, транспортної взаємопов'язаності, стійкості інфраструктури та усунення вузьких місць у межах європейських транспортних коридорів [13]. Для України це означає, що планування логістичних хабів має здійснюватися не ізольовано, а з урахуванням перспективного включення національної транспортної мережі до європейських коридорів, сумісності технічних стандартів і цифрових систем.

Повномасштабна збройна агресія Російської Федерації істотно змінила просторову конфігурацію зовнішньоторговельної логістики України. Відповідно до П'ятої швидкої оцінки завданої шкоди та потреб у відновленні, сукупний обсяг прямих фізичних збитків станом на 31 грудня 2025 р. становив 195,1 млрд дол. США. Прямі збитки транспортного сектору оцінено в 40,3 млрд дол. США, а довгострокові потреби у його відновленні перевищують 96 млрд дол. США [14]. Зазначені дані свідчать, що відновлення транспортно-логістичної інфраструктури не може обмежуватися відтворенням довоєнного стану. Масштаб пошкоджень, зміна напрямів торгівлі, ризики повторних атак і необхідність адаптації до стандартів ЄС зумовлюють перехід до принципу «краще відбудувати» (англ. build back better), тобто відбудови з одночасною модернізацією, підвищенням стійкості та технологічної сумісності інфраструктури. Блокування традиційних морських маршрутів на початковому етапі повномасштабної війни спричинило необхідність термінового розвитку альтернативних автомобільних, залізничних і річкових шляхів. Європейська комісія сформувала «Шляхи солідарності» як систему альтернативних маршрутів для експорту українських товарів та ввезення необхідної продукції через залізничний, автомобільний і внутрішній водний транспорт [15]. Зростання ролі сухопутного кордону виявило низку системних обмежень української логістичної інфраструктури. До них належать недостатня пропускна спроможність окремих пунктів пропуску і під'їзних шляхів; дефіцит майданчиків для очікування вантажного транспорту; недостатня кількість зон перевантаження та зберігання; відмінність ширини залізничної колії України та більшості країн ЄС; обмежені можливості для розміщення засобів неінтрузивного огляду; недостатня цифрова взаємодія державних органів і приватних операторів; територіальна фрагментація митних, складських і транспортних об'єктів.

Проект «Відкритий кордон» став однією з практичних відповідей на зазначені проблеми. До його заходів належали модернізація пункту пропуску «Краківець – Корчова», пошук рішень для зменшення черг на напрямку «Ягодин – Дорогуськ», підготовка нових прикордонних об'єктів та переговори щодо організації спільного контролю на окремих залізничних переходах [20]. Водночас цей проєкт доцільно характеризувати як сукупність двосторонніх інфраструктурних та організаційних ініціатив, а не як завершену загальнонаціональну систему спільного митно-прикордонного контролю.

Важливим цифровим інструментом упорядкування вантажопотоків стала система «єЧерга», яка забезпечує електронну реєстрацію міжнародних автомобільних перевізників та планування їх прибуття до пунктів пропуску [18]. Її впровадження здійснюється у межах міжвідомчої взаємодії органів державної влади. Водночас «єЧерга» не збільшує фізичну пропускну спроможність пунктів пропуску, а лише оптимізує рух транспортних засобів, скорочує час очікування та формує дані для планування. Максимальний ефект можливий за умови інтеграції системи з попереднім поданням митних і транспортних даних, управлінням ризиками, плануванням роботи контрольних органів та інформаційною системою логістичного хаба. Наявні цифрові рішення й інфраструктурні проєкти формують окремі елементи майбутньої системи митно-логістичних хабів, однак поки що не об'єднані єдиною концепцією та моделлю управління.

Інтеграція України до митного простору ЄС потребує одночасного розвитку фізичної та цифрової інфраструктури. Розширення транспортної інфраструктури має супроводжуватися автоматизацією митних процедур, електронним обміном даними та управлінням ризиками. Важливим етапом стала імплементація NCTS Фаза 6 (22 квітня 2024 р.), яка забезпечує функціонування єдиної транзитної процедури між країнами-учасницями Конвенції [19]. Використання інтеграційної платформи «Єдине вікно – CAIC – NCTS» створює умови для перенесення частини митних операцій із перевантажених пунктів пропуску до внутрішніх митних терміналів, застосування статусів авторизованого вантажовідправника та вантажоодержувача, а також електронного відстеження транзитних переміщень.

Відповідно, перспективний логістичний хаб має проектуватися як цифровий вузол, а не лише як фізичний комплекс. Таким чином, перспективний митно-логістичний хаб доцільно розглядати як інтегровану цифрову систему, що поєднує інформаційні сервіси, митні процедури та механізми міжвідомчої взаємодії. Узагальнену інформаційно-цифрову архітектуру такого хаба наведено на рисунку 3.

Сучасні системи митного контролю дедалі більше орієнтуються на прогностичну аналітику, машинне опрацювання декларацій, аналіз великих масивів даних та використання комп'ютерного зору під час огляду вантажів [12]. Проте застосування алгоритмічних інструментів не повинно замінювати належного правового регулювання та професійного рішення посадової особи. Автоматизовані моделі мають використовуватися як інструмент підтримки управління ризиками, а не як непрозорий механізм остаточного визначення правового статусу товару або суб'єкта. Для забезпечення довіри до цифрової системи необхідні регулярний аудит алгоритмів, контроль якості даних, документування підстав для зміни рівня ризику, захист комерційної та персональної інформації, а також можливість перевірки автоматизованих рекомендацій уповноваженою посадовою особою.

З огляду на територіальний масштаб України, неоднорідність її транспортної мережі та різні напрями міжнародної торгівлі створення одного універсального типу логістичного хаба є недоцільним. Пропонується формувати багаторівневу мережу за принципом радіальної мережі або радіально-вузлова структура (англ. hub-and-spoke), у якій окремі вузли матимуть спеціалізовані функції (табл. 1).

Таким чином перший рівень мають становити прикордонні митно-логістичні хаби; другий – внутрішні або тилові митно-логістичні хаби; третій – регіональні дистрибуційні та виробничо-логістичні центри; четвертий рівень формує єдина цифрова платформа мережі хабів.

Управління мережею доцільно здійснювати на трьох інституційних рівнях.

На *загальнодержавному рівні* мають визначатися стратегічна схема розміщення хабів, обов'язкові технічні й цифрові стандарти, критерії державної підтримки, порядок взаємодії контрольних органів та вимоги до безпеки.

На *регіональному і коридорному рівнях* необхідно узгоджувати розвиток транспортної інфраструктури, просторове планування, потреби прикордонних громад, інвестиційні проекти та спеціалізацію окремих хабів.



Рис. 3. Цифрова модель функціонування митно-логістичного хаба

Функції окремих радіальних вузлів логістичного хабу

Рівень та назва елемента мережі	Розташування та призначення	Основні функції та завдання
Перший рівень Прикордонні митно-логістичні хаби	Розташовуються поблизу найбільш завантажених автомобільних і залізничних переходів.	Накопичення та впорядкування потоків, попередня перевірка документів, ваговий контроль, проведення необхідних видів державного контролю, використання сканувальних систем, перевантаження між різними видами транспорту або залізничними коліями різної ширини.
Другий рівень Внутрішні (тилові) митно-логістичні хаби	Приймають частину операцій, виконання яких безпосередньо на кордоні призводить до утворення черг.	Тривале зберігання, деконсолідація партій, окремі види митного оформлення, лабораторні дослідження, огляд складних або негабаритних вантажів, оформлення товарів авторизованими вантажоодержувачами.
Третій рівень Регіональні дистрибуційні та виробничо-логістичні центри	Пов'язані з промисловими зонами, АПК, індустріальними парками, портами і великими споживчими агломераціями.	Інтеграція митної логістики з регіональним економічним розвитком і зовнішньоторгівельною спеціалізацією територій.
Четвертий рівень Єдина цифрова платформа мережі хабів	Забезпечує віртуальну інтеграцію та управління фізично відокремленими об'єктами мережі.	Забезпечення обміну інформацією між фізично відокремленими об'єктами, митними органами, перевізниками, власниками вантажів та іншими контрольними службами; перетворення окремих терміналів на єдину взаємопов'язану мережу.

Джерело: складено авторами

На операційному рівні має забезпечуватися повсякденна взаємодія оператора інфраструктури, митних і прикордонних органів, перевізників, митних брокерів, складських операторів та інших учасників.

При цьому доцільно уникати створення єдиного органу, який підмінятиме законодавчо визначені компетенції окремих служб. Ефективнішою є модель координаційного управління, за якої кожний орган зберігає власні повноваження, але діє відповідно до погодженого технологічного процесу, спільних стандартів обміну даними та узгоджених показників результативності.

Таким чином, розвиток логістичних хабів має розглядатися не як сукупність локальних будівельних проєктів, а як системна трансформація митної інфраструктури України. Її результатом повинна стати мережа взаємопов'язаних фізичних і цифрових вузлів, здатних одночасно забезпечувати прискорення легальної торгівлі, належний рівень митної безпеки, стійкість міжнародних ланцюгів постачання та інтеграцію України до транспортного і митного простору Європейського Союзу.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження дало змогу обґрунтувати логістичний хаб як багатофункціональний елемент митної інфраструктури, що поєднує транспортні, складські, сервісні, цифрові та митно-контрольні компоненти. На відміну від пункту пропуску, митного складу або окремого термінала, логістичний хаб забезпечує не лише переміщення і зберігання товарів, а й координацію контрольних процедур, управління ризиками та безпеку міжнародних ланцюгів постачання. Встановлено, що функціонування таких хабів має ґрунтуватися на чіткому розмежуванні публічних і приватних повноважень. Митний контроль, випуск товарів та застосування заходів управління ризиками залишаються компетенцією державних органів, тоді як оператор хаба забезпечує необхідну матеріальну, цифрову й сервісну інфраструктуру.

Перспективи подальших досліджень пов'язані з розробленням методики територіального розміщення хабів, системи показників їх результативності, оцінювання впливу статусу АЕО на швидкість митних процедур, дослідженням моделей публічно-приватного партнерства та формуванням єдиної цифрової архітектури мережі.

Список використаних джерел:

1. Куць Н., Павлова І. Транспортно-митна логістика в міжнародних перевезеннях повоєнної України. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2024. Т. 2, № 23. С. 134–141. DOI: 10.36910/automash.v2i23.1535.
2. Зрибнева І. П. Аналіз впливу міжнародних логістичних коридорів на розвиток транспортної інфраструктури України. *Актуальні питання економічних наук*. 2024. № 5. DOI: 10.5281/zenodo.14035809.
3. Вербівська Л. В., Смерека М. Б., Дзюба Т. В. Роль логістичних операцій у підвищенні ефективності логістичної галузі в Україні. *Актуальні питання економічних наук*. 2024. № 6. DOI: 10.5281/zenodo.14745358.
4. Roso V., Woxenius J., Lumsden K. The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland. *Journal of Transport Geography*. 2009. Vol. 17, No. 5. P. 338–345. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2008.10.008.
5. Roso V. Factors influencing implementation of a dry port. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 2008. Vol. 38, No. 10. P. 782–798. DOI: 10.1108/09600030810926493.

6. Notteboom T. E., Rodrigue J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*. 2005. Vol. 32, No. 3. P. 297–313. DOI: 10.1080/03088830500139885.
7. Rodrigue J.-P., Debie J., Fremont A., Gouvernal E. Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *Journal of Transport Geography*. 2010. Vol. 18, No. 4. P. 519–529. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2009.08.003.
8. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Intergovernmental Agreement on Dry Ports. Bangkok : United Nations, 2013. URL: <https://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-dry-ports>
9. Polner M. Coordinated Border Management: From Theory to Practice. *World Customs Journal*. 2011. Vol. 5, No. 2. P. 49–64. DOI: 10.55596/001c.92724
10. World Customs Organization. Coordinated Border Management Compendium. Brussels: WCO, 2015. URL: https://www.wcoomd.org/media/wco/public_global/pdf_topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/cbm-compendium.pdf
11. World Customs Organization. SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade. 2025 ed. Brussels : WCO, 2025. URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation_instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-2025_en.pdf
12. Vijayakumar S. Technology-centric and Data-Driven Customs Risk Management for Supply Chain Security. *World Customs Journal*. 2025. Vol. 19, No. 1. P. 38–63. DOI: 10.55596/001c.131745.
13. Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013. *Official Journal of the European Union*. 2024 URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>
14. World Bank; Government of Ukraine; European Union; United Nations. Ukraine Fifth Rapid Damage and Needs Assessment: February 2022 – December 2025. Washington, DC : World Bank, 2026. 76 p. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099022026094036395/pdf/P514499-22f93f3a-4278-42bc-b907-db9553d12069.pdf>
15. European Commission. EU–Ukraine Solidarity Lanes: Keeping Ukrainian goods moving. URL: https://transport.ec.europa.eu/ukraine/keeping-ukrainian-goods-moving_en
16. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. Редакція від 04.01.2026. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
17. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. *Official Journal of the European Union*. 2013. L 269. P. 1–101. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/952/>
18. еЧерга. Електронна черга перетину кордону : офіційний вебпортал. URL: <https://echerha.gov.ua/>
19. Спільний транзит (NCTS). Державна митна служба України : офіційний вебпортал. URL: <https://customs.gov.ua/rezhim-spilnogo-tranzitu-ncts>
20. Розбудова інфраструктури на спільному кордоні – один із спільних пріоритетів України та Польщі. Кабінет Міністрів України. 2022. 23 вересня. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/rozbudova-infrastruktury-na-spilnomu-kordoni-odyn-iz-spilnykh-priorytetiv-ukrainy-ta-polshchi>
21. European Commission. Customs transit: Union and common transit. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs/customs-procedures-import-and-export/customs-transit_en

References:

1. Kuts, N., Pavlova, I. (2024). *Transportno-mytна lohistyka v mizhnarodnykh revezenniakh povoiennoi Ukrainy* [Transport and Customs Logistics in International Transportation of Post-War Ukraine]. *Suchasni tekhnologii v mashynobuduvanni ta transporti*. Vol. 2, No. 23. pp. 134–141. 202, 34-42. <https://doi.org/10.36910/automash.v2i23.1535>. [in Ukrainian]
2. Zrybnieva, I. P. (2024). *Analiz vplyvu mizhnarodnykh lohistychnykh korydoriv na rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy* [Analysis of the impact of international logistics corridors on the development of Ukraine's transport infrastructure]. *Aktualni pytannia ekonomichnykh nauk*. No. 5. <https://doi.org/10.5281/zenodo.14035809>. [in Ukrainian].
3. Verbivska, L. V., Smereka, M. B., Dziuba, T. V. (2024). *Rol lohistychnykh operatsii u pidvyshchenni efektyvnosti lohistychnoi haluzi v Ukraini* [The Role of Logistics Operations in Enhancing the Efficiency of the Logistics Sector in Ukraine]. *Aktualni pytannia ekonomichnykh nauk*. No. 6. <https://doi.org/10.5281/zenodo.14745358>. [in Ukrainian].
4. Roso, V., Woxenius, J., Lumsden, K. (2009). The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland. *Journal of Transport Geography*. Vol. 17, No. 5. pp. 338–345. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.10.008>.
5. Roso, V. (2008). Factors influencing implementation of a dry port. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. Vol. 38, No. 10. pp. 782–798. <https://doi.org/10.1108/09600030810926493>.
6. Notteboom, T. E., Rodrigue, J.-P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*. Vol. 32, No. 3. pp. 297–313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>.
7. Rodrigue, J.-P., Debie, J., Fremont, A., Gouvernal, E. (2010) Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *Journal of Transport Geography*. Vol. 18, No. 4. pp. 519–529. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.08.003>.

8. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. (2013). *Intergovernmental Agreement on Dry Ports*. Bangkok: United Nations. available at: <https://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-dry-ports>
9. Polner, M. (2011). Coordinated Border Management: From Theory to Practice. *World Customs Journal*. Vol. 5, No. 2. pp. 49–64. <https://doi.org/10.55596/001c.92724>
10. World Customs Organization. (2015). *Coordinated Border Management Compendium*. Brussels: WCO. Available at: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/cbm-compendium.pdf>
11. World Customs Organization (2025). *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*. Brussels: WCO. Available at: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-2025_en.pdf
12. Vijayakumar, S. (2025). Technology-centric and Data-Driven Customs Risk Management for Supply Chain Security. *World Customs Journal*. Vol. 19, No. 1. pp. 38–63. <https://doi.org/10.55596/001c.131745>
13. European Parliament, & Council of the European Union. (2024). *Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013*. *Official Journal of the European Union*, L 2024/1679. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>
14. World Bank, Government of Ukraine, European Union, & United Nations. (2026). *Ukraine Fifth Rapid Damage and Needs Assessment: February 2022–December 2025*. World Bank. Available at: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099022026094036395>
15. European Commission. (2026). *EU–Ukraine Solidarity Lanes*. Available at: https://transport.ec.europa.eu/ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en
16. VRU, Law of Ukraine (2012), *Mytnyi kodeks Ukrainy* [Law of Ukraine „ Customs Code of Ukraine”], dated March 13, 2012 No. 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (related to 04.01.2026) [in Ukrainian].
17. European Parliament, & Council of the European Union. (2013). *Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code (recast)*. *Official Journal of the European Union*, L 269, 1–101. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>
18. *eCherha*. (n.d.). [Electronic border crossing queue]. Available at: <https://echerha.gov.ua/en> [in Ukrainian]
19. State Customs Service of Ukraine. (n.d.). *Spilnyi tranzyt (NCTS)* [Common Transit (NCTS)]. Available at: <https://customs.gov.ua/rezhim-spilnogo-tranzitu-ncts> [in Ukrainian]
20. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2022, September 23). *Development of infrastructure on the common border is one of the shared priorities of Ukraine and Poland*. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/rozbudova-infrastruktury-na-spilnomu-kordoni-odyn-iz-spilnykh-priorytetiv-ukrainy-ta-polshch> [in Ukrainian]
21. European Commission. (n.d.). Union and common transit. Available at: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en

Дата першого надходження статті до видання: 20.07.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 24.08.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті 12.10.2026