

УДК 339.543:656.07:339.9

JEL Classification: F14

Яна Корнійко, к.е.н, доцент,

(завідувачка кафедри логістики, Національний університет «Київський авіаційний інститут»)

ORCID ID [0000-0001-5772-7364](https://orcid.org/0000-0001-5772-7364)

Тетяна Войченко, к.е.н, доцент,

(доцент кафедри логістики, Національний університет «Київський авіаційний інститут»)

ORCID ID [0000-0002-0109-4622](https://orcid.org/0000-0002-0109-4622)

Денис Левченко

(здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти, Національний транспортний університет)

ORCID ID [0009-0005-4102-6236](https://orcid.org/0009-0005-4102-6236)

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ УКРАЇНИ ЧЕРЕЗ ЗАСТОСУВАННЯ МИТНОГО РЕЖИМУ МИТНОГО СКЛАДУ В УМОВАХ ВІЙНИ

У статті досліджено логістичні виклики у зовнішній торгівлі України в умовах повномасштабної війни. Встановлено, що руйнування транспортної інфраструктури, блокування чорноморських портів і переорієнтація вантажопотоків на західний кордон суттєво змінили конфігурацію міжнародної логістики держави. Проаналізовано нові маршрути постачання товарів до та з України, зокрема автомобільні й залізничні перевезення через європейські «коридори солідарності», річкові перевезення Дунаєм через порти Ізмаїл, Рені та Кілія, а також частково відновлений морський шлях Чорним морем. Визначено, що диверсифікація маршрутів відбувається нерівномірно та супроводжується суттєвим подорожчанням і подовженням термінів доставки товарів.

У результаті дослідження виявлено ключові логістичні проблеми: невідповідність ширини колії 1520/1435 мм на західному кордоні, перевантаження прикордонної інфраструктури, утворення черг на пунктах пропуску, зростання транспортних витрат та необхідність гнучкого визначення кінцевого покупця, маршруту або строку сплати митних платежів після ввезення товару. Для мінімізації зазначених ризиків обґрунтовано доцільність використання логістичних схем на основі митного режиму митного складу, який дозволяє тимчасове зберігання товарів без сплати митних платежів на строк до 1095 днів відповідно до Митного кодексу України. Розроблено логістичні схеми як для товарів, що імпортуються в Україну для внутрішнього споживання, так і для товарів, що прямують транзитом до третіх країн. Запропоновані рішення спрямовані на підвищення стійкості зовнішньоторговельної логістики України, зниження митно-логістичних ризиків та поглиблення інтеграції з ринком Європейського Союзу відповідно до положень Угоди про асоціацію та Поглибленої і всеосяжної зони вільної торгівлі (DCFTA). Практичне значення дослідження полягає у можливості використання розроблених логістичних схем суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності для оперативного реагування на змінні ринкові та безпекові умови.

© Корнійко Я.Р., Войченко Т.О., Левченко Д.Р., 2026

Ключові слова: міжнародна логістика; зовнішня торгівля; воєнний стан; митний режим митного складу; митна логістика; реекспорт; митний транзит; коридори солідарності.

Постановка проблеми. Стан і динаміка зовнішньої торгівлі будь-якої держави значною мірою визначаються ефективністю її логістичної системи. Це особливо актуально для України, зовнішньоекономічна діяльність якої історично спирається на експорт сировини та продукції агропромислового комплексу. Після початку повномасштабного російського вторгнення у лютому 2022 року транспортна інфраструктура та усталені логістичні маршрути країни зазнали серйозних ушкоджень: чорноморські порти опинилися під блокадою [1], а значна частка залізничних і автомобільних об'єктів була пошкоджена або зруйнована. Це змусило переорієнтувати основні товаропотоки на західні прикордонні переходи – з Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною. Реагуючи на ці обставини, у 2022 році Європейська Комісія разом з Україною та Молдовою запустила ініціативу «коридорів солідарності» [2], що об'єднала альтернативні автомобільні, залізничні та річкові маршрути для компенсації втраченого морського сполучення. Згідно з даними Європейської Комісії, з травня 2022 року цими коридорами було вивезено близько 214 млн тонн вантажів, з яких майже 91 млн тонн припадає на зерно, олійні культури та продукцію їх переробки [3]. Разом з тим перенесення вантажопотоків на захід оголило ще одну проблему – невідповідність параметрів колії: 1520 мм в українській залізничній мережі проти 1435 мм у країнах ЄС [4], через що на кордоні потяги змушені проходити тривалу процедуру перевантаження вантажу або заміни колісних пар, що подовжує терміни доставки.

У науковій літературі відзначається зміщення пріоритетів в управлінні ланцюгами постачання воєнного часу: якщо раніше визначальним критерієм була мінімізація витрат, то тепер на перше місце виходить здатність системи витримувати збої та швидко адаптуватися до нових умов. Саме тому актуальним є пошук логістичних інструментів, що дають підприємству можливість гнучко визначати кінцевого покупця, маршрут постачання чи момент сплати митних платежів вже після фактичного перетину товаром митного кордону України. Одним із таких інструментів є передбачена Митним кодексом України митна процедура митного складу, що й обумовлює актуальність і наукову новизну цього дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Огляд наукових джерел засвідчує стійкий інтерес дослідників до трансформації міжнародної логістики України в умовах війни. Зокрема, Г.В. Миськів і Т.А. Кладько [5] розглядають зміну напрямів зовнішньоторговельних потоків під впливом військової агресії, тоді як Б.В. Короткий і С.М. Боняр [6] аналізують пристосування логістичних ланцюгів до воєнних викликів і шукають дієві механізми їх подальшого функціонування.

Наукову увагу привертають і суміжні аспекти: вплив блокади чорноморських портів на зовнішню торгівлю досліджували А. Novikova і R. Symonenko [1]; трансформацію залізничної логістики в межах ініціативи EU-Ukraine Solidarity Lanes упродовж 2022–2025 років вивчали О.Г. Стрелко зі співавторами [2]; питання організації експортних поставок зерна під час війни висвітлювали V. Yanovska, M. Król, R. Pittman [7], а також О. Semenenko [8]. Технічні складнощі, спричинені різницею ширини колії на західному кордоні України, детально проаналізовано в роботі S. Lousada зі співавторами [4]; інтеграцію логістичних потоків України та Польщі в межах інтермодальних перевезень вивчали I. Jasyna-Gołda з колегами [9].

Дослідженню інтеграції України до ринку ЄС у рамках DCFTA присвячені праці M. Vošta, S. Musiyenko та J. Abrhám [10], тоді як M. Rabinovych розглядає диференційовану інтеграцію ЄС як реакцію на кризу [11]. Питання митного контролю та експертної діяльності у зовнішньоекономічній сфері досліджували Н.Л. Авраменко та О.М. Кульганік [12].

Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень присвячена розвитку транспортної інфраструктури західних областей України під час війни [13].

Водночас практичні інструменти управління невизначеністю щодо кінцевого покупця та маршруту доставки товару після його ввезення в Україну, включно з потенціалом митної процедури митного складу для підвищення гнучкості зовнішньоторговельної логістики, залишаються недостатньо дослідженими.

Мета статті полягає в тому, щоб дослідити, як застосування митного режиму митного складу може сприяти розвитку міжнародної логістики України в умовах війни, та обґрунтувати значення цього інструменту для підвищення гнучкості зовнішньоторговельних логістичних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. У теперішній геополітичній ситуації зовнішньоторговельні вантажопотоки України рухаються переважно такими маршрутами:

1) автомобільні та залізничні перевезення через так звані «коридори солідарності» ЄС, до яких належать маршрути через Польщу, Румунію, Словаччину та Угорщину;

2) річкові доставки по Дунаю з використанням українських портів Ізмаїл, Рені та Кілія, що інтегруються з румунськими портами Констанца і Галац;

3) залізничні перевезення, які вимагають перевантаження або зміну колісних пар на межі з ЄС через несумісність ширини колії (1520 мм в Україні проти 1435 мм в ЄС);

4) морський транспортний коридор через Чорне море, частково відновлений після 2023 року під умовами підвищеного страхового та безпекового ризику [1].

Розгляд перелічених маршрутів дає змогу виокремити основні виклики для міжнародної логістики України під час війни:

- збільшення шляхів транспортування та витрат через зміну напрямку від морських портів до сухопутних прикордонних проходів;
- перевантаженість прикордонної інфраструктури та довгі черги через більші обсяги та додаткові формальності;
- технологічні проблеми, пов'язані з різною шириною колії (1520/1435 мм), що потребують перевантаження вагонів або заміни візків, що додають часу до доставки;
- необхідність оперативно змінювати кінцевого покупця, маршрут або умови поставки товару в процесі ввезення на територію України через нестабільність ринкових та безпекових умов.

Подібні висновки роблять й інші дослідники: О. Семененко зі співавторами [8] аргументують необхідність комплексного підходу до організації експорту зерна у кризовий період, а І. Jасуна-Gołda з колегами [9] вивчають перспективи інтеграції українських логістичних потоків із транспортною системою Польщі. Це підтверджує доцільність розробки оптимізаційних логістичних схем на базі митної процедури зберігання на складі – придатних як для імпорту товарів з метою внутрішнього споживання, так і для транзитних поставок на експорт до третіх країн.

Порядок застосування митного режиму митного складу, закріплений у чинному законодавстві, є важливою складовою управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства. Митний склад входить до переліку з чотирнадцяти митних режимів, визначених статтею 70 Митного кодексу України [14]. Відповідно до частини 1 статті 121 Кодексу, «митний склад – це митний режим, відповідно до якого іноземні або українські товари зберігаються під митним контролем із умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності» [14]. Отже, цей режим поширюється як на іноземні, так і на українські товари. У дослідженні Н.Л. Авраменка та О.М. Кульганіка розглянуто питання митного контролю та експертизи, проте застосування митного складу як інструменту логістичної гнучкості автори не аналізують [12].

В Україні митний склад функціонує у формах відкритого типу – першого, другого чи третього рівня, а також закритого типу, причому склад третього рівня перебуває під безпосереднім управлінням митних органів. Порядок розміщення товарів у цьому режимі та їх подальшого використання узагальнено в таблиці 1. Максимальна тривалість перебування товару в митному режимі митного складу обмежена статтею 125 Митного кодексу України і не може перевищувати 1095 днів. Такий тривалий строк відкриває підприємству простір для гнучкого управління зовнішньоторговельними поставками – пошуку кінцевого покупця, переукладення комерційних контрактів чи коригування логістичного маршруту відповідно до умов воєнного часу.

В Україні митний склад використовується не лише як інструмент зберігання товарів під митним контролем, а й як засіб управління невизначеністю зовнішньоторговельних операцій. Власник товару може розмістити вантаж на складі відразу після перетину західного кордону, не сплачуючи митні платежі до моменту визначення кінцевого покупця або оптимального подальшого маршруту доставки.

Таблиця 1. Умови поміщення товарів у митний режим митного складу та умови використання товарів у цьому режимі

Умови поміщення товарів у митний режим митного складу	Умови використання товарів у цьому режимі
1) товар не належить до категорій товарів, поміщення яких у митний режим митного складу заборонено або обмежено законодавством (ст. 122 МКУ)	1) фізичне розміщення та зберігання товару на митному складі під митним контролем
2) подання митної декларації та документів, необхідних для поміщення товару в митний режим митного складу (ст. 122 МКУ)	2) дотримання встановленого строку зберігання товару в режимі митного складу
3) строк зберігання товару в митному режимі митного складу не може перевищувати 1095 днів з дня поміщення товару в цей режим (ст. 125 МКУ)	3) дотримання вимог щодо забезпечення сплати митних платежів відповідно до законодавства та типу митного складу (ст. 122 МКУ)

Джерело: складено авторами на основі ст. 121 – 122; 125 Митного кодексу України [14]

Логістичну схему ввезення товарів в Україну з використанням митного складу подано у вигляді покрокової процедури (рис. 1).

На першому кроці товар перетинає західний кордон України на одному з пунктів пропуску. Для залізничного перевезення перевізнику потрібно подати митним органам накладну ЦІМ або СМГС, передавальну відомість і комерційні документи; якщо перевезення відбувається колією іншого стандарту, додатково потрібне перевантаження вантажу або заміна колісних пар.

На другому кроці товар до укладення договору з утримувачем митного складу перебуває на складі тимчасового зберігання (СТЗ) або в зоні митного контролю.

Третій крок – це власне поміщення товару в режим митного складу після реєстрації відповідного договору: подається митна декларація, складена на підставі документів первинної зовнішньоекономічної угоди.

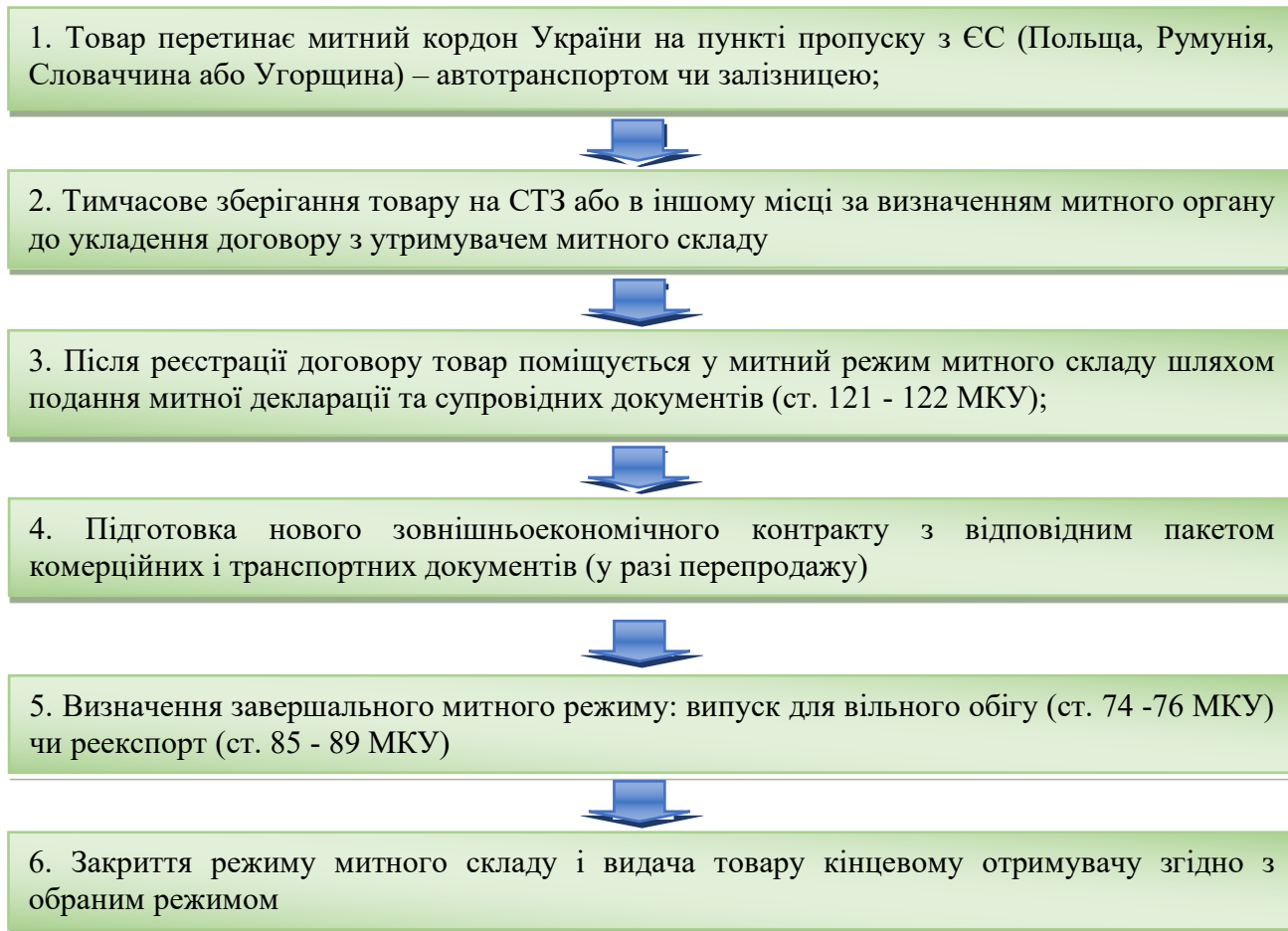


Рис. 1. Логістична схема ввезення товарів в Україну через країни ЄС із використанням митного режиму митного складу

Джерело: розроблено авторами на основі Митного кодексу України [14]

На четвертому кроці, якщо товар перепродається іншому суб'єкту господарювання (резиденту України чи іншої країни), готуються нова угода та новий пакет документів; кількість таких перепродажів протягом дії режиму законодавчо не обмежена.

П'ятий крок передбачає вибір подальшого митного режиму для завершення зберігання: якщо покупцем є українська компанія, товар оформляється в режимі імпорту зі сплатою відповідних митних платежів, а якщо товар прямує за межі України – застосовується режим реекспорту без сплати вивізного мита.

На завершальному, шостому кроці процедура митного складу закривається: товар передається кінцевому отримувачу, який (у разі імпорту – після сплати належних платежів) набуває повних прав володіння і розпорядження ним.

Транзитне використання митної території України заслуговує на окремий розгляд з погляду максимально ефективної реалізації її економічного потенціалу в перевезеннях між третіми країнами.

Особливого значення тут набуває транспортне сполучення між ЄС, Молдовою та Балканським регіоном, де Україна історично виконує роль транспортного коридору; відповідну логістичну схему наведено на рисунку 2.

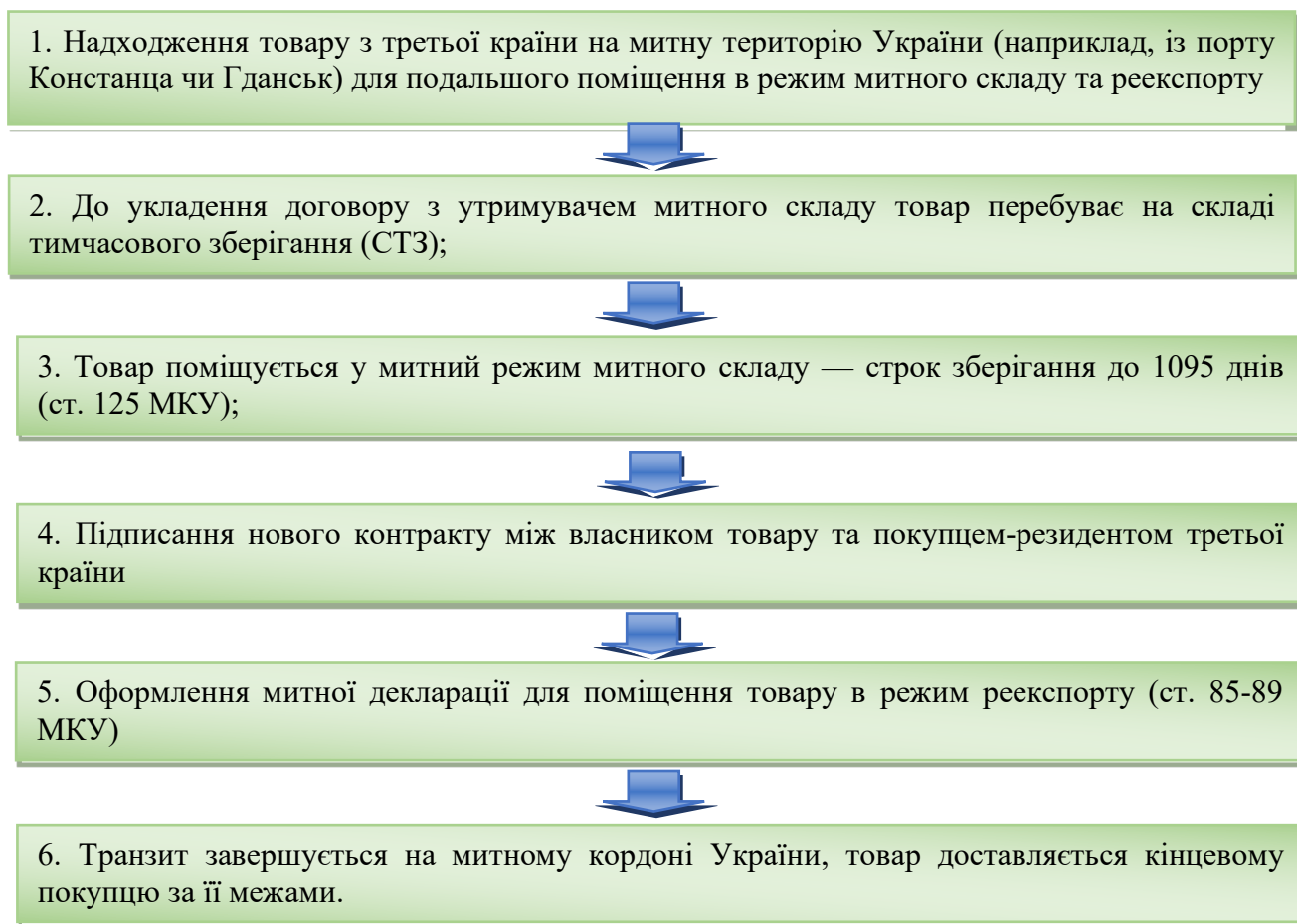


Рис. 2. Логістична схема реекспортного постачання товарів через митну територію України із застосуванням митного режиму митного складу

Джерело: розроблено авторами на основі Митного кодексу України [14]

На першому кроці товар з третьої країни (наприклад, із портів Гданськ чи Констанца) надходить на митну територію України з подальшою метою транзиту до іншої держави.

Другий і третій кроки передбачають послідовне розміщення товару спершу на складі тимчасового зберігання, а потім у режимі митного складу – це дозволяє власнику товару не поспішати з вибором остаточного маршруту протягом строку до 1095 днів, встановленого статтею 125 МКУ.

Якщо на четвертому кроці товар перепродається новому покупцю з третьої країни, оформлюється нова зовнішньоекономічна угода з відповідним пакетом транспортних і комерційних документів.

На п'ятому кроці митний режим митного складу завершується переведенням товару в режим транзиту шляхом подання транзитної декларації (ст. 90–95 МКУ), з дотриманням вимог щодо забезпечення сплати митних платежів та ідентифікації товару митними пломбами.

Шостий крок – завершення транзиту на виїзному митному посту, де перевізник чи декларант подає необхідні документи митному органу, після чого товар залишає митну територію України і прямує до кінцевого покупця.

Ця схема дає змогу реалізувати транзитний потенціал України, зокрема в межах коридору Балтика – Чорне море, а також підвищити гнучкість логістичних ланцюгів у ситуаціях, коли кінцевий пункт призначення товару на момент ввезення ще не визначено. Порівняно з деякими зарубіжними митними системами, Митний кодекс України пропонує ширший перелік способів завершення режиму митного складу, що розширює можливості гнучкого управління зовнішньоторговельними поставками в умовах воєнних ризиків.

Перелічені варіанти узагальнено на рисунку 3: товар, розміщений у митному режимі митного складу, надалі може бути поміщений у режим випуску для вільного обігу (за умови сплати митних платежів), реекспорту (без сплати вивізного мита при вивезенні раніше ввезеного іноземного товару), транзиту (для переміщення територією України чи за її межі), відмови на користь держави, знищення чи руйнування (якщо товар непридатний), а також в інший митний режим, якщо це не суперечить характеру товару та вимогам законодавства.

Глава 20 Митного кодексу України встановлює, що товар перебуває під митним контролем протягом усього часу дії режиму митного складу – аж до моменту його поміщення в інший митний режим. Порядок завершення режиму митного складу регулюється статтею 129 МКУ, яка застосовується у поєднанні із загальними нормами про завершення митних режимів, закріпленими у статтях 73 - 76 Кодексу.

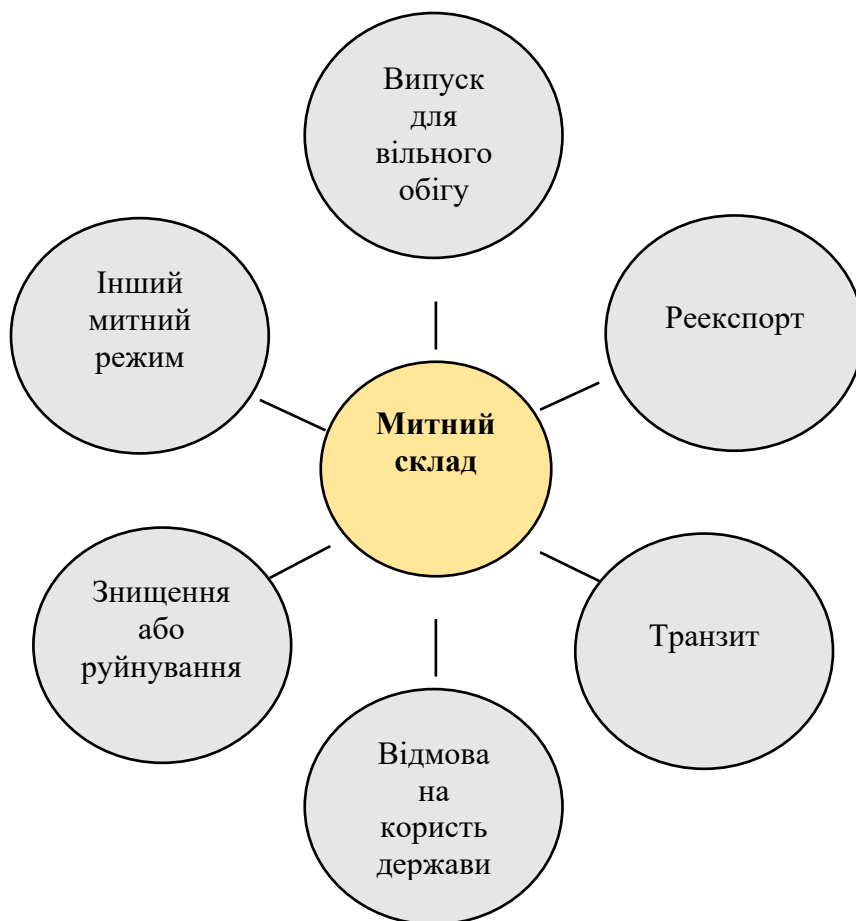


Рис. 3. Способи завершення митного режиму «митний склад» шляхом поміщення товарів в інший митний режим

Джерело: складено авторами на основі ст. 73-8; 74-76; 85 - 89; 90 - 95 МКУ[14]

Саме можливість обирати спосіб завершення режиму митного складу є однією з головних переваг цього інструменту в умовах воєнного стану, коли ринкова кон'юнктура, безпекова ситуація та доступність окремих маршрутів здатні змінюватися впродовж тижнів чи навіть днів.

Висновки та пропозиції. Проведене дослідження підтверджує, що повномасштабна війна докорінно змінила конфігурацію міжнародної логістики України: заблоковані чорноморські порти змусили перенаправити основні вантажопотоки на сухопутні маршрути через країни Європейського Союзу. Розгляд функціонування ключових логістичних коридорів виявив низку системних перешкод – технічну невідповідність ширини колії 1520/1435 мм, перевантаженість прикордонної інфраструктури, а також потребу гнучко визначати кінцевого покупця товару вже після його ввезення на митну територію України.

У роботі обґрунтовано доцільність застосування логістичних схем, побудованих на митному режимі митного складу. Такі схеми дають змогу: розміщувати ввезені товари без сплати митних платежів на строк до 1095 днів; неодноразово перепродавати товар різним суб'єктам господарювання протягом дії режиму; гнучко обирати спосіб завершення режиму залежно від кінцевого призначення товару – шляхом випуску для вільного обігу, реекспорту чи транзиту.

Автори пропонують ширше застосовувати митний режим митного складу як інструмент підвищення стійкості зовнішньоторговельної логістики України в умовах воєнного стану. Впровадження описаних схем на практиці здатне знизити митно-логістичні ризики, розширити гнучкість управління товарними потоками та наблизити митне законодавство України до правових норм ЄС відповідно до Угоди про асоціацію та Поглибленої і всеосяжної зони вільної торгівлі (DCFTA).

ЛІТЕРАТУРА

1. Novikova A., Symonenko R. Sea ports of Ukraine during the Russian aggression. *European Journal of Maritime Research*. 2022. Vol. 1, No 1. P. 7–10.
2. Стрелко О. Г., Бердиченко Ю. А., Горецький О. А., Карнасюк І. М. Вплив ініціативи EU-Ukraine Solidarity Lanes на трансформацію залізничної логістики експорту зернових України у 2022–2025 рр. *Системи і технології*. 2026. Т. 72, № 2. С. 339–348. DOI: 10.32782/2521-6643-2026-2-72.41.
3. Європейська Комісія. Solidarity Lanes: EU-Ukraine transport corridors, statistical overview, 2022–2026. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-solidarity-lanes-ukraine_en
4. Lousada S., Delehan S., Naranjo Gómez J. M., Gallardo J. M., Mandryk O., Khorolskyi A. Bridging the gap: Overcoming the 85 mm railway gauge difference between Ukraine and Europe using principles of circular economy and European service quality standards. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*. 2024. Vol. 8, No 16. Art. 10555. DOI: 10.24294/jipd10555.
5. Миськів Г.В., Кладько А.-І.Б. Міжнародна логістика України в умовах військової агресії. *Економіка та суспільство*. 2025. Випуск 79. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-107>
6. Короткий Б.В., Боняр С.М. Перебудова логістичних ланцюгів в Україні: нові виклики та можливості. *International scientific journal «Grail of Science»*. 2025. № 58. С.558-565. DOI: <https://doi.org/10.36074/grail-of-science.14.11.2025.064>
7. Yanovska V., Król M., Pittman R. The logistics of grain exports from wartime Ukraine: What are the highest priority areas to address? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2025. Vol. 30. Art. 101363. DOI: 10.1016/j.trip.2025.101363.
8. Semenenko O., Tolok P., Onofriichuk A., Onofriichuk V., Chernyshova I. Improving Ukrainian grain export supply chains: an inclusive approach. *International Journal of Environmental Studies*. 2023. Vol. 80, No 2. P. 314–323. DOI: 10.1080/00207233.2023.2177426.
9. Jacyna-Golda I., Shmygol N., Gavkalova N., Salwin M. Sustainable development of intermodal freight transportation through the integration of logistics flows in Ukraine and Poland. *Sustainability*. 2024. Vol. 16, No 1. Art. 267. DOI: 10.3390/su16010267.
10. Vošta M., Musiyenko S., Abrahám J. Ukraine-EU Deep and Comprehensive Free Trade Area as Part of Eastern Partnership initiative. *Journal of International Studies*. 2016. Vol. 9, No 3. P. 21–35. DOI: 10.14254/2071-8330.2016/9-3/2

11. Rabinovych M. EU external differentiated integration as a crisis response tool? Evidence from Ukraine. *West European Politics*. 2025. Vol. 48, No 5. P. 1216–1241. DOI: 10.1080/01402382.2024.2401246.
12. Авраменко Н. Л., Кульганік О. М. Роль митних експертиз у зовнішньоекономічній діяльності суб'єктів підприємництва. *Економіка та суспільство*. 2023. № 57. DOI: 10.32782/2524-0072/2023-57-21.
13. Національний інститут стратегічних досліджень. Розвиток транспортної інфраструктури західних областей України в умовах війни: аналітична записка. Київ, 2022. URL: <https://niss.gov.ua> (дата звернення: 11.07.2026).
14. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI (у чинній редакції). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
15. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (розд. IV, гл. 5 «Митні питання та сприяння торгівлі»). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011

REFERENCES

1. Novikova, A. and Symonenko, R. (2022), "Sea ports of Ukraine during the Russian aggression", *European Journal of Maritime Research*, Vol. 1, No. 1, pp. 7-10.
2. Strelko, O.H., Berdnychenko, Yu.A., Horetskyi, O.A. and Karnasiuk, I.M. (2026), Vplyv initsiatyvy EU-Ukraine Solidarity Lanes na transformatsiiu zaliznychnoi lohistyky eksportu zernovykh Ukrainy u 2022-2025 rr. [The impact of the EU-Ukraine Solidarity Lanes initiative on the transformation of railway logistics for Ukraine's grain exports in 2022-2025], *Systemy i tekhnolohii [Systems and Technologies]*, Vol. 72, No. 2, pp. 339-348, DOI: 10.32782/2521-6643-2026-2-72.41.
3. European Commission (2022-2026), "Solidarity Lanes: EU-Ukraine transport corridors, statistical overview", available at: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-solidarity-lanes-ukraine_en
4. Lousada, S., Delehan, S., Naranjo Gómez, J.M., Gallardo, J.M., Mandryk, O. and Khorolskyi, A. (2024), "Bridging the gap: Overcoming the 85 mm railway gauge difference between Ukraine and Europe using principles of circular economy and European service quality standards", *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, Vol. 8, No. 16, Art. 10555, DOI: 10.24294/jipd10555.
5. Myskiv, H.V. and Kladko, A.-I.B. (2025), Mizhnarodna lohistyka Ukrainy v umovakh viiskovoi ahresii [International logistics of Ukraine under conditions of military aggression], *Ekonomika ta suspilstvo [Economy and Society]*, Issue 79, DOI: 10.32782/2524-0072/2025-79-107.
6. Korotkyi, B.V. and Boniar, S.M. (2025), Perebudova lohistychnykh lantsiuhiv v Ukraini: novi vyklyky ta mozhlyvosti [Restructuring of logistics chains in Ukraine: new challenges and opportunities], *International Scientific Journal "Grail of Science"*, No. 58, pp. 558-565, DOI: 10.36074/grail-of-science.14.11.2025.064.
7. Yanovska, V., Król, M. and Pittman, R. (2025), "The logistics of grain exports from wartime Ukraine: What are the highest priority areas to address?", *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Vol. 30, Art. 101363, DOI: 10.1016/j.trip.2025.101363.
8. Semenenko, O., Tolok, P., Onofriichuk, A., Onofriichuk, V. and Chernyshova, I. (2023), "Improving Ukrainian grain export supply chains: an inclusive approach", *International Journal of Environmental Studies*, Vol. 80, No. 2, pp. 314-323, DOI: 10.1080/00207233.2023.2177426.
9. Jacyna-Gółda, I., Shmygol, N., Gavkalova, N. and Salwin, M. (2024), "Sustainable development of intermodal freight transportation through the integration of logistics flows in Ukraine and Poland", *Sustainability*, Vol. 16, No. 1, Art. 267, DOI: 10.3390/su16010267.
10. Vošta, M., Musiyenko, S. and Abrahám, J. (2016), "Ukraine-EU Deep and Comprehensive Free Trade Area as Part of Eastern Partnership initiative", *Journal of International Studies*, Vol. 9, No. 3, pp. 21-35, DOI: 10.14254/2071-8330.2016/9-3/2.
11. Rabinovych, M. (2025), "EU external differentiated integration as a crisis response tool? Evidence from Ukraine", *West European Politics*, Vol. 48, No. 5, pp. 1216-1241, DOI: 10.1080/01402382.2024.2401246.
12. Avramenko, N.L. and Kulhanik, O.M. (2023), Rol mytnykh ekspertyz u zovnishnoekonomichnii diialnosti subiektiv pidpriemnytstva [The role of customs expertise in the foreign economic activity of business entities], *Ekonomika ta suspilstvo [Economy and Society]*, No. 57, DOI: 10.32782/2524-0072/2023-57-21.
13. National Institute for Strategic Studies (2022), Rozvytok transportnoi infrastruktury zakhidnykh oblastei Ukrainy v umovakh viiny: analitychna zapyska [Development of the transport infrastructure of the western regions of Ukraine under conditions of war: analytical note], Kyiv, available at: <https://niss.gov.ua>
14. Mytnyi kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 13.03.2012 No. 4495-VI (u chynnii redaktsii) [Customs Code of Ukraine: Law of Ukraine dated 13 March 2012 No. 4495-VI (as amended)], available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>

15. Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikh derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony [Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part], (Title IV, Chapter 5 "Customs Matters and Trade Facilitation"), available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011

***Yana Korniiiko, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
(Head of the Department of Logistics, National University "Kyiv Aviation Institute")***

***Tetiana Voichenko, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
(Associate Professor at the Department of Logistics, National University "Kyiv Aviation Institute")***

***Denis Levchenko
(Postgraduate, National Transport University)***

THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL LOGISTICS IN UKRAINE THROUGH THE APPLICATION OF THE CUSTOMS WAREHOUSE REGIME IN THE CONTEXT OF WAR

The article examines the logistical challenges facing Ukraine's foreign trade under conditions of full-scale war. It is established that the destruction of transport infrastructure, the blockade of Black Sea ports, and the reorientation of cargo flows toward the western border have substantially reshaped the configuration of the country's international logistics. New supply routes to and from Ukraine are analyzed, including road and rail transportation via the European "Solidarity Lanes", river shipping along the Danube through the ports of Izmail, Reni and Kilia, and the partially restored maritime route across the Black Sea. It is determined that the diversification of routes is proceeding unevenly and is accompanied by a substantial rise in costs and longer delivery times. The study identifies key logistical problems: the mismatch in railway gauge width (1520 mm in Ukraine versus 1435 mm in EU countries) at the western border, congestion of border infrastructure, the formation of queues at crossing points, rising transport costs, and the need to flexibly determine the final buyer, delivery route, or timing of customs payments after the goods have entered the country. To minimize these risks, the article substantiates the feasibility of using logistics schemes based on the customs warehouse regime, which allows the temporary storage of goods without payment of customs charges for a period of up to 1095 days in accordance with the Customs Code of Ukraine. Logistics schemes are developed both for goods imported into Ukraine for domestic consumption and for goods moving in transit to third countries. The proposed solutions are aimed at increasing the resilience of Ukraine's foreign trade logistics, reducing customs and logistics risks, and deepening integration with the European Union market in accordance with the provisions of the Association Agreement and the Deep and Comprehensive Free Trade Area (DCFTA). The practical significance of the study lies in the possibility of using the developed logistics schemes by foreign economic activity entities to respond promptly to changing market and security conditions.

Keywords: international logistics; foreign trade; martial law; customs warehouse regime; customs logistics; re-export; customs transit; solidarity corridors.

Стаття надішла до видання 03.06.2026

Стаття прийнята до друку після рецензування 18.06.2026

Стаття опублікована 10.07.2026