

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
Державний податковий університет
Науково-дослідний інститут фінансової політики

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОЇ СПРАВИ
В УКРАЇНІ**

Монографія

Одеса • 2023 • Олді+

УДК 342.951:339.543(477)
А43

Рецензенти:

Дмитро Васильківський, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри міжнародної економіки Хмельницького національного університету;

Віктор Синчак, д-р екон. наук, професор, професор кафедри менеджменту, фінансів, банківської справи та страхування Хмельницького університету управління та права імені Леоніда Юзькова;

Леонід Тимченко, д-р юрид. наук, професор, завідувач відділу дослідження міжнародної податкової конкуренції НДІ фінансової політики Державного податкового університету

Редакційна колегія:

Дмитро Серебрянський, канд. екон. наук, доцент, в.о. ректора Державного податкового університету;

Олександра Смірнова, канд. екон. наук, старш. наук. співроб., в.о. проректора з наукової роботи Державного податкового університету;

Іван Бережнюк, д-р екон. наук, професор, начальник Житомирської митниці Державної митної служби України;

Лілія Дорофєєва, д-р юрид. наук, професор, професор кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права Ужгородського національного університету, начальник юридичного управління Закарпатської митниці Державної митної служби України;

Дмитро Приймаченко, д-р юрид. наук, професор, проректор з наукової роботи Університету митної справи та фінансів;

Олександр Гребельник, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри митної справи та товарознавства Навчально-наукового інституту економічної безпеки та митної справи Державного податкового університету;

Аліна Брендак, канд. держ. упр., заступник директора департаменту, начальник відділу застосування міжнародної транзитної системи Департаменту транзитних процедур Державної митної служби України

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Державного податкового університету
(протокол № 6 від 30 листопада 2023 року)*

Актуальні проблеми здійснення митної справи в Україні :
А43 монографія / Державний податковий університет. — Одеса : Олді+,
2023. — 292 с.

ISBN 978-966-289-788-3

У науковій монографії представлені сучасні дослідження у галузі митної справи. У роботі викладено концепцію визначення місця митного права у структурі системи права та бачення формування ефективного правового забезпечення митної справи. Розглянуто теоретико-прикладні аспекти створення та функціонування «сухих портів», розвитку взаємної адміністративної допомоги в рамках Конвенції про процедуру спільного транзиту. Видання розраховане на науковців, викладачів, аспірантів, магістрантів, посадових осіб митних органів України, усіх, хто цікавиться висвітленою у монографії проблематикою.

УДК 342.951:339.543(477)

© Колектив авторів, 2023

ISBN 978-966-289-788-3

© Державний податковий університет, 2023

ЗМІСТ

РОЗДІЛ І

МИТНА СПРАВА У РЕАЛІЯХ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ...5

Олена Рябченко

Концепція визначення місця митного права
у структурі системи права..... 5

Олена Рябченко

Сучасні візії формування ефективного правового
забезпечення митної справи..... 29

РОЗДІЛ ІІ

ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ

ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ» 45

Олена Нелінович

Сутність та значення «сухих портів» за сучасних умов..... 45

Сергій Попель

Міжнародний досвід створення та функціонування
«сухих портів» 65

Тетяна Руда

Нормативно-правові основи створення та діяльності
«сухих портів» 99

Андрій Артеменко, Тетяна Руда, Сергій Попель,

Олена Нелінович, Вікторія Слободян

Проблемні питання створення та діяльності вітчизняних
«сухих портів» й основні напрями їх вирішення..... 139

РОЗДІЛ ІІІ

ВЗАЄМНА АДМІНІСТРАТИВНА ДОПОМОГА

В РАМКАХ КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ

СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ170

Ельвіра Молдован

Зарубіжний досвід здійснення взаємної адміністративної
допомоги в системі спільного транзиту..... 170

Олександр Фрадинський

Міжнародна правова основа надання взаємної
адміністративної допомоги у митній справі..... 204

Віктор Заяц

Нормативно-правове забезпечення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту.....	237
--	-----

Світлана Капітанець

Підвищення ефективності організаційного забезпечення здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту	265
---	-----

РОЗДІЛ II

ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ»

СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ «СУХИХ ПОРТІВ» ЗА СУЧАСНИХ УМОВ

*Олена Неліпович,
старший науковий співробітник
відділу розвитку митної справи
Науково-дослідного інституту фінансової політики
Державного податкового університету*

Світові тенденції глобалізації економіки, розвитку інформаційних технологій та автоматизації виробництва товарів сприяють бурхливому розвитку торгівлі, а отже й обумовлюють потребу в налагодженні ефективних ланцюгів постачання, які були б здатні забезпечити швидке переміщення товарів між учасниками зовнішньоекономічної діяльності.

Така ситуація спричиняє потребу в стрімкому розвитку транспортної галузі та розбудові транспортної логістики, при цьому, трансформація цієї сфери у країнах, що мають вихід до моря чи річкових судноплавних артерій, характеризується поступовим її зміщенням від кордонів країн в глиб територій, що є можливим після розбудови та оптимізації їх портових терміналів і морських чи річкових судноплавних мереж.

Так, ускладнення розподілу вантажів, після їх накопичення в морських чи річкових портах, підвищує увагу до інтермодальних транспортних рішень, а проблеми з пропускнуою спроможністю доріг та інфраструктури, є основними рушійними силами в контексті актуалізації питань удосконалення внутрішньої логістики. Тому стратегічний розвиток мультимодальних та інтермодальних перевезень в сучасних умовах потребує інноваційних методів та виважених рішень, які допоможуть забезпечити ефективне функціонування портів і транспортної галузі країни в цілому, мінімізувати ризики, пов'язані

з вантажними та транспортними затримками, які призводять до порушення одного із принципів успішної торгівлі, а саме – вчасну доставку вантажу.

Окремим і надзвичайно важливим елементом розбудови транспортної галузі є удосконалення внутрішніх терміналів, що є особливо необхідним при плануванні регіональних вантажних перевезень, розподілі вантажів, балансуванню та збільшенню пропускної спроможності портів терміналів і мереж морського та річкового судноплавства, а також сприяє інтеграції систем розподілу морських і внутрішніх вантажів в загальну транспортну мережу й створенню внутрішніх портів.

Узагальнені чинники що обумовили стрімкий розвиток внутрішньої логістики наведені на рисунку 1.



Рисунок 1 – Основні чинники, що обумовлюють стрімкий розвиток внутрішньої логістики

Джерело: складено автором

Аналізуючи ситуацію, яка склалась в Україні, варто зазначити, що широкомасштабна військова агресія росії призвела до необхідності перетворення вітчизняної логістичної системи з урахуванням використання альтернативних шляхів контейнерного товарообігу в міжнародній торгівлі. У зв'язку з цим нагальним питанням виступає не тільки збільшення пропускної та переробної спроможності морських портів, але і створення інфраструктурних можливостей для експорту в умовах блокади морських портів, що сприяло б зниженню ризику розвитку економічної та продовольчої криз, спровокованих війною.

Враховуючи те, що внутрішній термінал можна розглядати як місце для здійснення портової діяльності всередині країни, термін «сухий порт» став загальноприйнятим і на сьогодні є досить поширеним. Це поняття і досі є предметом дискусій, оскільки багато внутрішніх терміналів фактично є «мокрими», оскільки мають прямий доступ до систем внутрішніх водних шляхів.

Варто відмітити, що ця дефініція має багато синонімів. Так, поряд із поняттям «сухі порти» використовуються й такі терміни, як «внутрішні термінали», «внутрішні порти», «внутрішні хаби», «внутрішні логістичні центри» та ін. Причина цього полягає в різноманітних формах, функціях і мережевих позиціях, якими можуть володіти ці логістичні утворення (вузли).

Під виглядом «сухого порту» часто подають цілий комплекс інфраструктур транспортних терміналів. Таким чином, концепція внутрішнього порту є досить багатогранною, вона може мати різні значення залежно від свого розташування, зв'язків, ролі, функцій чи навіть маркетингових цілей. Але, незалежно від використовуваної термінології, характерними ознаками «сухих портів» є наступні:

- збудований або розширений інтермодальний термінал, залізничний або баржовий;
- наявність сполучення з портовим терміналом через залізницю, баржі або вантажівки, часто через коридор великої пропускної здатності;
- низка логістичних заходів, що підтримують та організують транзитні вантажі, часто розташовані поряд із інтермодальним терміналом [1].

Зазначимо, що перші дослідження щодо внутрішніх терміналів – «сухих портів» датуються початком 1980-х років. Зокрема, Манфорд С. [2] присвятив свої праці проблемі завантаженості контейнерних портів і пошуку шляхів її вирішення. Вираз «сухий порт» спочатку використовувався для опису об'єкта, який в першу чергу спрямований на вирішення зазначеної проблеми, шляхом перерозподілу потоків вантажів, що надходять морем.

В Матеріалах конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD) [3] запропоноване наступне визначення поняття «сухий порт»: «Внутрішній термінал, в якому судноплавні компанії видають власні коносаменти для імпорتنих вантажів, приймаючи на себе повну відповідальність за вартість і умови».

Слак Б. [4] підкреслив актуальність інтермодального транспорту для розвитку внутрішніх структур, на які покладено завдання внутрішньої перевалки. Він зазначає, що внутрішні термінали є одним із напрямів вирішення проблеми перевантаженості портів і окреслює їх чотири логістичні функції: модальне переміщення між двома видами транспорту; консолідація вантажів для транспортної підготовки; складування товарів, що очікують на відправку; доставка одержувачу.

Європейська Комісія [5] трактує «сухий порт» як внутрішній термінал, безпосередньо з'єднаний із портом за допомогою залізничного транспорту. Харрісон Р. та інші [6] визначає роль сухих портів в «обслуговуванні» регіону, в якому вони розташовані, з їх інтермодальними терміналами, що є їх частиною, оскільки, вони є пунктом консолідації для товарів і перевантажувальним об'єктом.

Ще одне визначення було запропоновано Росо В., відповідно до нього: «Сухий порт – це внутрішній інтермодальний термінал, безпосередньо пов'язаний з морським(и) портом(ами), з високопродуктивними транспортними засобами, де клієнти можуть залишати /забирати свої стандартизовані одиниці так, ніби вони знаходяться безпосередньо в морському порту». Важливим аспектом цього визначення є твердження авторів, що «для повністю розвиненої концепції «сухого порту» морський порт або судноплавні компанії контролюють операції на залізничному транспорті» [7].

Нотебум Т. та Родріге Ж.-П. вказують на існування трьох основних типів інтермодальних терміналів, кожен з яких має своє місце розташування та вимоги до обладнання: термінали морського порту, залізничні термінали та розподільчі центри [8].

Кьюлінейн К. зазначає, що концепція визначення «сухого порту» як внутрішнього терміналу розвивалась в умовах контейнеризації та пов'язаних із цим змін в операціях із вантажами. В результаті термін «сухий порт» став досить нечітким. Він міг використовуватися в різних аспектах, навіть для позначення території, де надаються специфічні послуги [9].

Моніос Дж., вважає, що використання функціонального підходу є більш доцільним, ніж використання таких загальних термінів, як «сухий порт» або «внутрішній порт» і пропонує зберегти термінологію “extended gate” для позначення конкретної концепції інтегрованого управління потоком контейнерів між портом і внутрішньою ділянкою [10].

За Нгуєном Л. і Нотебумом Т. [11], термін «сухий порт» пройшов шлях розвитку від «інтермодального терміналу», що використовується в коносаментах, виданих судноплавними лініями (Конференція ООН з торгівлі та розвитку, 1982 р.) до більш широкого тлумачення, яке запропоновано Росо та ін.

За логікою термін «сухий порт» передбачає певне місце, розташоване осторонь від морів, де виконується частина робіт, властивих морським портам. Міжнародні експерти переважно трактують «сухий порт» як депо для проходження митних процедур, розташоване неподалік морського порту, щоб позбавити його перенавантаження. Для українських експертів цей термін взагалі порівняно новий, оскільки у зв'язку із суттєвим скороченням контейнерних перевезень внаслідок кризи 2008 р., через анексію Криму та військову агресію росії на Сході України інтерес до цього терміна тривалий час практично був відсутнім [12].

Разом з тим, над вивченням питань розвитку мультимодальних перевезень вже не перший рік працюють такі відомі науковці, як Ю. Завгородня, В. Воронков, О. Горачек, К. Горова, О. Тимошук, О. Мельник, В. Щербина та інші. Зокрема, В. Щербина зазначає, що всі операції з комплектації, консолідування вантажів, зокрема, за логістичною технологією

крос-докінгу мають здійснюватися в припортових логістичних центрах, сухих терміналах тощо [13]. Завгородня Ю. зауважує, що одним із варіантів подолання проблем мультимодальних перевезень є подальший розвиток внутрішніх портів – «сухих портів», спрямованих на оптимізацію вантажопотоків, скорочення митних витрат, витрат на здійснення транспортних перевезень тощо [14]. Сутність цієї ідеї полягає в тому, щоб розвантажити припортові території від великого скупчення вантажів. Контейнери залізницею відправляються вглиб країни, де проходять подальшу обробку, митне очищення і доставляються до місць призначення різними видами транспорту.

На думку Горачек О., Горової К. [15] «сухий порт», або логістичний хаб – це мультимодальний логістичний центр із розвиненою інфраструктурою, яка дозволяє власникові вантажу користуватися всіма перевагами морського порту на суші.

Для більш детального аналізу та розуміння сутності мультимодальних логістичних хабів варто надати характеристику основних концепцій «сухого порту».

Концепція «сухого порту» розроблена в 2004 р. Воксеніусом Й., Росо В. та іншими науковцями базувалась на безпосередньому сполученні морського порту з інтермодальними терміналами, де товари можна відвантажити в інтермодальні навантажувально-розвантажувальні об'єкти так само, як і в порту [16]. У 2008 р. вищевказана концепція була розширена уточненням, що зв'язок «морський порт – інтермодальний термінал» здійснюється через залізницю, а операції з контейнерами здійснюються за порядком, аналогічним порядку в морському порту.

У своєму дослідженні автори зазначили, що «сухий порт» відрізняється від внутрішнього терміналу тим, що має свідомий та стратегічний підхід до розвитку. Це означає, що він враховує потреби ринку та інтегрує фізичну конфігурацію відповідно до цих потреб. Ефективність роботи «сухого порту» залежить від якості доступу до нього та транспортних засобів, які забезпечують безпосередній зв'язок з портом. «Сухі порти» використовуються більш раціонально, ніж внутрішні термінали, оскільки вони можуть бути частиною мережі континентальних

послуг та обслуговувати не тільки один порт. Діяльність «сухих портів» носить більш стратегічний характер.

Автори концепції також виділяють три типи «сухих портів»: ближній, середньої дальності та дальній за мірою їх віддаленості від морського порту.

Найбільш значущою перевагою «сухих портів» Воксеніус Й. та Росо В. вважали сприяння продуктивності терміналу і залізничних операцій у разі великих транспортних потоків. При цьому, додаткові переваги отримують портові містечка, а також часто і органи управління портами, оскільки, спостерігається суттєве скорочення навантаження на дороги та зменшення потреб в інвестуванні в розвиток інфраструктури [17].

Інша концепція «сухого порту» була запропонована в 2012 р. Кьюлінейном К. та іншими науковцями. Її автори вважали, що основною ознакою таких об'єктів є їх функція «розширених воріт» (“extended gate” function), завдяки якій оператор контейнерного терміналу може в односторонньому порядку, самостійно здійснювати управління контейнерами без узгодження з іншими зацікавленими третіми особами.

Автори вважають, що є декілька важливих аспектів, які потрібно враховувати при дослідженні концепції «сухого порту»:

- «сухий порт» може бути створений та підпорядковуватись в аспекті управління не тільки портам, а й приватним та державним секторам (організаціям);

- розвиток «сухого порту» може бути обумовлений фінансовими чи економічними міркуваннями, але екологічні питання мають значний вплив на реалізацію цього проекту;

- уряд має визначальну роль у формуванні політичного та регуляторного контролю з метою досягнення екологічних цілей;

- успіх або невдача проектів «сухого порту» можуть бути пов'язані з політичними, регуляторними та інституційними бар'єрами, які здатні перешкоджати ефективному функціонуванню цього проекту [18].

Отже, варто відмітити, що в дослідженнях «сухі порти» розглядаються як елемент внутрішньої транспортної системи, складової діади морський порт – «сухий порт».

З'ясування основних аспектів сутності «сухих портів» дозволяє перейти до визначення та характеристики складових інфраструктури транспортно – логістичного терміналу. Деякі автори вважають доцільним виокремлювати чотири компоненти інфраструктури «сухого порту»: «концепція», «класифікація», «функції» та «технологічні процеси» [19].

«Концепція» базується на головній ідеї або моделі «сухого порту». Наприклад, різна спеціалізація сухих портів. «Класифікація» – це дія або процес диференціації чогось за певною характеристикою, такою як відстань від морського порту. Для «технологічних процесів» підходить визначення Рожич Т. та інші [20]: «Технологічні процеси – це дії на терміналі, які проводяться з метою підвищення якості обробки вантажів і потребують відповідних технологічних елементів і роботи в режимі реального часу».

Щодо класифікації «сухих портів», то варто відмітити висок Wilmsmeier G. у визначення основних напрямів розвитку та форм взаємодії «сухих портів» з морськими портами [21]. Вченими було проведено аналіз моделей «сухих портів» з урахуванням еволюції транспортного засобу. Увага приділялась напрямкам розвитку «сухого порту» та тактиці співпраці порту та «сухого порту», досліджувалися походження інтеграційних процесів, які призвели до їх розвитку: «зсередини-назовні», у випадку ініціативи з боку сухопутної сторони; «зовні-всередину» – у випадку ініціативи з боку моря, тобто з порту. У випадку «зсередини – назовні» інтеграція, в контексті власності, може визначатися місцевою владою, транспортною компанією (операторами доріг і залізниць, річковими судноплавними компаніями) або постачальниками логістичних послуг. З іншого боку, інтеграція «зовні всередину», зазвичай, визначається портовою владою, операторами портових терміналів або судноплавними компаніями. Цю класифікацію також використовували Моніос Дж. і Вільмсмайер Ж. [22].

На думку Нотебум Т. та інших [23] логістичний центр можна класифікувати за функціональними критеріями на три основні категорії (рисунк 2):

- логістичний вузол, основною функцією якого є складування та зберігання вантажів;

- логістичний центр, що характеризується основною транзитною функцією;
- логістичний центр, орієнтований на послуги з доданою вартістю.

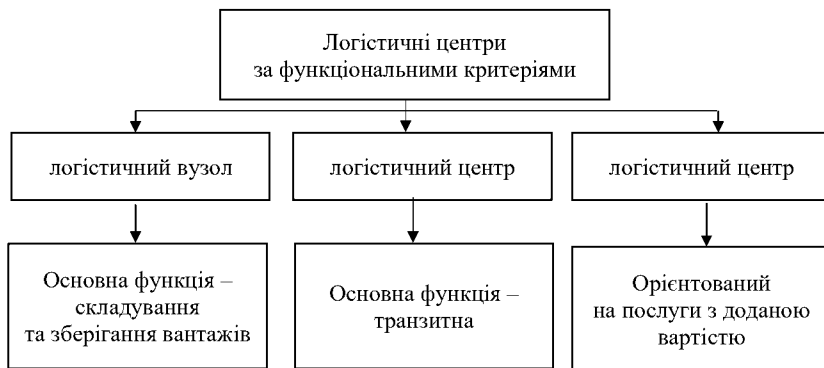


Рисунок 2 – Класифікація логістичних центрів за функціональними критеріями

Джерело: [23]

Окрім того, варто зазначити, що «сухі порти» можуть надавати послуги з доданою вартістю, зокрема:

- пакування та перепакування вантажів. Ця послуга дозволяє клієнтам ефективніше використовувати простір у контейнерах, знижує ризик пошкодження вантажу під час транспортування та забезпечує його безпечне перевезення.

- Контроль якості вантажів. Ця послуга полягає в перевірці вантажу на відповідність стандартам якості та безпеки перед його відправкою. Це допомагає клієнтам запобігти можливим проблемам з вантажем під час транспортування та знижує ризик повернення вантажу.

- Митне оформлення та брокерські послуги. Ця послуга включає допомогу клієнтам у митному оформленні та оформленні документів, необхідних для перетину кордону. Брокерські послуги можуть включати пошук найкращих тарифів на перевезення, планування маршруту та інші допоміжні послуги.

– Сертифікація та інспекція вантажів. Ці послуги дозволяють клієнтам отримувати сертифікати та інші документи, необхідні для транспортування вантажу певного типу або в певних країнах.

Що стосується функцій, які виконують «сухі порти», слід враховувати розташування цих об'єктів з огляду на найважливіші економіко-фінансові зони обслуговування, структуру акціонерного капіталу і навіть технічні характеристики терміналу.

Функції «сухого порту» зазвичай включають розподіл, консолідацію, зберігання, митні послуги та обслуговування обладнання [24]. Відповідно до функціонального підходу внутрішні порти можна розділити на супутникові термінали, трансмодальні центри та центри перевантаження. Родріг Ж-П. та інші [25] визначають три різні функції «сухих портів»:

- супутниковий термінал (обслуговує портовий термінал шляхом розміщення додаткового трафіку та додаткових функцій);

- вантажний центр (обслуговує регіони з великими обсягами контейнерних вантажів);

- трансмодальний центр (вантажний потік з одного порту може бути об'єднаний з іншими залізничними або баржовими потоками).

Зазвичай, супутникові термінали знаходяться поруч з морськими портами в радіусі не більше 100 км, переважно на околиці свого центрального вантажного району, оскільки вони виконують в основному допоміжні функції для свого порту.

Їх головне завдання – розширити вантажний потік та виконувати функції, які є більш дороговартісними для виконання в основному порту. Це можуть бути такі послуги, як зберігання порожніх контейнерів або функції, які менше пов'язані з глибоководним причалом (наприклад, перетарка вантажу, формування слотів тощо).

В узагальненому вигляді функції «сухих портів» наведено на рисунку 3.

Деякі супутникові термінали призначені лише для перевезення вантажів між залізничною чи річковою транспортною інфраструктурою та автомобільним транспортом, тоді як інші можуть використовуватись як вантажні центри для

задоволення потреб місцевих та регіональних ринків, особливо у районах з високою економічною активністю. Якщо супутникові термінали пов'язані з морським портом, то вони можуть утворювати багатотермінальну групу та здійснювати перевантаження вантажу з морських контейнерів на місцеві контейнери чи інший вид транспорту. Також супутникові термінали можуть бути використані для забезпечення перевантаження вантажів залежно від потоку імпорту в морський порт.

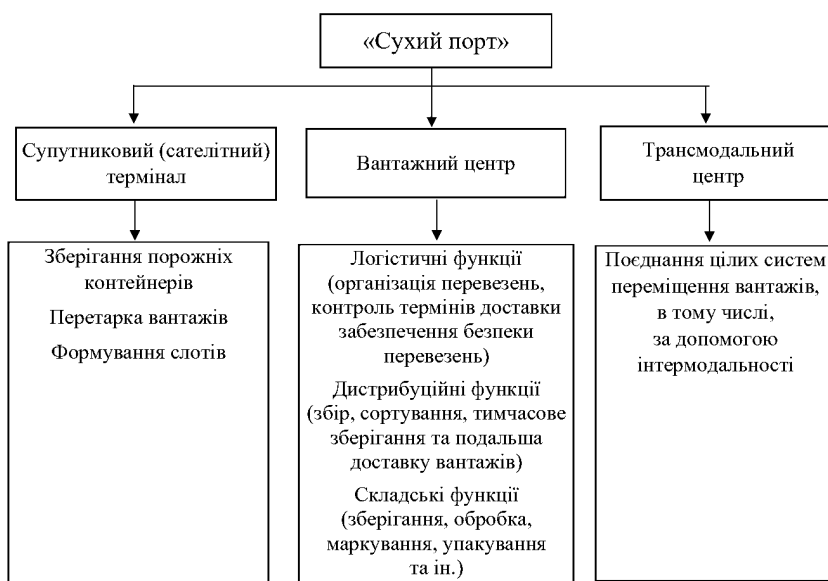


Рисунок 3 – Функції «сухих портів»

Джерело: [25]

Вантажні центри, також відомі як вантажні дистрибуційні групи, є важливими для інтермодальних перевезень, а також для доступу до регіональних ринків. Вони поєднують в собі складські, дистрибуційні та логістичні функції. Дистрибуційні функції «сухих портів» включають збір, сортування, тимчасове зберігання та подальшу доставку вантажів до кінцевих пунктів призначення. Ці функції можуть виконуватися за допомогою різних видів транспорту, таких як автомобільний, залізничний

або морський. Інтермодальні функції «сухих портів» означають, що порт може використовуватися для переміщення вантажів між різними видами транспорту, такими як морський, залізничний, автомобільний. «Сухий порт» може виконувати роль вузла для переміщення вантажів між цими видами транспорту, забезпечуючи зручність та ефективність логістичного процесу. Отже, дистрибуційні та інтермодальні функції «сухих портів» допомагають забезпечити ефективний транспорт вантажів, зокрема, збираючи, сортуючи, зберігаючи та перевозячи їх між різними видами транспорту для досягнення кінцевих точок призначення. Подібні термінали можна знайти в логістичних парках та вільних торгових зонах. «Сухий порт» може служити як місце збору вантажів та їх дистрибуції для регіонального ринку. Важливість вантажних центрів залежить від розміру та різноманітності ринку, який вони обслуговують. Якщо вантажний центр розташований на зручній локації, наприклад, поруч з великою залізничною магістраллю, це дозволяє розширити обсяг обслуговуючого ринку.

Іншими словами, перевантажувальні центри є важливими майданчиками для з'єднання різних систем переміщення вантажів. Вони дозволяють переміщувати вантажі за допомогою різних видів транспорту, якщо потрібно перемістити вантаж з залізничного в інший залізничний термінал, або із залізничного на автомобільний транспорт, або з вантажівки на баржу. Внутрішні термінали можуть виконувати роль вантажних центрів, якщо вантаж переміщується інтермодальним транспортом. Часто перевантажувальні термінали розташовуються біля кордонів країн, щоб забезпечити об'єднання адміністративних процесів, пов'язаних з переміщенням вантажу через кордон.

Загалом, функції «сухого порту» подібні до функцій морського порту, крім тих, які пов'язані безпосередньо із навантаженням / розвантаженням на / із судна. Їх замінюють функції, пов'язані з іншими транспортними шляхами сполучення — залізницею, водними або автомобільними шляхами.

Виходячи із вищезазначеного, вважаємо за доцільне виділити логістичні, дистрибуційні, інтермодальні функції (перевантаження, складування, обробка вантажів, відвантаження) та інші функції, орієнтовані на клієнта, включаючи

консолідацію та деконсолідацію вантажів, технічне обслуговування та ремонт, відстеження, митне очищення, обробку та пересилання інформації (рисунок 4).

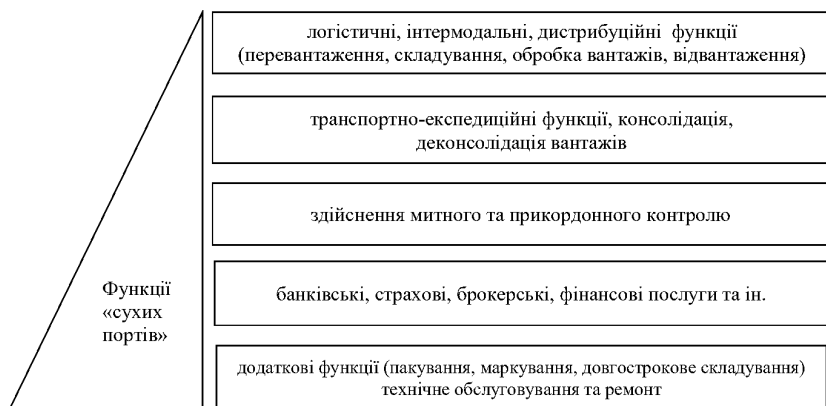


Рисунок 4 – Функції «сухих портів»

Джерело: складено автором

Отже, крім перевалки вантажів «сухий порт» також може виконувати функції зберігання, консолідації та комплектації вантажів, їх митне оформлення, технічне обслуговування автомобільних і залізничних транспортних засобів.

У «сухому порту» вантажовласник може отримати повний комплекс послуг з обробки вантажу, крім навантаження / вивантаження на / із судна. Транспортно-логістичний термінал передбачає наявність складів тимчасового зберігання, допоміжних будівель, споруд, автомобільних і залізничних шляхів, майданчиків, розташованих за межами території морського порту, пов'язаних між собою і з портом єдиним технологічним процесом і інформаційною системою для здійснення вантажних операцій з товарами і їх тимчасовим зберіганням під митним контролем. Це такі послуги, як: обробка та зберігання контейнерів; упаковка та розпакування контейнерів; обробка та зберігання навалочних вантажів; митний та інший прикордонний контроль, огляд та оформлення; дрібний ремонт контейнерів; транспортно-експедиційні послуги та консолідація вантажів;

банківські / страхові / фінансові послуги; бронювання транспорту / брокерські послуги; перевантаження вантажу інші види транспорту; додаткові послуги (наприклад, пакування, маркування, довгострокове складування).

Функції «сухого порту» багато в чому залежать від залучених зацікавлених сторін, нормативних актів і відносин з морськими портами та внутрішніми районами.

Крім того, варто відзначити узагальнені функції «сухих портів» загальнодержавного значення (рисунк 5).

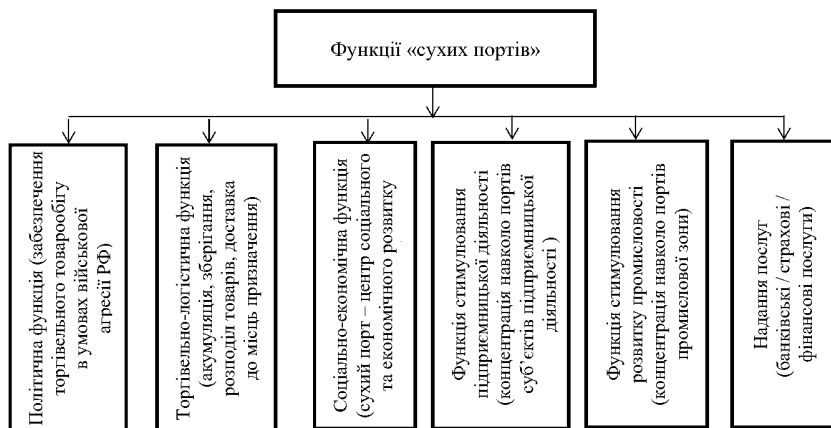


Рисунок 5 – Узагальнені функції «сухих портів» загальнодержавного значення

Джерело: складено автором

Визначення і упорядкування функцій, які виконує «сухий порт» дає можливість визначити переваги та недоліки його діяльності.

Переваги «сухого порту»:

1. Створює умови для розвитку альтернативних шляхів контейнерного товарообігу в міжнародній торгівлі, що, до прикладу, в умовах блокування морських портів, може виступати чи не єдиним варіантом здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

2. Джерело зайнятості, яке не могло забезпечити розширення морського порту через просторові обмеження.

3. Інтермодальні перевезення можуть знизити транспортні та логістичні витрати для компаній.

4. Оптимізує доступ суб'єктів господарювання до митних служб.

5. Створює можливості для скорочення термінів доставки товарів.

6. Між розвитком регіону та «сухим портом» створюється добротне економічне середовище.

7. Внутрішні термінали, з'єднані залізницею:

- зменшують негативний вплив на навколишнє середовище;

- розвантажують дороги [26].

8. Географічне розташування: «сухі порти» можуть бути розташовані віддалено від морів та океанів, що дозволяє економити час та кошти на транспортування вантажів до морських портів.

9. Незалежність від погодних умов: «сухі порти» не залежать від погодних умов на морі та можуть працювати цілий рік, що забезпечує стабільність вантажоперевезень.

10. Широкий спектр вантажів: «сухі порти» можуть обробляти різні види вантажів, включаючи сипучі, рідкі та важкі вантажі.

11. Низькі витрати на транспортування: «сухі порти» можуть забезпечувати ефективне транспортування вантажів на внутрішній водній та залізничній мережах, що може знизити витрати на транспортування в порівнянні з морськими портами.

12. Менші витрати на інфраструктуру: «сухі порти» не вимагають значних інвестицій в будівництво інфраструктури для взаємодії з великими суднами, що може знизити витрати на будівництво та утримання порту.

Отже, «сухі порти» мають деякі переваги порівняно з морськими портами, зокрема, географічне розташування, незалежність від погодних умов, широкий спектр вантажів, низькі витрати на транспортування та менші витрати на інфраструктуру.

На рисунку 6 – представлені основні переваги у створенні «сухих портів» для морських портів, міст, навколишнього середовища, вантажовідправників.

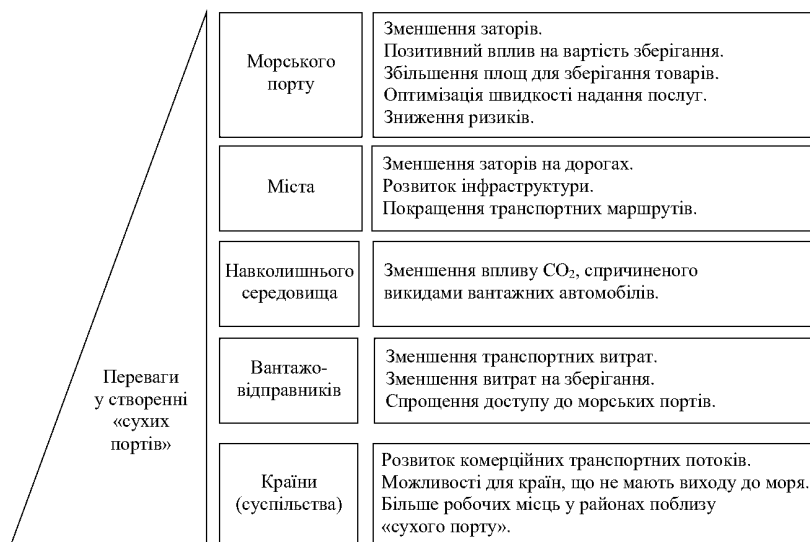


Рисунок 6 – Переваги «сухих портів»

Джерело: складено автором

З іншого боку, «сухих порти» мають й певні недоліки, зокрема:

– розвиток регіону може вплинути на рівень розвитку сусідніх регіонів. Це пов'язано із витісненням продуктивних факторів у бенефіціарний регіон;

– створення цих потужностей вимагає великих початкових вкладень, які можуть значно підвищити рівень загальних витрат;

– вимагає високого рівня координації з наземним транспортом [26];

– обмежена вантажопідйомність: вантажопідйомність «сухих портів» залежить від глибини річок та каналів, що може призвести до неможливості обслуговування усіх без винятку морських суден;

- високі витрати на обладнання: «сухі порти» вимагають значних інвестицій в обладнання та інфраструктуру, що може стати перешкодою для їх створення та розвитку;

- негативний вплив на довкілля: розширення «сухих портів» може призвести до негативного впливу на навколишнє середовище через викиди відходів та забруднення повітря, що може позначитись на здоров'ї місцевих жителів та природній екосистемі;

- висока залежність від сезонності, оскільки деякі види вантажів можуть перевозитися лише в певний період року;

- висока конкуренція, що може суттєво вплинути на величину прибутку від його функціонування.

У зв'язку з військовою агресією росії значна частина логістики в Україні через закриття морських портів була переміщена на залізницю та автотранспорт, однак митниці на Заході країни виявились «вузьким місцем», не спроможним вчасно пропустити великі обсяги вантажних потоків. Розірваними виявились і ланцюги постачань компонентів виробництв — сировини для харчової промисловості, техніки, одягу. Основна причина — руйнування логістики чи позиція контрагентів, які не хочуть ризикувати. Крім того, воєнний стан дозволив виявити інші причини, які критично вплинули на швидкість переміщення вантажних потоків — тимчасові обмеження на паливо, відсутність водіїв, побудова довгих маршрутів — необхідність об'їжджати небезпечні зони. Мета логістики і в мирний, і у військовий час полягає в тому, щоб необхідні вантажі були доставлені у необхідне місце в потрібний час.

В таких умовах саме створення тилового вантажного терміналу — «сухого порту» є сучасним способом збільшення пропускної та переробної спроможності морських портів, створення інфраструктурних можливостей для експорту в умовах блокади українських морських портів, а також ефективним інструментом зниження нерівномірності внутрішніх вантажопотоків порту.

Головним завданням в даному контексті є підвищення ефективності транспортної інфраструктури за допомогою збільшення пропускної здатності вантажних переходів через західний кордон і будівництва «сухих портів» в прикордонних

зонах. У цьому процесі необхідно залучати сусідні країни, перш за все Польщу, оскільки її залізнична інфраструктура також може мати обмеження для подальшого транспортування експорту з України. Пріоритетним маршрутом може стати створення надійного залізничного маршруту в порти країн Балтії, які раніше перевозили схожу номенклатуру російських вантажів і зараз мають вільні потужності. Організація таких логістичних хабів дозволить власникам вантажів скористатися усіма можливостями, які надає світова торгівля з використанням морських контейнерних перевезень.

Зауважимо, що «сухі порти» призначені для переорієнтації руху вантажів від неефективних до ефективних схем перевезень, реалізації оптимальних транспортно-логістичних рішень, переваги від яких виявляються у наступних показниках: зниженні експлуатаційних транспортних витрат, що сприятиме збільшенню обсягів торгівлі; зменшенні шкідливого впливу на довкілля (за рахунок, до прикладу, скороченні викидів парникових газів; шкідливих викидів; поширення шуму); зниженні витрат на утримання транспортної інфраструктури тощо.

Отже, створення «сухих портів» вважається доцільним з огляду на їх потенціал для підвищення ефективності та рентабельності перевезень, перебудови логістичної системи, формування нових ланцюгів доставки вантажів в умовах широкомасштабної військової агресії росії, зміни напрямів торговельних потоків, а також можливості поєднання автомобільного, залізничного транспортування з послугами митної сфери, складування та розподілу вантажів в реаліях сьогодення.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom. Chapter 2.3 — Inland Ports / Dry Ports. URL: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/> (дата звернення: 30.09.2023).
2. Munford C. Buenos Aires — Congestion and the dry port solution, Cargo Systems International. *The Journal of ICHCA*. Vol. 7. № 10. P. 26—27.
3. United Nations Conference on Trade and Development — UNCTAD. Handbook on the Management and Operation of Dry Ports. Geneva, Switzerland, 1991. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rdpldc7_en.pdf (дата звернення: 30.09.2023).

4. Slack B. Satellite terminals: A local solution to hub congestion? *J. Transp. Geogr.* 1999. № 7. P. 241–246.
5. European Commission—Directorate General DG VII, RTD 4th Framework Programme. In Towards a New Generation of Networks and Terminals for Multimodal Freight Transport—TERMINET; European Commission: Brussels, Belgium, 2001 URL: <https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/terminet.pdf> (дата звернення: 30.09.2023).
6. Harrison R., Cray J. P. M., Henk R., Prozzi J. Inland Port Transportation Evaluation Guide ; Center for Transportation Research, The University of Texas at Austin. Austin, TX, USA, 2002. URL: https://ctr.utexas.edu/wp-content/uploads/pubs/4083_P4.pdf (дата звернення: 29.09.2023).
7. Roso V. A review of dry ports. *Maritime Economics & Logistics*. 2010. № 12 (2). P. 196–213.
8. Notteboom Theo, Jean-Paul Rodrigue. Inland Terminals within North American and European Supply Chains. PDF. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*. 2009. № 78.
9. Cullinane, K., Bergqvist, R., Wilmsmeier, G. The dry port concept – Theory and practice. *Maritime Economics & Logistics*. 2012. № 14. P. 1–13. P. 2.
10. Monios J. The role of inland terminal development in the hinterland access strategies of Spanish ports. PDF. *Research in Transportation Economics*. 2011. № 33 (1). P. 59–66.
11. Nguyen L. C., Notteboom T. Public-private partnership model selection for dry port development: An application to Vietnam. *World Rev. Intermodal Transp. Res.* 2017. Vol. 6. № 3. P. 229–250.
12. Воронков В. Чому «сухі порти» не стають локомотивами морської галузі? *Голос України*. 2021. URL: <http://www.golos.com.ua/article/341199> (дата звернення: 25.09.2023).
13. Щербина В. В. Проблеми та завдання розвитку портової логістики України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті* : збірник наук. праць. 2019. № 2 (67). С. 89–101. DOI: 10.31375/2226-1915-2019-2-89-101.
14. Завгородня Ю. Перспективи стратегічного розвитку морських портів. *Вісник ХНАУ ім. В. В. Докучаєва. Серія «Економічні науки»*. 2020. № 4. Т. 1. С. 49–58, с. 56.
15. Горачек О., Горова К. «Сухий порт». Особливості та організація роботи. *АПК-інформ*. 2021. URL: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/topic/1521245> (дата звернення: 02.10.2023).
16. Woxenius J., Roso V., Lumsden K. The Dry Port Concept—Connecting Seaports with Their Hinterland by Rail. *Proceedings of the 1st International Conference on Logistics Strategy for Ports*. Dalian, 22–26 September 2004. P. 305–319.

17. Woxenius J., Roso V., Lumsden K. The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland. PDF. *Journal of Transport Geography*. 2008. P. 1–7.
18. Cullinane K., Bergqvist R., Wilmsmeier G. The dry port concept – Theory and practice. *Maritime Economics & Logistics*. 2012. № 14. P. 1–13., p. 1–10.
19. Dry Port: A Review on Concept, Classification, Functionalities and Technological Processes URL: <https://www.mdpi.com/2305-6290/4/4/29> (дата звернення: 30.09.2023).
20. Rožić T., Rogić K., Bajor I. Research trends of inland terminals: A literature review. *Promet Traffic Transp.* 2016. № 28. P. 539–548.
21. Wilmsmeier G., Monios J., Lambert B. The directional development of intermodal freight corridors in relation to inland terminals. *J. Transp. Geogr.* 2011. № 19. P. 1379–1386.
22. Monios J., Wilmsmeier G. Giving a direction to port regionalization. *Transp. Res. Part A*. 2012. № 46. P. 1551–1561; Nguyen L. C., Notteboom T. A multi-criteria approach to dry port location in developing economies with application to Vietnam. *Asian J. Shipp. Logist.* 2016. № 32. P. 23–32.
23. Notteboom T., Parola F., Satta G., Risitano M. A taxonomy of logistics centres: Overcoming conceptual ambiguity. *Transp. Rev.* 2017. № 37. P. 276–299.
24. Zeng Q., Maloni M. J., Paul J. A., Yang Z. Dry port development in China: Motivations, challenges, and opportunities. *Transp. J.* 2013. 52. P. 234–263.
25. Rodrigue, J.-P., Debie, J., Fremont, A., Gouvelnal, E. Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *J. Transp. Geogr.* 2010. 18. P. 519–529.
26. Сухий порт. URL: <https://uk.economy-pedia.com/11033395-dry-port> (дата звернення: 30.09.2023).