

КАЧАН В. В.,кандидат юридичних наук,
начальник митного поста «Західний»
(Київська митниця)

УДК 342.95:339.543(477)

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.3.1.26>**«СУХІ ПОРТИ» В УКРАЇНІ: ПРАВОВИЙ БАЗИС ТА МИТНІ ФОРМАЛЬНОСТІ**

У даній статті охарактеризовано розвиток концепції «сухих портів» як важливого елемента удосконалення національної транспортної та митної інфраструктури. Автором проаналізовано значення «сухих портів» у зменшенні навантаження на традиційні морські порти та інші пункти пропуску на державному кордоні, а також в оптимізації логістичних процесів на національному та міжнародному рівнях. Особлива увага приділяється інтеграції водних і суходольних транспортних маршрутів, що дозволяє знизити логістичні витрати та підвищити ефективність перевезень вантажів. Досліджено функціональні можливості «сухих портів» як логістичних вузлів, що сприяють інтеграції різних видів транспорту та зменшенню навантаження на основні морські порти, зокрема через перенаправлення частини вантажопотоків на внутрішні термінали. Проаналізовано норми програмних документів розвитку митної справи та транспорту України. Підкреслено, що попри відсутність закріплення терміну «сухий порт» вони передбачають підвищення ефективності логістичної інфраструктури мультимодальних перевезень. Встановлено, що хоча Україна не є учасницею Міжурядової угоди про сухі порти 2013 р., встановлені цим документом стандарти є придатними та уже застосовуються при організації української системи такої інфраструктури. Висвітлено також важливість належного нормативно-правового регулювання функціонування «сухих портів», а також координації між митними органами, транспортними компаніями та місцевими адміністраціями для досягнення високої результативності роботи таких інфраструктурних об'єктів. Означено особливості митних формальностей, що здійснюються у «сухих портах». Підсумовано, що розвиток «сухих портів» в Україні може сприяти відновленню та оптимізації логістичних операцій, а також зростанню конкурентоспроможності і транзитного потенціалу країни. Дослідження підкреслює значення «сухих портів» не лише як транспортних терміналів, а й як важливих елементів для розвитку економіки та забезпечення національної безпеки в умовах глобалізованих ринків і змінюваного геополітичного контексту.

Ключові слова: митне оформлення, транспортна інфраструктура, сухий порт, правове регулювання, спрощення, мультимодальні перевезення, митні органи.

Kachan V. V. “Dry ports” in Ukraine: legal basis and customs formalities

This article describes the development of the concept of “dry ports” as an important element of the improving national transport and customs infrastructure. The author has analyzed the importance of “dry ports” in reducing the load on traditional seaports and other checkpoints at the state border, as well as in optimizing logistics processes at the national and the international levels. Particular attention is paid to the integration of water and land transport routes, which reduces logistics costs and increases the efficiency of cargo transportation. The functional capabilities of “dry ports”



as logistics hubs have been studied that facilitate the integration of various modes of transport and reduce the load on the main seaports, in particular by redirecting part of cargo flows to the internal terminals. The norms of program documents have been analyzed for the development of customs and transport of Ukraine. It has been emphasized that despite the lack of consolidation of the term “dry ports”, they provide for an increase in the efficiency of the logistics infrastructure of multimodal transportation. It has been established that although Ukraine is not a party to the Intergovernmental Agreement on Dry Ports, 2013, the standards established by this document are suitable and are already used in the organization of the Ukrainian system of such infrastructure. It also highlights the importance of proper normative regulation of the functioning of “dry ports” as well as coordination between customs authorities, transport companies and local administrations to achieve the high productivity of such infrastructure facilities. The features of customs formalities have been defined, which are carried out in “dry ports”. It has been summarized that the development of “dry ports” in Ukraine can contribute to the restoration and optimization of logistics operations, as well as to the growth of competitiveness and transit potential of the country. The research emphasizes the importance of “dry ports” not only as transport terminals, but also as the important elements for the development of economy and the ensuring national security in the conditions of globalized markets and the changing geopolitical context.

Key words: *customs clearance, transport infrastructure, “dry port”, legal regulation, simplification, multimodal transportation, customs authorities.*

Вступ. Зростання обсягів міжнародної торгівлі, посилення безпекових викликів воєнного, кліматичного та технологічного характеру, інтеграція України до регіональних та глобальних ланцюгів постачання, а також зростаючий попит на логістичні послуги у внутрішніх регіонах на тлі обмеженої пропускної спроможності традиційної портової інфраструктури зумовлюють необхідність розвитку нових інфраструктурних рішень. Цей розвиток базується на поєднанні державної транспортної та митної політики, комерційних інтересів і технічного прогресу та є невід’ємною частиною глобального процесу контейнеризації та розширення інтермодальних перевезень, у межах якого портові термінали, морські, річкові та суходольні ланцюги постачання розглядаються в якості єдиної інтегрованої системи. Компонентами цієї системи виступають внутрішні логістичні вузли так звані «сухі порти». Така допоміжна інфраструктура забезпечує перевантаження, зберігання та митне оформлення товарів на віддаленні від пунктів пропуску через митний кордон, оптимізує товарні (вантажні) потоки та зменшує навантаження на традиційні прикордонні сервіси за місцем їх основного розташування. З огляду на транзитний потенціал України, «сухі порти» здатні відігравати важливу роль у розширенні номенклатури послуг та пришвидшенні логістичних процедур, пов’язаних із мультимодальними перевезеннями. Дедалі частіше регіони інвестують у створення «сухих (внутрішніх) портів» як стратегічного елементу забезпечення безперервного транспортного обслуговування, полегшення митного оформлення та перерозподілу логістичних потоків [1, р. 217]. Водночас ефективність функціонування таких об’єктів значною мірою залежить від належного нормативно-правового регулювання, технічного забезпечення та скоординованої взаємодії митних органів з суб’єктами зовнішньоекономічної діяльності. Саме ці аспекти стають предметом особливої уваги сучасних досліджень, що спрямовані на формування комплексного підходу до розвитку «сухих портів».

Проблематика функціонування «сухих портів» в Україні досить часто порушується у спеціалізованій правничій та економічній періодиці з акцентуванням уваги на недостатності правового регулювання, тривалі фактичне функціонування відповідної інфраструктури та об’єктивну необхідність формування національного «бачення» її організаційно-правового забезпечення з урахуванням міжнародних стандартів та кращих практик публічного адміністрування митної справи, портової та у цілому транспортної діяльності. У роботах



вітчизняних авторів (Н. Аягут, О. Горачек і К. Горова, О. Неліпович, О. Петренко і А. Пашкович, О. Платонов) розкрито окремі аспекти логістичної ролі «сухих портів», їх вплив на транзитний потенціал держави та розвиток транспортної інфраструктури. Попри це, залишаються недостатньо дослідженими правові засади функціонування «сухих портів», особливості митних процедур, що застосовуються до таких об'єктів, аспекти взаємодії з митними органами та іншими державними інституціями. Не охарактеризовано також можливості модернізації їх нормативно-правового регулювання в умовах надзвичайних викликів та загроз воєнного стану, а також роль у повоєнному відновленні України. Зарубіжні дослідження правового статусу і особливостей роботи «сухих портів» (Т. де Алмейда Родрігес, К. Марія де Міранда Мота, І. Мануеле Сантуш, Б. Афіатно і К. Джойоутомо, Х. Чжао та З. Сунь, А. Прателлі та інші) здебільшого зосереджені на їх інституційних моделях, визначенні кращих практик адміністрування, але об'єктивно не враховують українську специфіку і можуть бути використані для запозичення позитивного досвіду управління такими інфраструктурними об'єктами.

Постановка завдання. Мета цієї статті полягає у дослідженні правового базису функціонування «сухих портів» в Україні, аналізі митних формальностей, що здійснюються у них, а також окресленні перспектив удосконалення цієї інфраструктури як частини національної митної та логістичної системи в умовах дії правового режиму воєнного стану і під час повоєнного відновлення.

Результати дослідження. Зазвичай портові території мають обмежені просторові ресурси та зазнають підвищеного функціонального навантаження внаслідок збільшення розмірів суден, зростання вантажообігу, необхідності обробки значної кількості контейнерів, а також високої інтенсивності автотранспортного й залізничного підвозу. Це, у свою чергу, призводить до перевищення експлуатаційних можливостей причалів, складів і під'їзних шляхів. Через дефіцит земельних ділянок безпосередньо у межах портів або поблизу них виникла об'єктивна необхідність у розвитку нових організаційних рішень у сфері морської транспортної інфраструктури. Одним із таких рішень стала концепція створення віддалених зон зберігання, перевантаження та митного оформлення вантажів, що отримали назву «сухі порти». Їх активний розвиток спостерігається упродовж останніх двох десятиліть, і передбачає винесення за межі основної території портів окремих елементів портової інфраструктури (переважно складських споруд). При цьому, окрім забезпечення просторового розвантаження портів, «сухі порти» сприяють підсиленню інтеграції водних і суходольних транспортних маршрутів.

Необхідно відзначити, що концепція «сухих портів» не обмежується лише приморськими районами або безпосереднім зв'язком із морськими терміналами. Такі об'єкти можуть успішно функціонувати й у віддалених від узбережжя регіонах держав, зокрема поблизу великих промислових центрів, транспортних вузлів або прикордонних пунктів пропуску. Розміщення «сухих портів» всередині країни дозволяє раціонально перерозподіляти логістичні потоки, полегшувати митне оформлення вантажів у місцях, де зосереджено значний попит на транспортно-експедиторські послуги, а також зменшувати навантаження на морські порти та їх прикордонну, зокрема митну, інфраструктуру. Такий підхід сприяє формуванню більш збалансованої та стійкої системи мультимодальних перевезень і не протирічить Міжурядовій угоді про сухі порти 2013 р. [2] (далі Угода 2013), спрямованій на сприяння та розвиток «сухих портів» міжнародного значення як одного із засобів створення міжнародної інтегрованої інтермодальної транспортної та логістичної системи в Азії, а також між Азією та її сусідніми регіонами. Хоча Україна не є її учасницею, встановлені Угодою 2013 стандарти є, безумовно, придатними та уже застосовуються при організації української системи такої інфраструктури.

Відповідно до ст. 1 «Визначення» Угоди 2013, термін «сухий порт» міжнародного значення означає місце у межах внутрішньої території держави з логістичним центром, який сполучено з одним або кількома видами транспорту. Такий об'єкт призначений для обробки, тимчасового зберігання та передбаченого законом огляду вантажів, що перевозяться у рамках



міжнародної торгівлі, а також для здійснення митного контролю та відповідних формальностей (ст. 1). Відповідно до п. 1 Додатку I «*«Сухі порти» міжнародного значення»* до Угоди 2013, «сухі порти», як правило, знаходяться у місцях поблизу: столиць, розташованих всередині території країни, центрів провінцій/штатів, та/або існуючих та/або потенційних центрів виробництва і споживання з належним доступом до шосейних доріг та залізниць. Вони перебувають у транспортному сполученні з іншими «сухими портами», прикордонними пунктами, постами митного контролю, комплексними контрольно-пропускними пунктами, морськими портами, терміналами внутрішніх водних шляхів та/або аеропортами.

Додаток II до Угоди 2013 встановлює, що базовими функціями «сухих портів» є обробка, зберігання та передбачений законом огляд вантажів, що перевозяться у процесі міжнародної торгівлі, та здійснення митного контролю і формальностей. Можливим є також додатковий функціонал (приймання та відправка, комплектування та розподіл, складування тощо). Державами мають бути створені інституційні, адміністративні та нормативно-правові механізми, що сприяють розвитку і стабільній роботі «сухих портів», включаючи порядок встановленого законодавством огляду та здійснення застосовних процедур митного контролю та інших формальностей.

У Керівництві UNCTAD з управління та експлуатації сухих портів 1991 р. [3] відзначається, що концепція «сухих портів» набула широкого поширення у зв'язку з контейнеризацією. «Сухі порти» можуть бути внутрішніми терміналами у країні, яка має порт-шлюз, або вони можуть бути розташовані у сусідніх країнах, що не мають виходу до моря, на території одного або кількох морських портів. «Сухий порт» (або «внутрішнє митне депо») визначається також як «об'єкт спільного користування зі статусом державного органу, оснащений стаціонарними установками, що пропонує послуги з обробки і тимчасового зберігання будь-яких видів товарів (включаючи контейнери), які перевозяться у режимі транзиту будь-яким відповідним видом транспорту, перебувають під митним контролем, в яких розташовані підрозділи митних та інших органів, уповноважених на здійснення митного оформлення товарів для внутрішнього споживання, складування, тимчасового ввезення, реекспорту, тимчасового зберігання для подальшого транзиту та прямого експорту.

Таким чином, «сухий порт» являє собою мультимодальний логістичний центр із розвиненою інфраструктурою, що надає вантажовласникам можливість користуватися перевагами морського порту, не перебуваючи безпосередньо на його території. Такий центр функціонує як інтегрований складник ланцюга постачання, забезпечуючи обробку, зберігання та оформлення вантажів віддалено від припортових зон. Однією з ключових переваг «сухих портів» є зниження загальних логістичних витрат, зокрема при переміщенні вантажів від пунктів перетину державного кордону до кінцевих місць призначення у межах країни. З цією метою «сухі порти» зазвичай поєднують можливості автотранспорту на коротких або середніх відстанях (т.зв. «остання миля») із залізничним сполученням для перевезень на далекі відстані, зокрема до морських портів.

У новій Національній транспортній стратегії до 2030 року [4], на відміну від попередньої [5], «сухі порти» не згадуються, але серед завдань Стратегії зазначається про необхідність «забезпечення комплексного вирішення проблемних питань мультимодальних перевезень, удосконалення транспортно-логістичної інфраструктури та логістичних інструментів», «підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту за рахунок усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури» та «підвищення ефективності мультимодальних перевезень і забезпечення розвитку транспортно-логістичної інфраструктури», що можна вважати основою для роботи та розвитку організаційно-правового забезпечення «сухих портів». В інших програмних документах довгострокового планування розвитку морської та портової діяльності, митної справи також не зазначається про «сухі порти», проте, за аналогією з Національною транспортною стратегією, охоплюються питання підвищення функціональності логістичної інфраструктури мультимодальних перевезень, що включає інтеграцію різних видів транспорту для оптимізації вантажопотоків та зменшення витрат на транспортування.



У Плані відновлення України [6] про «сухі порти» також прямо не згадується, проте у розділі «Розширення та інтеграція логістики з ЄС», на який передбачено фінансування в обсязі 120–160 млрд доларів, наголошується на необхідності розвитку логістичної інфраструктури, зокрема інтермодальних транспортних вузлів та логістичних центрів, внутрішніх контейнерних терміналів. На нашу думку, це створює сприятливі передумови для розвитку «сухих портів». Крім того, в Україні уже реалізується близько 150–200 проєктів, безпосередньо пов'язаних з концепцією «сухих портів». Так, у Львівській області триває будівництво індустріального парку «Мостиський сухий порт», який має стати важливим логістичним хабом для західного регіону країни [7]. У Закарпатській області планується створення ще одного «сухого порту» на базі елеватора в с. Горонда, що дозволить забезпечити ефективний експорт української агропродукції до Італії [8]. Ці об'єкти отримали назву «сухі порти» через виконання функцій, притаманних морським портам, зокрема перевантаження вантажів, їх зберігання, митного оформлення, а також наявність інтермодального функціоналу. Водночас вони не відповідають традиційному географічному критерію наближеності до узбережжя, що ще раз підтверджує еволюцію поняття «порт» у сучасній логістиці.

«Сухими портами» приморських регіонів України є «Євротермінал», «Ліски-Одеса», «6-й км» та «Блек Сі Шиппінг Сервіс» [9, с. 63]. Так, проєкт «Сухий порт» компанії «Євротермінал» є мультимодальним логістичним центром з розвиненою інфраструктурою та сучасним обладнанням. Його реалізовано завдяки взаємодії державних структур, органів місцевого самоврядування, адміністрації Одеського морського порту, приватних інвесторів і Європейського банку реконструкції та розвитку. Перевагами проєкту є: організація усіх задіяних державних сервісних служб за принципом «єдиного офісу»; наявність транспортної естакади для поєднання з портом Одеси; обробка вантажів; розташування у безпосередній близькості від залізничних станцій «Одеса-сортувальна», «Одеса-товарна», «Одеса-Пересип» і «Одеса-порт»; переміщення вантажів між портом Одеси і «сухим портом» без оформлення додаткових документів; підтримка зі сторони державної та місцевої влади, керівництва транспортної галузі [10].

Отже, відсутність прямої регламентації правового статусу та організаційних питань реалізації концепції «сухих портів» у документах довгострокового планування та Плані відновлення України не означає їх цілковитого ігнорування, оскільки ці інфраструктурні об'єкти є важливим складником загальної стратегії розвитку транспортних коридорів. Вони суттєво впливають на логістичну продуктивність, сприяючи зменшенню заторів у морських портах та інших пунктах пропуску через державний кордон, і забезпеченню більш швидкої та зручної обробки вантажів. Інтеграція «сухих портів» у систему національної та міжнародної транспортної інфраструктури може стати важливим елементом у розвитку альтернативних шляхів постачання товарів, що особливо актуально в умовах глобальних змін у торговельних маршрутах. Крім того, їх роль у зменшенні навантаження на митні органи, спрощенні процедур і прискоренні обробки вантажів має велике значення для підвищення міжнародної конкурентоспроможності та транзитного потенціалу країни. Тому включення принципів функціонування «сухих портів» у політику розвитку транспортної та митної системи, розробка відповідного правового базису можуть посприяти якіснішому управлінню логістичними ланцюгами та підтримці сталого розвитку морської та внутрішньої, зокрема річкової, транспортної інфраструктури.

Митні формальності, що здійснюються у «сухих портах», є одним з головних елементів їхньої діяльності, оскільки ці об'єкти виконують не лише функції перевантаження та тимчасового зберігання вантажів, але й забезпечують належний митний контроль товарів і транспортних засобів, задіяних у міжнародних перевезеннях. Цю роль митні органи виконують відповідно до чинного митного законодавства та міжнародних угод. Основною особливістю «сухих портів» є їхнє розташування поза традиційними зонами митного контролю у портах (чи інших місцях на державному кордоні), що дозволяє оптимізувати процеси митного оформлення. Митна специфіка «сухих портів» полягає у тому, що вони виступають проміжними пунктами, де стосовно вантажів може здійснюватися митний контроль за



встановленими процедурами, але у коротші строки, ніж за класичних практик, та, завдяки цьому, відбувається спрощення імпортно-експортних операцій. Завдяки наявності митних підрозділів на території «сухих портів», вантажі можуть бути переведені до зони митного контролю для оформлення, для них обирається відповідний митний режим, або вони можуть бути підготовлені для подальшого переміщення до інших регіонів країни.

На наше переконання, митна політика держав має чітко визначати роль «сухих портів» у контексті національної економічної і транспортної стратегії, що передбачає інтеграцію внутрішнього водного транспорту, морських, залізничних, автотранспортних перевезень у єдину мультимодальну транспортну мережу. Зокрема, для України важливим є підвищення ефективності функціонування та надійності забезпечення «сухих портів» у контексті зростання обсягів вантажопотоків, воєнних та терористичних загроз, а також інтеграції з внутрішнім водним транспортом, що очікувано отримає нового імпульсу для розвитку під час повоєнного відновлення. Разом з тим, питання оптимізації митних процедур для «сухих портів» вимагає особливої уваги, оскільки наявність специфічних митних зон та міжвідомчих зв'язків значно впливає на результативність функціонування такої інфраструктури. Крім того, запровадження сучасних технологій для автоматизації митних процесів у «сухих портах» може забезпечити більш якісний контроль за переміщенням товарів, а також покращити взаємодію з іншими транспортними вузлами та системами, зокрема з морськими портами. Важливим складником цього процесу є забезпечення гармонізації митних процедур з міжнародними стандартами, що дозволяє створити сприятливі умови для розвитку мультимодальних ланцюгів постачання та є важливим елементом інтеграції національної митної та транспортної політики у міжнародний глобальний та регіональний контекст.

Висновки. Таким чином, розвиток «сухих портів» в Україні є важливим елементом стратегії удосконалення національної транспортної та митної інфраструктури, що дозволяє зменшити навантаження на традиційні морські порти та забезпечити більш раціональне управління логістичними потоками. Такі об'єкти сприяють налагодженню взаємозв'язку між водними та сухопутними маршрутами, що, у свою чергу, дозволяє краще організовувати вантажоперевезення і зменшувати витрати на логістику. Для результативного функціонування таких інфраструктурних об'єктів є необхідним належне нормативно-правове регулювання та координація дій між митними органами, транспортними компаніями та місцевими адміністраціями. В умовах воєнного стану та під час повоєнного відновлення України розвиток «сухих портів» можуть відіграти важливу роль у стабілізації логістичних процесів і сприяти поступовому їх поверненню до звичного ритму.

Список використаних джерел:

1. Pratelli A. et al. Dry port network model: Best practices in the EU with notes from the USA. *International Journal of Transport Development and Integration*. 2021. Vol. 5(3). P. 217–230. <https://doi.org/10.2495/TDI-V5-N3-217-230>
2. Intergovernmental Agreement on Dry Ports, 2013. URL: <https://surl.li/brvmux> (дата звернення: 23.05.2025 р.).
3. UNCTAD Handbook on the Management and Operation of Dry Ports, 1991. URL: <https://surl.li/srrmdo> (дата звернення: 24.05.2025 р.).
4. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. № 1550. URL: <https://surl.li/rzigqc> (дата звернення: 24.05.2025 р.).
5. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://surl.li/hihaop> (утр. чин.) (дата звернення: 24.05.2025 р.).
6. План відновлення України. URL: <https://recovery.gov.ua> (дата звернення: 23.05.2025 р.).
7. Чурилова К. Біля Мостиськ почали будувати третій сухий порт. URL: https://zaxid.net/statti_tag50974/ (дата звернення: 23.05.2025 р.).



8. На Закарпатті планується побудувати «сухий порт» для вивезення сільськогосподарської продукції до ЄС. URL: <https://surl.li/zzvwprk> (дата звернення: 23.05.2025 р.).
9. Петренко О.І., Пашкович А.М. Особливості функціонування сухих портів в Україні. *Економіка та менеджмент*. 2021. № 3. С. 58–64. [https://doi.org/10.15589/znp2021.3\(486\).8](https://doi.org/10.15589/znp2021.3(486).8)
10. Сухий порт. URL: <https://surl.li/xyuvun> (дата звернення: 23.05.2025 р.).

