

DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.04.024> JEL classification: F13, F15, H56, L91
UDC: 339.543:339.92:005.932(477)

Мирослава БУБЛИК

доктор економічних наук, професор, професор,
кафедра менеджменту і міжнародного підприємництва,
Національний університет «Львівська політехніка», Україна
E-mail: my.bublyk@gmail.com
ORCID iD: 0000-0003-2403-0784

Тетяна ПІХНЯК

кандидат економічних наук, доцент, доцент,
кафедра менеджменту, економіки, статистики та цифрових технологій,
Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, Україна
E-mail: t_pikhniak@univer.km.ua
ORCID iD: 0000-0002-3301-3495

МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ЯК ІНСТРУМЕНТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОСТІ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ

АНОТАЦІЯ

Вступ. Повномасштабна військова агресія проти України та блокада морських портів створили екзистенційні виклики для національної економіки, трансформували митне регулювання з фіскально-адміністративної функції у критичний елемент національної безпеки. В умовах невизначеності традиційні моделі управління кордоном виявилися недостатньо гнучкими, що актуалізує пошук нових механізмів забезпечення безперервності товаропотоків.

Мета. Дослідження має на меті науково обґрунтувати перехід від формальної гармонізації митного законодавства до стратегії «інституційної стійкості» через інтеграцію з митною системою ЄС для забезпечення життєздатності ланцюгів постачання в умовах війни.

Метод (методологія). У роботі застосовано методи теоретико-концептуального аналізу для розкриття сутності понять «стійкість ланцюгів постачання» та «інституційний ізоморфізм». Використано порівняльний аналіз для оцінки впливу впровадження Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS Фаза 5 та перспективи Фази 6) на пропускну здатність західного кордону, а також системний підхід для розробки тривірневої моделі адаптації митного регулювання.

Результати. Доведено, що приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту виступає не лише євроінтеграційним зобов'язанням, а й ключовим інструментом кризової логістики. Розроблено науково-методичний підхід до «адаптивної інтероперабельності», що дозволяє нівелювати логістичні розриви через цифрову сумісність систем України та ЄС. Запропоновано практичні рекомендації щодо впровадження «надзвичайних митних коридорів» та масштабування інституту АЕО для підтримки експортного потенціалу та обороноздатності держави.

Ключові слова: стійкість ланцюгів постачання; Нова комп'ютеризована транзитна система (NCTS); євроінтеграція; митна безпека; кризова логістика; інституційний ізоморфізм; спрощення торгівлі.

© Мирослава Бублик, Тетяна Піхняк, 2025

Отримано: 30.10.2025 р.

Рекомендовано до друку: 29.11.2025 р.

Опубліковано: 19.12.2025 р.



Ця стаття розповсюджується на умовах ліцензії Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0, яка дозволяє необмежене повторне використання, розповсюдження та відтворення на будь-якому носії, за умови правильного цитування оригінальної роботи.

Як цитувати:

Бублик М., Піхняк Т. Митне регулювання та євроінтеграційні процеси як інструменти забезпечення стійкості ланцюгів постачання України в умовах військової агресії. *Економічний аналіз*. 2025. Том 35. № 4. С. 24-33. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.04.024>

Вступ

Фундаментальна наукова проблема дослідження полягає у концептуальному переосмисленні ролі митного регулювання, яке в умовах повномасштабної військової агресії трансформується з суто фіскально-контролюючої функції у критичний елемент архітектури національної безпеки та логістичного виживання держави. Актуальність тематики зумовлена екзистенційною необхідністю України забезпечити безперервність товаропотоків в умовах блокування традиційних морських шляхів та переорієнтації експортно-імпортних операцій на західний кордон, що вимагає відмови від лінійного сприйняття гармонізації законодавства з ЄС як тривалого бюрократичного процесу на користь стратегії «інституційного виживання». В цьому контексті виникає гостра необхідність наукового обґрунтування механізмів, за яких імплементація митних регламентів Європейського Союзу, зокрема режимів спільного транзиту та спрощень торгівлі, стає не самоціллю, а прагматичним інструментом інтеграції в європейську логістичну мережу для нівелювання наслідків воєнних руйнувань та забезпечення економічної стійкості. Сутність проблеми полягає у пошуку балансу між жорсткими вимогами *acquis communautaire* (надбання громади), необхідністю спрощення процедур для бізнесу та імперативами безпеки воєнного часу, що формує новий, малодосліджений горизонт кризового митного менеджменту.

Огляд літератури

Сучасний науковий дискурс демонструє зміщення фокусу з традиційного ризик-менеджменту на дослідження стійкості глобальних ланцюгів постачання в умовах екстремальної геополітичної турбулентності. У науковому огляді автори [1] виокремлюють збройні конфлікти як специфічний тип геополітичних розривів (*geopolitical supply chain disruptions*), що вимагає відмінних стратегій реагування, ніж природні катастрофи чи пандемії. Це твердження емпірично підтверджується у роботі [2], які доводять, що стратегічні альянси між країнами виступають

критичним буфером проти торговельних шоків та тарифної невизначеності. Це особливо корелює з інтеграцією України до митного простору ЄС. Зокрема, автори [3] досліджують розвиток економічної складності та виробничих стратегій у контексті циркулярної економіки, що є важливим для розуміння структурних змін у ресурсоспоживанні, яке безпосередньо впливає на характер експортно-імпортних операцій. Фундаментальне значення для розуміння природи вразливості економіки має робота [4], який вводить поняття системно важливих ланцюгів постачання (*Systemically Important Supply Chains, SISCs*). Автор доводить, що збій у таких ланцюгах (енергетика, продовольство) під час кризи викликає каскадні ефекти глобального масштабу. Це безпосередньо стосується України, чия роль у глобальній продовольчій безпеці є критичною.

Важливим аспектом наукових дискусій є питання економічної стійкості та зовнішньоекономічної діяльності в умовах криз. Способи вирішення цих проблем слід шукати через розуміння механізмів адаптації на мікрорівні. Дослідники у роботі [5] вивчають досвід українських жінок-підприємців, де виявляють унікальний феномен «підприємництва воєнного часу». Тут мотивацією до успіху стає не лише прибуток, а й опір агресору та збереження національної ідентичності, що вимагає від держави створення відповідних регуляторних умов.

Питання фіскального регулювання, яке є невід'ємною частиною митної політики, глибоко розкрито у дослідженнях [6-9], де автори аналізують вплив фіскальної політики на товарну структуру експорту та розглядають концепції політик країн з високотехнологічним експортом. Ці праці підтверджують пряму кореляцію між державним регулюванням та ефективністю зовнішньої торгівлі.

Технологічний аспект стійкості розкривається у роботах [10; 11], які обґрунтовують необхідність цифровізації, використання машинного навчання для прогнозування попиту в логістиці (3PL) та впровадження принципів Індустрії 5.0. Дослідники [12] додають, що вертикальна інтеграція компаній може знижувати спреди корпоративних облігацій під час збоїв у ланцюгах постачання, що є важливим сигналом

для фінансового забезпечення логістичної стійкості. У той же час, [13] вводять поняття «ефекту поганого сусідства», показуючи, як конфлікти впливають на розрив зв'язків із закордонними клієнтами, що підкреслює безальтернативність переорієнтації української логістики на ринки ЄС. У працях [14; 15] вчені аналізують експортну політику торгівлі, зокрема деревиною, в умовах міжнародної економічної діяльності та євроінтеграції, закладаючи фундамент для розуміння галузевих особливостей переміщення товарів через митний кордон. Хоча проблема впливу митної євроінтеграції на логістичну резистентність розглядається з різних ракурсів, проте її специфіка під час активної фази бойових дій залишається недостатньо висвітленою.

Вибудовуючи аргументацію від загального впливу геополітики на ланцюги постачання до конкретного випадку, дослідимо проблему в українському аграрному секторі, логістиці, людському капіталі під час війни. Специфіку українського аграрного сектору в умовах вторгнення глибоко проаналізовано у дослідженні [16]. Автори акцентують на тому, що реактивна політика уряду в перші місяці війни (дерегуляція, податкові пільги) була необхідною для виживання, проте для довгострокового відновлення необхідний перехід до стратегічної підтримки експорту та інтеграції з ринками ЄС. Цю тезу розвиває [17] на прикладі ринку рідкого біопалива, демонструючи, як гармонізація з директивами ЄС (RED II) стає інструментом не лише виконання євроінтеграційних зобов'язань, а й забезпеченням енергетичної незалежності та диверсифікації економіки в умовах війни.

Важливим аспектом в умовах військової агресії є оцінка збитків та ризиків, що розглядається у праці [18], де автори пропонують підходи до розрахунку техногенних збитків, методологія яких може бути екстрапольована на оцінку втрат логістичних ланцюгів внаслідок військових дій та відбудову України після війни. Питання фізичної відбудови інфраструктури та стійкості будівельних ланцюгів постачання розкрито у праці [19]. Дослідники наголошують на необхідності використання передових технологій та аналізу даних для прогнозування

розривів у постачанні матеріалів, що є критичним для повоєнної відбудови України. Їхні висновки корелюють з роботою [20], які досліджують «ефект доміно» у постачанні швидкопсувних товарів та наголошують на важливості оптимізації транспортних вузлів, наголошуючи на критичній ролі транспортних коридорів та необхідності балансу між негайним реагуванням на кризу та довгостроковою стійкістю, що прямо стосується впровадження процедур спільного транзиту.

Втім, попри наявність ґрунтовних секторальних досліджень (агросектор, енергетика, будівництво), досі залишається не вирішеним завданням розробка інтегрованої моделі, де митне регулювання виступає не просто як фіскальний інструмент, а як сполучна ланка, що забезпечує стійкість усіх «системно важливих ланцюгів постачання» (SISCs) в умовах війни, поєднуючи вимоги безпеки, євроінтеграції та логістичної ефективності.

Мета та завдання статті

Мета дослідження полягає у науковому обґрунтуванні трансформації митного регулювання України з процедурно-адміністративного механізму в інструмент забезпечення стійкості національних ланцюгів постачання через поглиблену євроінтеграцію та імплементацію практик ЄС в умовах воєнного стану. Для досягнення мети поставлено такі завдання: 1) провести теоретико-концептуальний аналіз сутності понять «стійкість ланцюгів постачання», «спрощення процедур торгівлі», «інституційний ізоморфізм», «кризова логістика» та «зовнішнє урядування» задля формування категоріального апарату дослідження; 2) запропонувати науково-методичний підхід до адаптації митного регулювання, що базується на принципах інтероперабельності з митною системою ЄС, з метою нівелювання логістичних розривів в умовах блокади портів; 3) сформулювати практичні рекомендації щодо застосування інструментів митної політики для підтримки обороноздатності та економічного відновлення України в умовах триваючої військової агресії.

Результати та їх обговорення

Провівши ґрунтовний аналіз фіскальних та експортних механізмів, бачимо, що у наведених джерелах не існує однозначної відповіді як саме інструментарій митної інтеграції з ЄС (NCTS, AEO) згладжує для України перебої в ланцюгах поставок безпосередньо під час війни. Нова комп'ютеризована транзитна система (New Computerised Transit System, NCTS) – це загальноєвропейська IT-система, яка забезпечує обмін даними між митними органами країн-учасниць Конвенції про процедуру спільного транзиту в режимі реального часу.

Суть системи полягає в концепції «один транспортний засіб – одна декларація – одна гарантія». Вона дозволяє товарам переміщуватися через кордони країн-учасниць (ЄС + Україна, Велика Британія, Туреччина, Норвегія та ін.) без зупинок для додаткового митного оформлення на кожному кордоні та без сплати митних платежів у транзитних країнах.

Загалом, на нашу думку, митна євроінтеграція повинна розглядатися не як адміністративна процедура, а як ключова технологія пом'якшення перебоїв у ланцюгах постачання та інструмент національної резистентності в умовах триваючої військової агресії.

Існує також наукова прогалина у поєднанні теорії кризової логістики з практикою інституційного ізоморфізму у митній сфері, де гармонізація норм виступає не як юридична формальність, а як технологія забезпечення фізичного руху товарів через кордон в умовах екстремальної невизначеності. В рамках нашого дослідження було проведено ідентифікацію та уточнення ключових понять євроінтеграція, стійкість ланцюгів постачання, спрощення процедур торгівлі, інституційний ізоморфізм, кризова логістика (таблиця 1), які формують теоретичний базис адаптації митного регулювання в умовах війни. Узагальнюючи думки дослідників [1-20], у таблиці 1 для порівняння також наведено авторські удосконалені визначення, що враховують специфіку воєнного часу та євроінтеграційний вектор.

Розроблений науково-методичний підхід базується на концепції адаптивної

інтероперабельності, яка виходить за межі формальної імплементації положень Митного кодексу Європейського Союзу. В умовах блокади морських портів та критичної залежності економіки від пропускну здатності західного кордону, митне регулювання розглядається як динамічна система, що має забезпечувати баланс між безпекою та швидкістю.

Підхід передбачає трирівневу модель адаптації (рис.1). На нормативно-правовому рівні відбувається перехід від адаптації законодавства «за текстом» до адаптації «за сутністю та ефектом», що дозволяє застосовувати європейські спрощення (NCTS Фаза 5, NCTS Фаза 6, AEO) як інструменти миттєвого реагування на зміни в логістиці.

Поточний етап, на якому зараз перебуває Україна – це NCTS Фаза 5. Україна приєдналася до «митного безвізу» 1 жовтня 2022 року, одразу імплементуючи стандарти NCTS Фази 5. Це був величезний технологічний стрибок, оскільки більшість країн ЄС переходили на неї з застарілої Фази 4.

Ключовою характеристикою Фази 5 є її відповідність Митному кодексу ЄС (Union Customs Code). Фаза 5 повністю перебудовує структуру транзитної декларації, щоб вона відповідала вимогам Митному кодексу ЄС. Це дало змогу змінити структуру даних. Перехід від повідомлень з формату EDIFACT (старий стандарт) у формат XML. Це дозволяє передавати набагато складніші та деталізованіші дані. Впроваджено нову роль для митних офісів – Митниця інциденту (Office of Incident). Якщо під час перевезення трапляється аварія, перевантаження товару або зрив пломби, перевізник може зареєструвати цю подію в найближчому митному органі, і інформація миттєво потрапляє в цифрову систему, доступну для митниць відправлення та призначення. Покращений контроль досягається завдяки можливості передавати результати митного контролю в електронному вигляді між митницями різних країн.

Отже, для України це дозволило українським експортерам оформлювати єдину декларацію T1 у Києві чи Львові, яка діє аж до Лісабона чи Дубліна, значно пришвидшуючи проходження кордону з Польщею, Румунією та Словаччиною.

Таблиця 1. Сутність та характеристика ключових понять дослідження

Поняття	Сутність поняття та ключові елементи	Джерела	Удосконалене визначення (авторське)
Стойкість ланцюгів постачання (Supply Chain Resilience)	Здатність логістичної системи повертатися до початкового стану або переходити в новий, більш ефективний стан після деструктивного впливу. Ключові елементи: адаптивність, надлишковість ресурсів, швидкість реакції, видимість ланцюга.	[4; 12; 19; 20]	Системна здатність національної логістичної мережі зберігати функціональність та забезпечувати безперервність потоків критичного імпорту та експорту в умовах екзогенних шоків воєнного характеру шляхом диверсифікації маршрутів та гармонізації регуляторних процедур з партнерами.
Спрощення процедур торгівлі (Trade Facilitation)	Комплекс заходів, спрямованих на зниження трансакційних витрат та прискорення переміщення товарів через кордон. Ключові елементи: діджиталізація, прозорість, гармонізація стандартів, ризик-менеджмент.	[2; 10; 15]	Стратегічний інструмент митної політики в умовах війни, який передбачає мінімізацію фізичного контролю для добросесних суб'єктів та пріоритетне оформлення вантажів оборонного та гуманітарного призначення через механізми спільного транзиту та цифровізації даних.
Інституційний ізоморфізм (Institutional Isomorphism)	Процес уподібнення однієї організації (або державної інституції) до іншої, яку вона вважає більш успішною або легітимною. Ключові елементи: примусовий, міметичний та нормативний тиск, запозичення практик.	[6; 17; 11]	Процес структурної та функціональної конвергенції митної системи України з митною системою ЄС (acquis), що відбувається під тиском екстремальних обставин (війни) не лише для набуття легітимності, а як єдиний можливий сценарій виживання економічної системи.
Кризова логістика (Crisis Logistics)	Управління потоками ресурсів у надзвичайних ситуаціях, коли стандартні моделі є неефективними. Ключові елементи: оперативність, децентралізація, високий рівень невизначеності, пріоритетність швидкості над вартістю.	[13; 16; 18]	Специфічна форма управління матеріальними потоками в умовах бойових дій та блокади, що характеризується інтеграцією цивільних та військових ланцюгів постачання та вимагає гнучких режимів митного оформлення для миттєвого реагування на зміни безпекової ситуації.
Євроінтеграція (в контексті External Governance)	Розширення правил та норм ЄС на країни-нечлени. Ключові елементи: трансфер правил, обумовленість (conditionality), правова апроксимація.	[1; 5; 7]	Механізм зовнішнього управління, за якого Україна добровільно імплементує митні правила ЄС як частину своєї стратегії національної безпеки, отримуючи взамін доступ до спільного ринку та логістичного простору для пом'якшення наслідків економічної ізоляції з боку агресора.



Рис. 1. Рівні моделі адаптації митного регулювання України з митною системою ЄС

Майбутнім етапом є NCTS Фаза 6, яка і відповідає за інтероперабельність. Фаза 6 – це наступний еволюційний крок, який фокусується не стільки на самій процедурі транзиту, скільки на інтеграції транзиту з іншими митними режимами та системами. Впровадження в ЄС планується завершити орієнтовно до 2025–2026 років.

Ключовим нововведенням Фази 6 є повна інтеграція з AES та AIS, тобто NCTS буде безшовно з'єднана з Автоматизованою системою експорту (AES) та Автоматизованою системою імпорту (AIS). Це усуне дублювання даних. Наприклад, коли закривається транзитна процедура, автоматично може ініціюватися процедура імпорту або завершуватися експорт.

Фаза 6 також вирішує специфічні проблеми залізничного транзиту, дозволяючи спростити процедури для поїздів, які перетинають багато кордонів. Зараз це слабе місце NCTS, орієнтованої більше на автотранспорт. Планується покращення інтерфейсу обміну даними між бізнесом та митницею, що дозволяє подавати декларації ще до прибуття товарів на кордон (pre-lodgement) у більш ефективний спосіб. Також покращується управління гарантіями, запроваджується більш гнучка система моніторингу фінансових гарантій в реальному часі для складних логістичних ланцюгів.

На технологічно-інформаційному рівні здійснюється забезпечення повної цифрової сумісності українських митних IT-систем з європейськими, наприклад, NCTS, що дозволяє здійснювати обмін даними в режимі реального часу, мінімізуючи час простою на кордоні та усуваючи людський фактор як корупційний ризик.

Інфраструктурно-операційний рівень забезпечує синхронізацію процесів на кордоні (спільний контроль), створення «зелених коридорів» для пріоритетних вантажів та інтеграцію українських логістичних хабів у європейську мережу TEN-T.

Цей науково-методичний підхід до адаптації митного регулювання в Україні дозволяє розглядати митну систему не як бар'єр, а як сервісний інтерфейс, що забезпечує «безшовність» переміщення товарів, що є

критичним фактором для відновлення економіки та забезпечення потреб оборони.

На основі проведеного аналізу та запропонованого підходу, для забезпечення стійкості ланцюгів постачання в умовах військової агресії пропонуємо наступні рекомендації.

1. В Україні необхідно прискорити масштабування інституту Авторизованих економічних операторів (AEO) з метою якнайшвидшого досягнення Угоди про взаємне визнання AEO з Європейським Союзом. Це дозволить українським експортерам проходити митні формальності в ЄС за спрощеною процедурою, що є критичним для конкурентоспроможності вітчизняної продукції, зокрема аграрної та високотехнологічної, на європейському ринку.

2. Доцільно впровадити інтегровану систему управління ризиками, яка базується на попередньому обміні митною інформацією з країнами-сусідами ЄС. Використання аналітичних інструментів для сегрегації ризикових та безпечних поставок дозволить вивільнити ресурси митниці для контролю товарів подвійного використання та запобігання контрабанді зброї, не затримуючи при цьому легальний комерційний товарообіг.

3. Важливо розробити та затвердити механізм «надзвичайних митних коридорів» (Emergency Customs Lanes) для критичного імпорту, серед якого енергетичне обладнання, медичні засоби, комплектуючі для ВПК тощо. Він має базуватися на принципах NCTS, але передбачати пост-аудит замість контролю на етапі перетину кордону, що забезпечить максимальну швидкість логістики в умовах можливих блекаутів чи обстрілів інфраструктури.

Таким чином, в Україні для забезпечення стійкості ланцюгів постачання не тільки в умовах військової агресії, а у повоєнний період, необхідною практикою має стати інституційний ізоморфізм у митній сфері із постійною гармонізацією норм, щоб забезпечити фізичний рух товарів через кордон в умовах екстремальної невизначеності.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Проведене дослідження дозволяє стверджувати, що в умовах повномасштабної

військової агресії адаптація умов митного регулювання до вимог ЄС набула нового змісту, трансформувавшись із зовнішньополітичного зобов'язання у безальтернативний механізм забезпечення економічного виживання держави. Встановлено, що інструменти європейської митної інтеграції, такі як режим спільного транзиту та інститут Авторизованих економічних операторів, виступають ключовими факторами стійкості ланцюгів постачання, дозволяючи нівелювати негативний вплив блокади морських шляхів через підвищення пропускну здатності західного кордону.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розробці підходу до митної гармонізації як форми кризового менеджменту та інституційного ізоморфізму, що дозволяє розглядати інтероперабельність митних систем України та ЄС як елемент національної безпеки.

Перспективи подальших досліджень полягають у поглибленому аналізі кількісного

впливу впровадження процедур спільного транзиту NCTS Фаза 6 на часові та вартісні показники експортної логістики.

Конфлікт інтересів

Автори заявляють про відсутність конфлікту інтересів.

Джерела фінансування

Роботу виконано за відсутності фінансової підтримки.

Доступність даних

Це дослідження не передбачало використання окремих наборів даних.

Використання засобів штучного інтелекту

Під час підготовки цієї роботи автори не використовували інструменти штучного інтелекту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. López, C., Morales-Contreras, M. F., Langella, I. M., & Alonso-Monge, J. (2025). Modeling supply chain disruptions due to geopolitical Reasons: A systematic literature review. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 202, 104290. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2025.104290>
2. Ahmadi Digehsara, A., Nejati, M., Ardestani-Jaafari, A., Rastani, S., & Aflaki, S. (2025). Geopolitical disruptions in global supply chains: The role of strategic alliances. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 204, 104448. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2025.104448>
3. Bublyk, M., Nashkerska, M., & Pikhniak, T. (2024). Economic Complexity Development by Implementing Production Strategies to Reduce Resource Consumption in the Conditions of a Circular Economy, 2 (28), 2024. *Economic journal Odessa polytechnic university*, 2 (28), 101–113. DOI: <https://doi.org/10.15276/EJ.02.2024.10>
4. Qazi, A. (2025). Systemically Important Supply Chains in Crisis: Mapping Disruptions and Global Ripple Effects. *Natural Hazards Research*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1016/j.nhres.2025.09.003>
5. Rugina, S., & Klyver, K. (2025). War and entrepreneurship: Why (“on earth”) do people start businesses in wartime? *Journal of Business Venturing Insights*, 24, e00574. <https://doi.org/10.1016/j.jbvi.2025.e00574>
6. Бублик М.І., Піхняк Т.А. Формування фіскальної політики в умовах розвитку міжнародної економічної діяльності. *Економічний аналіз*. 2025. Том 35. № 1. С. 292-301. DOI: 10.35774/econa2025.01.292.
7. Бублик М.І. Сучасні концепції фіскальних політик країн з високотехнологічною товарною структурою експорту. *Економічний аналіз*. 2024. Том 34. № 4. С. 30-41. DOI: 10.35774/econa2024.04.030.

8. Sun, J., Zhang, N., Sun, Y., Su, Y. (2024). Fiscal policy's impact on the efficiency of natural resources for a green economic recovery. *Resources Policy*, 90, 104660. <https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2024.104660>.
9. Бублик М.І. Фіскальна політика держави та її вплив на товарну структуру експорту України. *Економічний аналіз*. 2024. Том 34. № 3. С. 620-631. DOI: 10.35774/econa2024.3.620.
10. Gabellini, M., Calabrese, F., Galizia, F. G., Ronchi, M., & Regattieri, A. (2025). An information-sharing and cost-aware custom loss machine learning framework for 3PL supply chain forecasting. *Computers & Industrial Engineering*, 210, 111573. <https://doi.org/10.1016/j.cie.2025.111573>
11. Kamruzzaman, M., Karmakar, A., & Kibria, M. G. (2025). A hybrid framework for prioritizing the solutions to mitigate sustainable supply chain barriers in industry 5.0. *Cleaner Logistics and Supply Chain*, 17, 100268. <https://doi.org/10.1016/j.clscn.2025.100268>
12. Li, Y., Wang, A., Wu, Q., & Zhou, Z. (2025). Vertical integration, supply chain disruptions, and corporate yield spreads. *The British Accounting Review*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1016/j.bar.2025.101639>
13. Ding, H., Tang, J., & Zhang, M. (2025). The bad neighborhood effect: Supply chain disruptions arising from neighboring wars. *China Economic Review*, 89, 102329. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2024.102329>
14. Bublyk, M., Petryshyn, N., Medvid, R. (2019). Analysis of export policy of timber trade in the conditions of international economic activity. *Economic analysis*, 29 (3), 5-11. <http://dx.doi.org/10.35774/econa2019.03.005>.
15. Bublyk, M., Petryshyn, N., Medvid, R. (2019). Development of export policy of forest resources trade in the conditions of european integration. *Economics. Ecology. Socium*, 3, 45 – 55. <https://doi.org/10.31520/2616-7107/2019.3.4-6>
16. Nehrey, M., & Finger, R. (2024). Assessing the initial impact of the Russian invasion on Ukrainian agriculture: Challenges, policy responses, and future prospects. *Heliyon*, 10(20), e39208. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e39208>
17. Trypolska, G. (2024). Unlocking the potential: Key factors shaping the liquid biofuels market in Ukraine. *Heliyon*, 10(21), e40420. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e40420>
18. Комарницький, І.М., Бублик М.І. (2008). Оцінка техногенних збитків та аналіз підходів до їхнього розрахунку у глобальному та регіональному аспектах. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. «Проблеми економіки та управління», 628, 134–144.
19. Golden, J., Mahdavissharif, M., Castelblanco, G., Mangano, G., & Ferrari, A. (2026). Disruptions and resilience in construction supply chains. *Automation in Construction*, 181, 106577. <https://doi.org/10.1016/j.autcon.2025.106577>
20. Ferdous, O., Yousefi, S., & Tosarkani, B. M. (2025). A multi-disruption risk analysis system for sustainable supply chain resilience. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 116, 105136. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2024.105136>

REFERENCES

1. López, C., Morales-Contreras, M. F., Langella, I. M., & Alonso-Monge, J. (2025). Modeling supply chain disruptions due to geopolitical Reasons: A systematic literature review. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 202, 104290. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2025.104290>
2. Ahmadi Digehsara, A., Nejati, M., Ardestani-Jaafari, A., Rastani, S., & Aflaki, S. (2025). Geopolitical disruptions in global supply chains: The role of strategic alliances. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 204, 104448. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2025.104448>
3. Bublyk, M., Nashkerska, M., & Pikhniak, T. (2024). Economic Complexity Development by Implementing Production Strategies to Reduce Resource Consumption in the Conditions of a Circular Economy. *Economic journal Odessa polytechnic university*, 2 (28), 101–113. DOI: <https://doi.org/10.15276/EJ.02.2024.10>.
4. Qazi, A. (2025). Systemically Important Supply Chains in Crisis: Mapping Disruptions and Global Ripple Effects. *Natural Hazards Research*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1016/j.nhres.2025.09.003>
5. Rugina, S., & Klyver, K. (2025). War and entrepreneurship: Why (“on earth”) do people start businesses in wartime? *Journal of Business Venturing Insights*, 24, e00574. <https://doi.org/10.1016/j.jbvi.2025.e00574>
6. Bublyk, M., & Pikhniak, T. (2025). Formulation of fiscal policy in the context of the development of international economic activity. *Economic analysis*, 35 (1), 292-301. DOI: 10.35774/econa2025.01.292.
7. Bublyk, M. (2024) Modern concepts of fiscal policies of countries with high-tech commodity export structure. *Economic analysis*. 34 (4), 30-41. DOI: 10.35774/econa2024.04.030
8. Sun, J., Zhang, N., Sun, Y., Su, Y. (2024). Fiscal policy’s impact on the efficiency of natural resources for a green economic recovery. *Resources Policy*, 90, 104660. <https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2024.104660>.
9. Bublyk, M. (2024). Fiscal policy of the state and its impact on the commodity structure of Ukrainian exports. *Economic analysis*. 34 (3), 620-631. DOI: 10.35774/econa2024.03.620.
10. Gabellini, M., Calabrese, F., Galizia, F. G., Ronchi, M., & Regattieri, A. (2025). An information-sharing and cost-aware custom loss machine learning framework for 3PL supply chain forecasting. *Computers & Industrial Engineering*, 210, 111573. <https://doi.org/10.1016/j.cie.2025.111573>
11. Kamruzzaman, M., Karmakar, A., & Kibria, M. G. (2025). A hybrid framework for prioritizing the solutions to mitigate sustainable supply chain barriers in industry 5.0. *Cleaner Logistics and Supply Chain*, 17, 100268. <https://doi.org/10.1016/j.clscn.2025.100268>
12. Li, Y., Wang, A., Wu, Q., & Zhou, Z. (2025). Vertical integration, supply chain disruptions, and corporate yield spreads. *The British Accounting Review*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1016/j.bar.2025.101639>
13. Ding, H., Tang, J., & Zhang, M. (2025). The bad neighborhood effect: Supply chain disruptions arising from neighboring wars. *China Economic Review*, 89, 102329. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2024.102329>
14. Bublyk, M., Petryshyn, N., Medvid, R. (2019). Analysis of export policy of timber trade in the conditions of international economic activity. *Economic analysis*, 29 (3), 5 - 11. <http://dx.doi.org/10.35774/econa2019.03.005>.

15. Bublyk, M., Petryshyn, N., Medvid, R. (2019). Development of export policy of forest resources trade in the conditions of european integration. *Economics. Ecology. Socium*, 3, 45 – 55. <https://doi.org/10.31520/2616-7107/2019.3.4-6>
16. Nehrey, M., & Finger, R. (2024). Assessing the initial impact of the Russian invasion on Ukrainian agriculture: Challenges, policy responses, and future prospects. *Heliyon*, 10(20), e39208. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e39208>
17. Trypolska, G. (2024). Unlocking the potential: Key factors shaping the liquid biofuels market in Ukraine. *Heliyon*, 10(21), e40420. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e40420>
18. Komarnytsky, I. M., & Bublyk, M. I. (2008). Assessment of man-made damages and analysis of approaches to their calculation in global and regional aspects. *Bulletin of Lviv Polytechnic National University*, 628, 134–144.
19. Golden, J., Mahdavisarif, M., Castelblanco, G., Mangano, G., & Ferrari, A. (2026). Disruptions and resilience in construction supply chains. *Automation in Construction*, 181, 106577. <https://doi.org/10.1016/j.autcon.2025.106577>
20. Ferdous, O., Yousefi, S., & Tosarkani, B. M. (2025). A multi-disruption risk analysis system for sustainable supply chain resilience. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 116, 105136. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2024.105136>

Myroslava Bublyk, Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor, Management and International Business Department, Lviv Polytechnic National University, Ukraine

Tetiana Pikhniak, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor, Department of Management, Economics, Statistics and Digital Technologies, Khmelnytskyi University of Management and Law named after Leonid Yuzkov, Ukraine

Customs regulation and European integration processes as tools for ensuring the stability of Ukraine's supply chains in conditions of military aggression

Abstract

Introduction. Full-scale military aggression against Ukraine and the blockade of seaports have posed existential challenges to the national economy, transforming customs regulation from a fiscal-administrative function into a critical element of national security. Under conditions of uncertainty, traditional border management models proved insufficiently flexible, necessitating the search for new mechanisms to ensure the continuity of trade flows.

Purpose. The study aims to scientifically substantiate the transition from formal harmonization of customs legislation to a strategy of «institutional resilience» through integration with the EU customs system to ensure the viability of supply chains during wartime.

Method (methodology). The paper applies theoretical-conceptual analysis methods to clarify the essence of «supply chain resilience» and «institutional isomorphism» concepts. Comparative analysis is used to assess the impact of New Computerized Transit System implementation (NCTS Phase 5 and Phase 6 perspectives) on the western border throughput, along with a systems approach to develop a three-level model of customs regulation adaptation.

Results. It is proven that Ukraine's accession to the Convention on a Common Transit Procedure serves not only as a European integration commitment but also as a key tool for crisis logistics. A scientific and methodological approach to «adaptive interoperability» has been developed, which allows mitigating logistical gaps through the digital compatibility of Ukrainian and EU systems. Practical recommendations are proposed regarding the implementation of «emergency customs lanes» and the scaling of the AEO institution to support the state's export potential and defense capabilities.

Keywords: Supply chain resilience; New Computerized Transit System (NCTS); European integration; customs security; crisis logistics; institutional isomorphism; trade facilitation; Ukraine; EU.

Cite as: Bublyk, M., & Pikhniak, T. (2025). Customs regulation and European integration processes as tools for ensuring the stability of Ukraine's supply chains in conditions of military aggression. *Economic analysis*, 35 (4), 24-33. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.04.024>