








Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами

Зміст

	Вступ	3
	Рух осіб та товарів	4
	Євроінтеграція	7
	Реформа української митниці	9
	Цифрові новації	11
	Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури	13
	Блокада кордону	16
	Стратегія ІУК	17
	Транспортна інтеграція. Розвиток перевезень	18
	Лінки на публікації	21

Вступ

У лютому 2025 року західний кордон України перетнули 1,73 млн осіб, що на 280 тис. менше, ніж у січні. Рух транспортних засобів залишався стабільним – 446 тис. одиниць, тоді як кількість оформлених вантажівок із гуманітарною допомогою зросла на 192 одиниці. Водночас розпочатий 19 лютого ремонт мосту в пункті пропуску «Устилуг – Зосин» може ускладнити рух транспорту до середини 2026 року.

У сфері міжнародної торгівлі зафіксовано зростання товарообігу до \$8,7 млрд у січні 2025 року, що перевищує аналогічні показники за 2024 і 2023 роки. Водночас загальний обсяг експорту скоротився до \$3,2 млрд, що може свідчити про певні виклики у зовнішній торгівлі, зокрема через політичні обмеження та зміну логістичних маршрутів.

На євроінтеграційному напрямку Україна продовжує роботу з адаптації до законодавства ЄС. У лютому проведено імітаційну сесію перед офіційним скринінгом за Розділом 29 «Митний союз», що є частиною переговорного процесу щодо вступу. Також триває поступова гармонізація законодавства у сфері морського транспорту та адаптація до регламентів ЄС.

Митна реформа зосереджена на цифровізації та посиленні засобів контролю: питання інтеграції українських митних ІТ-систем у європейський простір обговорювались на зустрічах представників Держмитслужби з міжнародними експертами, а модернізація пунктів пропуску триває через встановлення нових сканерів, вагових комплексів і систем відеонагляду.

У сфері транспортної політики Україна продовжує інтеграцію до ТЕН-Т та розширення «транспортного безвізу». Підписання Протоколу до угоди з Північною Македонією врегулювало можливість здійснення із цією країною бездозвільних перевезень, що має позитивно вплинути на обсяг торгівлі. Водночас тривають переговори з європейськими партнерами щодо подальшого усунення регуляторних бар'єрів, зокрема в рамках системи SENT у Польщі.

27 лютого чеські та словацькі аграрії заблокували прикордонний перехід «Годонін-Голіч», вимагаючи обмеження безмитного імпорту. Хоча підходи до українських пунктів пропуску залишилися відкритими, поширення протестного руху може створити подальші ризики для експорту агропродукції.

Цифровізація транспортних перевезень продовжує розширюватися: впроваджено автоматичну перевірку сплачених штрафів для іноземних перевізників, що має посилити контроль за дотриманням регуляторних вимог. Також розширено функціонал єЧерги, а міжнародні автобусні перевізники отримали можливість подавати заявки на відкриття маршрутів через онлайн-кабінет без відвідування органів Укртрансбезпеки.

Загалом у лютому продовжилася системна робота з модернізації митної, транспортної та прикордонної інфраструктури. Попри певні виклики, пов'язані з протестами фермерів та змінами у логістичних потоках, активна інтеграція України до європейського ринку залишається ключовим вектором державної політики.

Цей огляд створено за фінансової підтримки Європейського Союзу.

Зміст цього огляду є виключною відповідальністю авторів і не повинен розглядатися як такий, що відображає погляди Європейського Союзу чи Міжнародного центру розвитку міграційної політики.

Більше інформації про інтегроване управління кордонами на сайті [IBM.in.UA](https://ibm.in.ua)

Рух осіб та товарів

Рух осіб та транспорту



Середня кількість перетинів кордону на добу

Західний кордон	63,7 тис.	16,5 тис.
Південний кордон	12,2 тис.	3,1 тис.

Найвища активність

Західний кордон 15 лютого	74 тис.	18 тис.
Південний кордон 23 лютого	16,7 тис.	3,5 тис.

Найнижча активність

Західний кордон 11 лютого	54 тис.	15 тис.
Південний кордон 11 лютого	10,4 тис.	2,6 тис.



Вантажівки із гуманітарною допомогою:

середньодобова кількість для західного кордону – 78, для південного – 9.

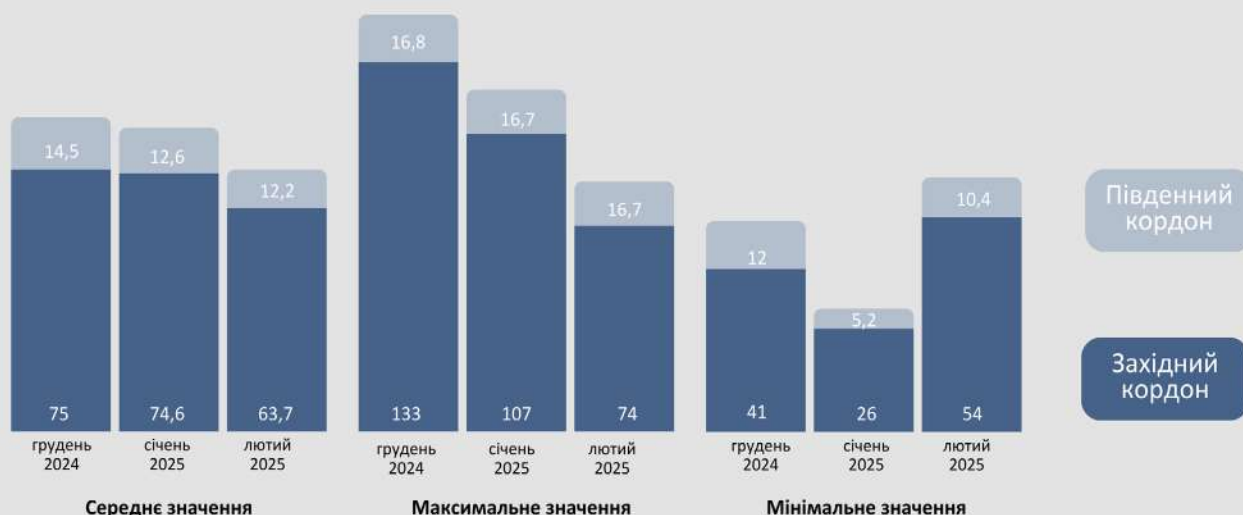
У лютому 2025 року західний кордон України перетнули **1,73 млн осіб¹**, що на **280 тис. менше**, ніж у січні 2025 року (**2,01 млн осіб**) і на рівні лютого 2024 року (**1,7 млн осіб**). Виїхали через західний кордон **741,1 тис. осіб**, прибули **787 тис.**, що забезпечило **позитивне сальдо міграції у 45,9 тис. осіб**. Для порівняння, у лютому 2024 року виїзд перевищував в'їзд на **35 тис. осіб**.

Рух транспортних засобів через західний кордон у лютому 2025 року склав **446 тис. одиниць**, що **відповідає рівню січня 2025 року** (також **446 тис. одиниць**). Це свідчить про стабільний логістичний потік у цьому напрямку. Кількість оформлених вантажівок із гуманітарною допомогою у лютому зросла на **192 одиниці** порівняно з січнем (**2369 проти 2177**).

Щодо південного кордону, у лютому його перетнули **336,1 тис. осіб**, що на **15 тис. більше**, ніж у січні (**321,1 тис. осіб**). Рух транспортних засобів склав **78,2 тис. одиниць**, що на **6,3 тисячі більше**, ніж у січні (**71,9 тис. одиниць**).

Також слід відзначити, що 19 лютого 2025 року на польській стороні пункту пропуску «Устилуг - Зосин» розпочалися ремонтні роботи на автомобільному мосту через річку Західний Буг, що може вплинути на пропускну спроможність цього напрямку². За інформацією Прикордонної варти Республіки Польща, ремонт триватиме до середини січня 2026 року, що ускладнить рух транспорту в обох напрямках³. Держприкордонслужба рекомендує, за можливості, обирати для перетинання кордону інші пункти пропуску.

Рух осіб, тис.перетинів



Офіційна статистика публікується з місячним відтермінуванням, тож наразі розглядаються показники за січень 2025 року. У цей період товарообіг України склав **\$8,7 млрд⁴**, що на **\$200 млн більше** порівняно з аналогічним періодом 2024 року (\$8,5 млрд)⁵ та на **\$800 млн більше**, ніж у січні 2023 року (\$7,9 млрд)⁶. Загальний обсяг імпорту склав **\$5,5 млрд**, що на **\$400 млн більше**, ніж у 2024 році (\$5,1 млрд), тоді як обсяг експорту **зменшився до \$3,2 млрд** проти \$3,4 млрд у січні 2024 року, у січні 2023 року обсяг експорту склав \$3,1 млрд.

Найбільшими країнами-постачальниками імпорту у січні 2025 року залишаються **Китай (\$1,4 млрд)**, **Польща (\$487 млн)** та **Туреччина (\$389 млн)**. Динаміка імпорту показує, що у порівнянні з 2024 роком, зросли обсяги імпорту з Китаю (на **\$300 млн**), проте імпорт із Польщі та Німеччини скоротився, поступившись Туреччині.

Зменшення частки оподаткованого імпорту, яка у січні склала **74%**, що **значно нижче**, ніж в аналогічному періоді 2024 року (90%) та 2023 року (83%). Податкове навантаження на 1 кг імпорту у 2025 році залишилося на рівні \$0,49/кг, що аналогічно 2024 року, але на 5 центів більше, ніж у 2023 році.

Структура імпорту свідчить про зростання закупівель машин, устаткування та транспорту, частка яких у загальному обсязі імпорту сягнула \$2,2 млрд (68%), що на \$300 млн більше, ніж у 2024 році (\$1,9 млрд), і значно перевищує показник 2023 року (\$1,4 млрд). Також **зросли поставки** продукції хімічної промисловості (\$901 млн у 2025 році проти \$868 млн у 2024 році) та паливно-енергетичних товарів (\$734 млн у 2025 році проти \$659 млн у 2024 році).

Динаміка експорту демонструє падіння обсягів продовольчого експорту до \$1,8 млрд у 2025 році, що на \$400 млн менше, ніж у 2024 році (\$2,2 млрд) та на \$300 млн менше, ніж у 2023 році (\$2,1 млрд). Водночас, **експорт металів скоротився** до \$325 млн проти \$362 млн у 2024 році, а **обсяги експорту машин та устаткування майже не змінилися** (\$282 млн у 2025 році проти \$245 млн у 2023 році).

Рух товарів

січень 2025 року



\$8,7 млрд



Імпорт

\$5,5 млрд

(+2% порівняно з січнем 2024 року)



Експорт

\$3,2 млрд

(+8% порівняно з січнем 2024 року)

Країни-партнери

Китай (\$1,4 млрд)
Польща (\$457 млн)
Туреччина (\$389 млн)

Польща (\$ 352 млн)
Італія (\$205 млн)
Іспанія (\$202 млн)

Основні товари

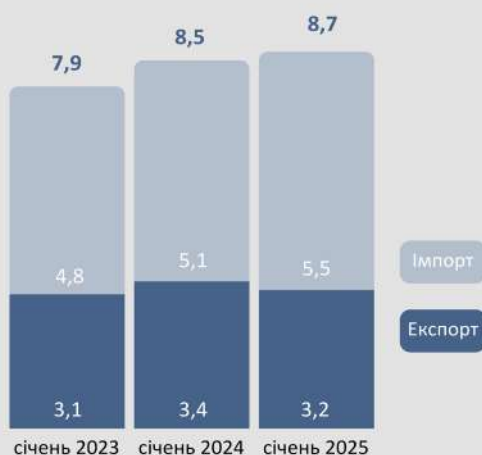


Машини та устаткування
Продукція хімічної промисловості
Паливно-енергетичні товари



Продовольчі товари
Метали та вироби з них
Машини та устаткування

Товарообіг, \$ млрд



Щодо митних платежів, загальні бюджетні надходження з імпорту склали 34,4 млрд грн, з яких найбільші надходження забезпечили: машини, устаткування та транспорт — 12,9 млрд грн (27%), продукція хімічної промисловості — 7,3 млрд грн (15%), паливно-енергетичні товари — 14,2 млрд грн (30%).

З експорту вивізне мито принесло бюджету 22,2 млн грн у 2025 році, що на 1,5 млн грн менше, ніж у 2024 році (23,7 млн грн), та значно нижче, ніж у 2023 році (119,1 млн грн).

Загалом у січні 2025 року товарообіг України зріс на **2,35%** порівняно з попереднім роком. **Імпорт продовжує зростати**, особливо за рахунок машин, устаткування та транспорту, що може вказувати на оновлення виробничих потужностей та активізацію промисловості, **хоча частка оподаткованого імпорту скоротилася**, що може свідчити про збільшення поставок за пільговими умовами. Водночас експорт демонструє негативну динаміку – **знизилися поставки продовольчих товарів і металів**, що могло бути спричинено змінами у глобальному попиті або торговельними обмеженнями. **Бюджетні надходження від імпорту залишаються стабільними**, тоді як доходи від вивізного мита скоротилися, що ще раз підтверджує значну залежність фіскальної системи від імпортних платежів.

За рахунок активної зовнішньоекономічної діяльності в умовах війни у січні 2025 року до Державного бюджету надійшло **47,5 млрд грн митних платежів**, що становить **100,8%** від запланованих Мінфіном показників. Найбільші надходження до бюджету забезпечили нафтопродукти (8,8 млрд грн), легкові автомобілі (3,6 млрд грн) та газ нафтові (1,3 млрд грн)⁷.

Крім того, важливим фактором підтримки економіки залишається **Український морський коридор**, через який за 18 місяців було перевезено **100 млн тонн вантажів**, з яких 65 млн тонн складає агропродукція. Коридор забезпечує експорт українських товарів до 53 країн. Загалом за цей період ним пройшли 3751 судно⁸.

Євроінтеграція

Процес євроінтеграції України передбачає поступове наближення національного законодавства до норм Європейського Союзу. Особливу увагу в цьому напрямі приділяють митній та транспортній сферам, які відіграють важливу роль у міжнародній торгівлі та логістиці. У 2025 році триває підготовка до офіційного скринінгу за Розділом 29 «Митний союз» та пре-скринінгу у сфері морського транспорту, що є необхідним етапом на шляху до гармонізації українських правил із європейськими. Водночас у транспортній сфері розпочалася активна взаємодія з європейськими партнерами, зокрема через обговорення імплементації стандартів у галузі морських та наземних перевезень.

У межах підготовки до скринінгу за Розділом 29 «Митний союз» 10-11 квітня 2025 року відбудеться **офіційна зустріч представників України та Євросоюзу**, до якої наразі готується Державна митна служба спільно з Міністерством фінансів за підтримки Програми EU4PFM. У лютому відбулася **імітаційна сесія**, що дозволила українській стороні протестувати формат презентації та отримати рекомендації щодо структури виступу.

«Одним із найважливіших напрямів євроінтеграції України є митна сфера. Незважаючи на повномасштабну і тривалу збройну агресію Росії, Україні вдалося досягти суттєвих позитивних результатів, що було відзначено у звіті Єврокомісії у жовтні минулого року. Ми продовжуємо наполегливо працювати над трансформацією української митниці, її інтеграцією в єдину митну систему ЄС та світу», – заявив заступник Міністра фінансів України Юрій Драганчук⁹. Ключовим етапом підготовки стало визначення трьох основних компонентів презентації: **поточний стан митної системи, виклики, стратегічні пріоритети розвитку**. Європейські експерти наголосили на важливості ретельного опрацювання можливих запитань з боку Єврокомісії, оскільки дискусійна частина скринінгу проходитиме у швидкому форматі.



Вікторія Лобунь,

радниця Віцепрем'єр-міністерки з питань європейської та євроатлантичної інтеграції України – Міністра юстиції України

коментар для огляду

У презентаціях для Єврокомісії ключовими є три блоки. Перший – «state of play», тобто поточний стан гармонізації законодавства: що вже імplementовано, що частково, а що ще ні. Цю інформацію потрібно подавати чітко, аби показати реальну ситуацію.

Другий блок – «challenges and gaps». Важливо не виносити внутрішні проблеми, такі як затримки у Верховній Раді чи погодження в ЦОВВ. Єврокомісії слід подавати лише об'єктивні виклики – недостатнє фінансування, обмежена інституційна спроможність чи потреба в глибшому аналізі чи оцінці впливу на бюджет. Важливо демонструвати, що ми усвідомлюємо ці виклики і визнаємо їх, але водночас маємо конкретні плани, як їх подолати.

Третій блок – «future plans», які мають містити конкретні таймлайни. Зараз погоджено, що full alignment має бути досягнута до кінця 2027 року, і це орієнтир для всіх. Важливо чітко прописувати, що саме буде імplementовано і коли. Є затверджений шаблон презентації з графіками та лінійними таблицями, який допомагає структурувати інформацію відповідно до очікувань Єврокомісії.

Важливою є узгодженість даних в опитувальниках і презентаціях. Оскільки ці документи подаються в різний час, були випадки, коли дані не збігалися. Єврокомісія детально перевіряє інформацію, тому їх узгодженість – ключ до уникнення додаткових питань.

Основний акцент – на усвідомленні «challenges and gaps» та чіткості «future plans» з конкретними строками. Це те, на що ЄК звертає найбільшу увагу і чого очікує від України.

Україна також здійснює **адаптацію законодавства у сфері морського транспорту**. У лютому відбулася зустріч представників Міністерства розвитку громад та територій з директоратами Єврокомісії DG MOVE та DG NEAR, під час якої **стартував пре-скринінг українських норм у цій сфері**¹⁰.



Андрій Капуба,
заступник Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Морський транспорт залишається основним каналом міжнародної торгівлі України. До повномасштабного вторгнення він забезпечував до 70% експорту, зокрема 90% постачання продовольства. Це підкреслює критичну роль України у глобальній продовольчій безпеці.

На зустрічі обговорювали відповідність українських норм директивам ЄС щодо торговельного мореплавства, підготовки моряків та санітарно-гігієнічних вимог на суднах. За результатами обговорень українська сторона очікує на рекомендації ЄС щодо подальших кроків у гармонізації законодавства.

Окрім морського транспорту, увага приділяється й наземним перевезенням. У лютому заступник Голови Укртранбезпеки Євген Зборовський взяв участь у міжнародному семінарі, де обговорювався **досвід Північної Македонії у процесі адаптації транспортного законодавства до вимог ЄС**¹¹.



Євген Зборовський,
заступник Голови Державної служби України
з безпеки на транспорті

цитата

Євроінтеграційні процеси в Україні тривають, і важливою їх складовою є приведення національного законодавства до норм і стандартів Європейського Союзу. Досвід Північної Македонії щодо імплементації положень актів права ЄС до національного законодавства у сфері автомобільного транспорту, безпеки на транспорті та технічного регулювання є дуже цінним

У ході дискусії розглядалися питання адаптації норм ЄС у сфері автомобільного, залізничного та комбінованого транспорту, а також виклики, що можуть постати перед Україною у процесі переговорів.

Україна продовжує адаптацію митного та транспортного законодавства до норм ЄС, зокрема впроваджуючи цифрові рішення, спрощуючи митні процедури та забезпечуючи обмін даними з митницями країн ЄС. Прогрес у підготовці до переговорів у митній сфері демонструє високий рівень організації, однак подальші кроки потребують прискорення імплементації практичних рішень для бізнесу.

У морському секторі пріоритетом є гармонізація законодавства відповідно до вимог ЄС щодо безпеки, підготовки екіпажів та діяльності морських адміністрацій. Інтеграція до європейської транспортної системи вимагає врахування як технічних аспектів, так і загальної логістичної стратегії, що потребує подальших консультацій з європейськими партнерами.

Попри активний рух у напрямку гармонізації, ключовим викликом залишається глибина реальних реформ та їх практична імплементація в умовах війни.

Реформа української митниці

Продовжується реформування митної сфери, спрямоване на цифровізацію, посилення контролю, боротьбу з корупцією та гармонізацію з європейськими стандартами. У лютому відбулося кілька важливих подій, що відображають ключові напрями змін, зокрема інтеграцію цифрової архітектури Держмитслужби з європейськими системами, впровадження сучасних технічних засобів контролю на кордоні та посилення інституційної спроможності митних органів. Водночас триває робота над стратегічними документами, які визначатимуть розвиток митниці на найближчі роки, а взаємодія з бізнесом і громадськістю стає більш системною.

Одним із напрямів, що потребує особливої уваги, є цифрова трансформація митниці, що передбачає інтеграцію її IT-систем у європейський простір та посилення кібербезпеки. Відповідні питання стали предметом зустрічі представників Державної митної служби України з експертами EU4PFM. Серед ключових тем обговорення – подальший розвиток автоматизованої системи митного оформлення **АСМО Центр**, що отримала **позитивні відгуки від DG TAXUD**, та нова система митних рішень **CDS.UA**, яка дозволяє компаніям подавати заявки на статус АЕО та авторизацію спрощень у електронному форматі¹².



Драган Йеремич,
міжнародний ключовий експерт EU4PFM
із питань IT

цитата

Розробка та затвердження стратегічної документації та технічних специфікацій є ключовими для подальшого розвитку митниці. Наші експерти готові підтримати митну службу у розробці нормативно-правових актів відповідно до європейських стандартів.

Паралельно зі змінами у сфері цифровізації **модернізується технічна інфраструктура митного контролю**. Держмитслужба оновлює митні пункти пропуску, оснащуючи їх **сучасними сканерами, ваговими комплексами та детекторами для виявлення вибухових і наркотичних речовин**. Серед реалізованих заходів – оснащення стаціонарних скануючих систем джерелами безперебійного живлення, відновлення мобільних сканерів, а також встановлення **25 стаціонарних скануючих систем** для перевірки поштових відправлень і багажу. «Спільно з міжнародними партнерами напрацьовується механізм застосування передових технологій, удосконалюється нормативна база, що регулюватиме їх використання», – зазначає Голова Держмитслужби Сергій Звягінцев, підкреслюючи, що нові технологічні рішення дозволять прискорити митне оформлення та зробити роботу митниці більш прозорою¹³.

У контексті реформування митної сфери відбулося чергове **засідання Керівного комітету Держмитслужби**, на якому обговорювали виконання Плану реформування митниці на 2024-2030 роки. Учасники розглянули законодавчі ініціативи, зокрема прийняття Закону України **№3926-IX**, що передбачає гармонізацію митного законодавства з нормами ЄС, та Закону України **№3977-IX**, яким встановлено нові

стандарти проходження служби в митних органах. Водночас триває розширення використання **програми АЕО та механізму спільного транзиту**, а також налагодження автоматизованого обміну митною інформацією з іншими країнами. «План реформування Держмитслужби побудований на основі Національної стратегії доходів до 2030 року. У 2025 році на нас чекає багато викликів, зокрема практична реалізація прийнятих законів та нормативно-правових актів», – заявив **заступник Голови Держмитслужби Владислав Суворов**, наголошуючи на необхідності стратегічного планування та моніторингу ефективності реформ¹⁴.

Важливим елементом реформування є антикорупційні заходи, що охоплюють **підвищення доброчесності посадових осіб митних органів**. У лютому 40 уповноважених осіб із питань запобігання та виявлення корупції пройшли навчання НАЗК, під час якого розглядалися питання перевірки на доброчесність, моніторингу способу життя посадовців та роботи з викривачами. Такі заходи покликані покращити підготовку співробітників митниці та підвищити ефективність антикорупційного контролю¹⁵.



Ірина Тимченко, керівниця Управління просвітницької роботи та навчальних програм Національного агентства з питань запобігання корупції

коментар для огляду

Навчання для антикорупційних уповноважених Держмитслужби, організоване НАЗК, стало майданчиком для обговорення викликів у забезпеченні доброчесності в митних органах. Основними проблемами, що порушувалися, були труднощі з перевіркою декларацій посадовців, ризики недостовірного декларування та ефективне реагування на повідомлення викривачів.

Експерти НАЗК представили практичні підходи до вдосконалення контролю, зокрема алгоритм перевірки факту подання декларацій, критерії відбору для повної перевірки, методикку моніторингу способу життя та особливості роботи з Єдиним порталом повідомлень викривачів.

Такі навчання сприяють зміцненню професійної спільноти, підвищенню ефективності антикорупційного контролю та впровадженню сучасних механізмів доброчесності в роботі митниць.

Взаємодія митниці з бізнесом також є одним із ключових напрямів реформ. Під час **засідання Громадської ради при Держмитслужбі** обговорювалися перспективи розробки **нового Митного кодексу України**, заснованого на положеннях Митного кодексу ЄС. Очікується, що драфтова версія документа буде представлена навесні цього року. Водночас учасники зустрічі обговорили корупційні ризики у митній сфері, наголошуючи, що соціологічні дослідження не завжди коректно відображають реальний рівень корупції, оскільки ґрунтуються здебільшого на емоційних оцінках громадян¹⁶.

Імплементация окремих ініціатив триває у тестовому режимі. Держмитслужба продовжує реалізацію пілотного проєкту виконання митних формальностей підрозділом митних компетенцій, який передбачає автоматизоване визначення митних декларацій для перевірки. Це рішення спрямоване на оптимізацію митного контролю, однак наразі процес потребує доопрацювання з урахуванням організаційних та технічних аспектів¹⁷.

Реформа митної сфери продовжується у різних напрямках – від цифровізації та технічної модернізації до гармонізації законодавства та посилення антикорупційних заходів. Водночас, хоча багато змін уже впроваджено, низка аспектів потребує подальшого опрацювання, зокрема інтеграція митних ІТ-систем із європейськими, посилення спроможності митного контролю та підвищення ефективності взаємодії з бізнесом.

Цифрові новації

Україна продовжує впровадження цифрових рішень у митній та транспортній сферах, спрямованих на підвищення ефективності роботи державних органів, спрощення процедур для громадян і бізнесу, а також посилення контролю над митними та логістичними процесами. У лютому було запущено низку ініціатив, зокрема використання штучного інтелекту для митного оформлення транспортних засобів, інтеграцію аналітичних систем для управління ризиками, автоматичну перевірку штрафів для іноземних перевізників та розширення функціоналу електронної черги для автобусних маршрутів.

Одним із важливих кроків стала інтеграція штучного інтелекту у процедуру митного оформлення автомобілів. В оновленому розділі «Ввезення легкового автомобіля» в Особистому кабінеті на порталі «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» тепер працює автоматичне розпізнавання характеристик авто за VIN-кодом та автоматичне заповнення граф митної декларації на основі фото техпаспорта. Це значно спрощує процес для громадян, дозволяючи суттєво скоротити час оформлення¹⁸.



Державна
митна служба
України

Державна митна
служба України

цитата

Діджиталізація – це не просто тренд, а реальні кроки для зменшення часу та зусиль громадян під час проходження митних формальностей.

Розширення використання штучного інтелекту відбулося і в **Автоматизованій системі управління ризиками (АСУР)**, де тепер працюють генеративний штучний інтелект OpenAI від Microsoft та власна система бізнес-аналізу (BI). Новий підхід дозволяє кластеризувати митні оформлення за критеріями ризику та формувати так звані «червоні кластери» – групи товарів і транзакцій, що мають ознаки потенційних порушень. Якщо ШІ та BI одночасно ідентифікують відправлення як ризикове, система автоматично вимагає проведення митного контролю. Як пояснюють у Держмитслужбі, раніше штучний інтелект лише видавав застереження, але не був підставою для вжиття заходів, тепер же «поєднання аналітики BI та генеративного ШІ дозволяє підвищити достовірність оцінки ризиків»¹⁹.

У транспортній сфері запроваджено **автоматичну перевірку сплачених штрафів для іноземних перевізників**. Інтеграція між базами Укртрансбезпеки та Держмитслужби тепер дозволяє митникам перевіряти наявність несплачених штрафів під час виїзду транспортного засобу з України. Якщо перевізник не виконав своїх фінансових зобов'язань, він не зможе покинути територію України до моменту сплати. Це рішення узгоджене з аналогічними механізмами, що діють у сусідніх країнах щодо українських перевізників. За перший тиждень роботи системи було **стягнуто штрафів на 6,9 млн грн** із 755 порушників. Загалом же, у 2024 році іноземні перевізники отримали штрафів на 21,6 млн грн, з яких сплачено понад 11,7 млн грн²⁰.

Продовжується **розширення можливостей системи eЧерга**. З 10 лютого міжнародні автобусні перевізники на пункті пропуску «Чоп – Захонь» можуть бронювати конкретний час перетину кордону, що дозволяє суттєво зменшити затримки та оптимізувати потоки транспорту. Для регулярних перевезень доступні часові

проміжки, що відповідають дозволеним маршрутам, а нерегулярні рейси можуть використовувати вільні слоти. Впровадження слотованої черги є частиною розширення функціоналу єЧерги, яка вже діє на 23 пунктах пропуску з 28, у тому числі на всіх переходах з Румунією та Словаччиною, десяти з Молдовою та чотирьох з Польщею. Від початку роботи системи через неї здійснено **понад 1,5 млн перетинів кордону**²¹.

Запуск онлайн-кабінету для міжнародних автобусних перевізників став черговим кроком у цифровізації транспортної сфери. Тепер перевізники можуть **відкривати, продовжувати або змінювати маршрути** без необхідності особистого відвідування Укртрансбезпеки, а всі **заявки розглядатимуться упродовж 10 днів**. За словами Віцепрем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад та територій Олексія Кулеби, ця ініціатива спрямована на **спрощення процедур, мінімізацію корупційних ризиків і створення прозорої системи для бізнесу**²².

Для ефективного використання нового сервісу Укртрансбезпека опублікувала детальні інструкції, які **пояснюють механізм подання заявок, перевірки дозволів та виправлення можливих помилок у документах**. Це має забезпечити безперебійну роботу онлайн-кабінету та допомогти перевізникам швидко адаптуватися до нових цифрових процедур²³.

Розвиток цифрових рішень у митній і транспортній сферах продовжується, але окремі механізми ще проходять тестування та потребують адаптації до реальних умов. Зокрема, новий підхід до управління ризиками в АСУР перебуває на стадії тестової експлуатації, а розширення системи єЧерга триває, зокрема, для оптимізації перевезень на ключових транзитних напрямках. Однак загальна тенденція свідчить про поглиблення цифровізації митних та транспортних процесів, що має на меті не лише прискорення процедур, а й підвищення прозорості та контролю.

Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури

Україна продовжує розбудову прикордонної інфраструктури, модернізацію пунктів пропуску та посилення транскордонної співпраці з країнами ЄС. Оновлення митних переходів, впровадження спільного митного контролю, розвиток логістичних маршрутів та розширення транспортних можливостей стають ключовими елементами цієї політики. У лютому відбулися низка двосторонніх зустрічей на рівні прикордонних та урядових структур, де обговорювалися як безпекові аспекти, так і технічні заходи з модернізації пропускних пунктів.



У ході зустрічі Голови Державної прикордонної служби України Сергія Дейнеко з начальником Генерального інспекторату Прикордонної поліції Румунії Корнел-Лауріаном Стойкою обговорювалися питання охорони кордону та боротьби з транскордонною злочинністю. Незважаючи на стабільний рівень безпеки, виклики залишаються незмінними: спроби нелегального перетину кордону, контрабанда підакцизних товарів, зокрема тютюнових виробів, та використання дронів у протиправній діяльності. Українська сторона запропонувала відновити роботу окремих платформ зв'язку між підрозділами, а також розширити формат співпраці через спільне патрулювання Дунаю та посилений контроль за суднами, що прямують до українських портів. Крім того, домовлено про активізацію навчальних програм між відомчими навчальними закладами, що має сприяти уніфікації стандартів підготовки особового складу²⁴.

Посилення міжнародного партнерства також обговорювалося під час зустрічі першого заступника Голови ДПСУ Володимира Нікіфоренка з Генеральним директором Департаменту поліції та прикордонної охорони Естонії Егертом Белішевим. Однією з ключових тем стала реалізація проєкту «SMART BORDER for UKRAINE – Розумний кордон, сучасна підготовка», у межах якого українські прикордонники проходять навчання за європейськими стандартами інтегрованого управління кордонами та впровадження сучасних рішень для облаштування прикордонної інфраструктури. Окремо сторони обговорили участь України у Форумі Балтійського моря (BSRBCC) у 2025 році та виконання двостороннього Плану спільних заходів на 2024-2025 роки²⁵.



Значну увагу у лютому приділили модернізації пунктів пропуску та розширенню логістичних можливостей на кордоні з Угорщиною. За результатами зустрічі заступника Керівника Офісу Президента України Віктора Микити та заступника міністра зовнішньої економіки та закордонних справ Угорщини Левенте Модьора було підтверджено готовність до відкриття нового пункту пропуску «Велика Паладь-Надьгодош», який має повноцінно запрацювати у квітні 2025 року. Також сторони обговорили ефективність роботи пункту «Лужанка-Берегшурань», де вже кілька місяців здійснюється пропуск порожніх вантажівок без обмеження ваги, що дозволило суттєво покращити роботу підприємств, які працюють із давальницькою сировиною²⁶.



Під час окремих переговорів за участю заступника Міністра розвитку громад та територій України Сергія Деркача обговорювалася необхідність **реконструкції мосту через річку Тиса у пункті пропуску «Чоп-Захонь»**. Також порушувалися питання прискорення оформлення транспорту для збільшення пропускної спроможності кордону та **пошуку додаткового фінансування для модернізації пункту «Лужанка-Берегшурань»**, що фінансується за грантові кошти Європейського Союзу в межах програми «Механізм сполучення Європи»²⁷.



Фото: [Мінрозвитку](#)

В Уряді повідомили про **плани побудови 17 нових пунктів пропуску до 2030 року та модернізацію ще 29 уже існуючих**. Прем'єр-міністр Денис Шмигаль наголосив, що пріоритетами є не лише оновлення інфраструктури, а й запуск спільного митного та прикордонного контролю на кордонах з ЄС²⁸. **Пілотний проєкт має стартувати на українсько-польському кордоні**, що дозволить скоротити час на проходження контролю та зробить процедури більш прозорими. Окремо Прем'єр акцентував увагу на **подальшому розширенні системи єЧерга**, яка вже функціонує на 28 пунктах пропуску та забезпечила майже 1,7 млн перетинів кордону²⁹.



Віталій Дячук,
аналітик Інституту Центральноєвропейської стратегії

коментар для огляду

З моменту повномасштабного вторгнення рф фокус експортно-імпортних процесів змістився на західний кордон України, зокрема на пункти пропуску з Польщею, Угорщиною та Словаччиною. Стратегічно важливим стало відкриття нових та модернізація існуючих КПП, включаючи «Ужгород» (Словаччина), «Астей» («Лужанка», Угорщина) і «Велика Паладь-Нодьгодош» (Угорщина). Водночас після запуску «зернового коридору» через Румунію пріоритетним став україно-румунський кордон.

У лютому 2023 року на Буковині відкрився КПП «Дяківці», будівництво якого тривало 8 років. Наступним став анонс відкриття КПП «Біла Церква-Сігету Мармаціей» на Закарпатті у 2025 році. Цей пункт було заплановано ще у 2015 році, але процес був призупинений через відсутність міжурядової угоди, підписаної лише у 2023 році (ратифікована Україною 10 грудня 2024 року). Він також увійшов до дев'яти КПП, для яких USAID у 2023 році збирало дані для техніко-економічного обґрунтування, плануючи загальну підтримку модернізації на рівні \$115 млн. Через припинення фінансування USAID у 2025 році робота над документацією була зупинена.

Загальний бюджет проєкту КПП «Біла Церква-Сігету Мармаціей» – 35,5 млн євро, 85% фінансує ЄС, 15% – Румунія. Після відкриття це буде найбільший пункт на україно-румунському кордоні з пропускною здатністю 400 вантажівок, 600 легкових авто та 80 автобусів на добу.

Кінцевий термін будівництва за міжурядовою угодою – до 2030 року, однак румунська сторона вже виконала понад 50% робіт з будівництва мосту через Тису. Наступний етап – завершення до кінця 2025 року будівництва нової митниці, а в планах – будівництво необхідної кільцевої дороги в Сігету Мармаціей, пов'язаної з мостом. З українського боку тимчасова інфраструктура нового КПП також має запрацювати цього року, що зменшить навантаження на пункти пропуску «Дякове – Халмеу» та «Порубне – Сірет».

Також, за наявною в нашому Інституті інформацією, навесні 2025-го запланований запуск КПП «Велика Паладь-Нодьгодош» на українсько-угорському кордоні для авто до 3,5 тонн.

Європейський Союз виділив кошти на **проект «Порубне-Сірет»**, що є частиною європейської транспортної мережі E-85. Фінансування модернізації здійснюється як з державного бюджету, так і за рахунок міжнародних грантів. Планується розширення вантажного терміналу, встановлення додаткових смуг руху та оновлення митного обладнання, що має **значно покращити пропускну спроможність цього переходу**. Наразі триває розробка техніко-економічного обґрунтування, а завершення робіт очікується до кінця 2026 року³⁰.



Завершено ремонтні роботи на пунктах пропуску Одещини, де було відновлено санітарно-технічні модулі, інженерні мережі, дорожнє покриття, зовнішнє освітлення та периметральну огорожу. Це дозволить зробити перетин кордону більш комфортним для подорожуючих, а також забезпечить кращі умови роботи для митників та прикордонників³¹.

15 лютого 2025 року заступник Міністра розвитку громад та територій Андрій Кашуба провів наради з керівництвом портів «Південний» та «Одеський»³², обговоривши фінансові плани, інвестиційні проекти та модернізацію інфраструктури. Домовлено **переглянути фінансові стратегії, активізувати інвестиційну діяльність і зосередитися на оновленні об'єктів**.

Попри загальний прогрес, деякі питання потребують системного вирішення. Це, зокрема, стабільне фінансування інфраструктурних проектів, прискорення процедур на пунктах пропуску та забезпечення більшої інтеграції у європейські логістичні мережі. Важливим викликом є також ефективне використання вже створених інфраструктурних рішень, таких як система єЧерга. Її ефективність потребує подальшого моніторингу, оскільки збільшення кількості пунктів пропуску не гарантує автоматичного зменшення черг чи покращення процедур.

Загалом, Україна робить кроки у напрямку модернізації прикордонної інфраструктури, однак для забезпечення стійкого ефекту необхідно продовжувати розбудову інституційних спроможностей, залучати додаткові джерела фінансування та фокусуватися на довгострокових рішеннях.

Блокада кордону

Блокади кордону та протести фермерів у країнах ЄС залишаються одним із ключових викликів для українського експорту, зокрема аграрної продукції. У лютому фермери Чехії та Словаччини приєдналися до хвилі протестів, що вже тривалий час тривають у низці європейських країн, зокрема в Польщі та Франції.

27 лютого чеські фермери заблокували прикордонний пункт пропуску «Годонін-Голіч» на кордоні зі Словаччиною. До акції приєдналися аграрії з Австрії, Угорщини та Словаччини, які протестували проти **імпорту дешевшої продукції з України** та країн Південної Америки. Протестувальники вимагали обмеження безмитного імпорту, а також виступали проти політики **ЄС щодо «зеленого курсу» та угоди з країнами МЕРКОСУР**. Президент Аграрної палати Чехії Ян Долежал заявив, що чеських фермерів змушують дотримуватися жорсткіших стандартів, тоді як імпортна продукція з-за меж ЄС не проходить аналогічного регулювання. Голова Словацької сільськогосподарської палати Андрей Гайдош додав, що використання гормонів росту та заборонених в Європі пестицидів у продукції з Латинської Америки є потенційною загрозою для споживачів³³.

Аналогічні акції відбулися по всій Чехії, де сотні тракторів вийшли на дороги. Попри масштабний протест, підходи до українських пунктів пропуску не блокувалися, і **митні пости на кордонах України працювали у штатному режимі**. Як зазначається у моніторинговому звіті Авто24, за добу 27 лютого західний кордон України перетнули 61 тисяча осіб та 17 тисяч транспортних засобів, що свідчить про відсутність суттєвих перешкод для транзиту українських вантажів³⁴.

Паралельно триває **залізничний транзит зерна до Словаччини**, який навіть зріс у порівнянні з початком року. У лютому середньодобовий обсяг передачі зернових через українсько-словацькі залізничні переходи сягнув 34,6 вагона на добу, що на 11,1 одиниці більше, ніж у січні. Водночас **обсяг перевезень до Польщі та Угорщини знизився**, що може бути наслідком триваючих протестів польських фермерів та загального сповільнення експорту зерна через ці країни. Загальний середньодобовий обсяг перевезень зернових та шротів у лютому зменшився на сім вагонів і становить 165 вагонів на добу³⁵.

Хоча блокади фермерів на кордонах ЄС поки що не мають масштабного впливу на рух вантажів з України, їхня регулярність та поширення на нові країни свідчить про зростаючу напругу у відносинах між українськими та європейськими аграріями. Оскільки аналогічні акції в Польщі у 2023 році призвели до мільярдних втрат для української економіки, нинішні протести потребують моніторингу та пошуку компромісів на рівні переговорів між Україною та ЄС.

Стратегія ІУК

Україна продовжує роботу над посиленням спроможності управління державним кордоном та розвитком транспортної інфраструктури, зокрема через міжнародне партнерство, оновлення стратегічних документів і залучення приватних інвестицій. Лютневі події у цій сфері засвідчили як активну взаємодію між державними органами, так і координацію з європейськими структурами та міжнародними фінансовими інституціями.

18 лютого відбулося **четверте засідання тимчасової робочої групи** з аналізу спроможностей інтегрованого управління кордонами, де учасники обговорили стан погодження проекту розпорядження Кабінету Міністрів щодо виконання рекомендацій Європейської Комісії. Як зазначив генерал-майор Володимир Нікіфоренко, цей документ є важливим кроком на шляху **адаптації управління кордонами до європейських стандартів**. Експерти FRONTEX, EUAM та EU4IBM підкреслили необхідність актуалізації законодавства та визначення стратегічних пріоритетів у цій сфері³⁶.

Ця зустріч стала продовженням обговорень, які почалися на **третьому засіданні робочої групи** 4 лютого, де було презентовано **перші стратегічні цілі майбутньої Стратегії інтегрованого управління державним кордоном України**. Представники державних органів та міжнародних організацій, включно з FRONTEX, детально розглянули механізми взаємодії між різними суб'єктами управління кордоном і оцінили їхню готовність до впровадження європейських підходів³⁷.



Ірина Сушко,
виконавча директорка аналітичного центру
«Європа Без Бар'єрів», член тимчасової робочої групи

коментар для огляду

Засідання тимчасової робочої групи з оновлення Стратегії інтегрованого управління кордонами — це комплексний процес, що об'єднує профільні органи влади, міжнародних партнерів та незалежних експертів. Координація роботи відбувається за участю EUAM та Frontex.

Очікується, що у червні цього року робоча група напрацює проект оновленої Стратегії, узгоджений зі стратегічними документами ЄС у сфері управління кордонами. Для кращого врахування українських потреб у євроінтеграційному контексті, Frontex наприкінці березня організує тренінг за участю представників тимчасової робочої групи.

Робота групи відзначається високою динамікою: відбуваються регулярні засідання, під час яких аналізується стан справ у кожному сегменті управління кордоном та визначаються ключові пріоритети і завдання.

Наша роль як незалежних експертів — доповнити загальну оцінку інформацією про позитивні практики чинної стратегії, які мають бути логічно та послідовно інтегровані у нову Стратегію.

Транспортна інтеграція. Розвиток перевезень

Україна продовжує інтеграцію у європейський транспортний простір, що передбачає як фізичну модернізацію інфраструктури, так і приведення нормативно-правової бази у відповідність до вимог ЄС. У лютому основну увагу приділили включенню українських логістичних маршрутів до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), спрощенню міжнародних перевезень через угоди про «транспортний безвіз», переговорам з перевізниками щодо регулювання ринку та тестуванню цифрових систем, необхідних для ефективного управління транспортним сектором.

На міжнародній конференції «Нова ера європейського транспорту – виклики політики TEN-T», яка відбулася у польському місті Лодзь, заступник міністра розвитку громад та територій Сергій Деркач наголосив на тому, що включення українських доріг до європейської мережі TEN-T дає змогу Україні залучати фінансування на розвиток інфраструктури за європейськими програмами, такими як «Механізм сполучення Європи». За його словами, війна залишається ключовим викликом для розвитку транспортної системи, оскільки транспортний сектор є другим за масштабом збитків після житлового. Тому поряд із фізичним відновленням інфраструктури необхідно працювати над її інтеграцією до європейських логістичних ланцюгів. Важливим напрямком є адаптація законодавства у сфері залізничного, автомобільного та портового транспорту. До мережі TEN-T вже включено кілька стратегічних маршрутів, зокрема Північно-Балтійський коридор через Львів і Київ до Маріуполя та Балто-Чорноморсько-Егейський коридор через Львів, Чернівці та Одесу³⁸.



Фото: [Мінрозвитку](#)

Одним із практичних кроків щодо інтеграції стало підписання **Протоколу до Угоди про міжнародні автомобільні перевезення між Україною та Північною Македонією**. У документі закріплено можливість здійснення двосторонніх та транзитних перевезень без потреби у дозволах. Як зазначив Віцепрем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад та територій Олексій Кулеба, «можливість виконувати перевезення на бездозвільній основі є одним із факторів зростання обсягів торгівлі, що вже демонструє приклад Північної Македонії, де експорт українських товарів зріс майже на 30%». Угода є частиною ширшої політики **розширення «транспортного безвізу», яка наразі охоплює 35 країн**³⁹.

Водночас українські перевізники стикаються із проблемами, пов'язаними з регуляторними вимогами сусідніх країн. Під час зустрічі заступника міністра розвитку громад та територій Сергія Деркача з представниками транспортних компаній

обговорювали питання **функціонування системи SENT/RMPD у Польщі**, через яку українські водії реєструють свої поїздки. Міністерство **провело консультації з польською стороною щодо наявних труднощів**, зокрема випадків штрафів за технічні помилки чи відсутність GPS-сигналу. Також на порядку денному було питання надання перевізникам статусу критично важливих підприємств, що дозволяє бронювати водіїв від мобілізації. Голова Державної служби України з безпеки на транспорті Микита Лагунін зазначив, що лише за останні два тижні 400 компаній подали заявки на отримання цього статусу, а профільна комісія працює над їхньою оперативною обробкою⁴⁰.

На міжнародному рівні Україна також працює над **приєднанням до автоматизованої системи контролю автомобільного транспорту TACHOnet**. Ця система є частиною європейського регулювання, що дозволяє контролювати дотримання режимів праці та відпочинку водіїв. Під час засідання Групи експертів Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів (ЄУТР) у Женеві Голова Укртрансбезпеки Микита Лагунін підтвердив **намір України приєднатися до системи після проведення внутрішньодержавних консультацій**. Також українська делегація висловила заперечення щодо запропонованої росією поправки про застосування ЄУТР у «форс-мажорних ситуаціях», що могло б створити юридичні лазівки для порушень регламенту водіями країн-агресорів⁴¹.

Ще одним напрямком розвитку перевезень стало **тестування електронної системи ЄКМТ (МТФ)**, яку з 2026 року запроваджує Міжнародний транспортний форум. Система передбачає перехід на ведення бортових журналів у цифровому форматі, що має спростити контроль за виконанням міжнародних перевезень та зменшити кількість паперової документації. У 2025 році власники дозволів ЄКМТ можуть тестувати систему, що дозволить перевізникам заздалегідь адаптуватися до нових вимог. Укртрансбезпека розіслала відповідні запрошення перевізникам та рекомендувала уважно ознайомитися з інструкціями перед використанням платформи⁴².

Крім того, тривають дискусії щодо **відновлення та модернізації транспортної інфраструктури**. 7 лютого відбулося перше засідання секторальної робочої групи «Транспорт та логістика» у новому форматі⁴³. Група, співголовами якої є Мінрозвитку, Світовий банк та Європейський інвестиційний банк, об'єднала понад 100 учасників, серед яких представники міжнародних фінансових установ, Єврокомісії та дипломатичних місій. Основними питаннями стали **відновлення зруйнованої транспортної інфраструктури, розвиток альтернативних логістичних маршрутів та інтеграція в європейську транспортну систему**. Як наголосила перша заступниця Міністра розвитку громад та територій Альона Шкрум, «Україна має не просто відновити зруйновані об'єкти, а зробити їх сучасними та стійкими до нових викликів». Андрій Кашуба, заступник Міністра розвитку громад та територій, окреслив стратегічну роль портів і залізниці, а Марина Денисюк, заступниця Міністра розвитку громад та територій, підкреслила **необхідність залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру**, наголосивши, що у 2025 році вже реалізується проєктів на \$3,7 млрд та готуються нові угоди на ще \$2 млрд.

Одним із перспективних напрямів залучення інвестицій є **концесія терміналів у порту Чорноморськ**. 18 лютого представники Мінрозвитку, IFC, ЄБРР та Адміністрації морських портів України провели зустріч, де було презентовано техніко-економічне обґрунтування (ТЕО) концесії поромного терміналу. Як зазначила заступниця Міністра розвитку громад та територій Марина Денисюк, цей проєкт вже викликав зацікавленість провідних світових інвесторів у сфері портової логістики, які бачать **потенціал у створенні сучасних транспортних хабів**. Якщо всі погодження відбудуться за планом, конкурс на відбір концесіонера може бути оголошений

уже цього року. Проєкт концесії є частиною ширшої стратегії оптимізації портової інфраструктури та інтеграції України у глобальні ланцюги постачання⁴⁴.

Розширення міжнародного співробітництва, адаптація до європейських стандартів та цифровізація процесів залишаються пріоритетними напрямками української транспортної політики. Впровадження нових механізмів, зокрема цифрових систем контролю, має на меті спростити міжнародні перевезення, зменшити регуляторні бар'єри та підвищити ефективність управління транспортними потоками. Водночас окремі проблеми, зокрема технічні бар'єри та труднощі у взаємодії з окремими країнами, потребують подальшого врегулювання через послідовний діалог, вдосконалення нормативно-правової бази та зміцнення інституційної спроможності.

Лінки на публікації

- 1 Сайт ДПСУ
- 2 До уваги громадян, які планують перетин кордону через пункт пропуску «Устилуг - Зосин» (Держмитслужба)
- 3 До відома громадян, які планують закордонні поїздки через пункт пропуску «Устилуг - Зосин» (ДПСУ)
- 4 За січень 2025 року товарообіг України склав \$8,7 млрд (Держмитслужба)
- 5 За січень 2024 року товарообіг склав \$8,5 млрд (Держмитслужба)
- 6 За січень 2023 року товарообіг склав \$7,9 млрд, що на 35% менше, ніж за аналогічний період 2022 року (Держмитслужба)
- 7 У січні до держбюджету спрямовано 47,5 млрд грн митних платежів (Держмитслужба)
- 8 Українським морським коридором перевезено 100 мільйонів тонн вантажів (Мінрозвитку)
- 9 Шлях до ЄС: Україна готується представити Єврокомісії нові досягнення у митній сфері (Держмитслужба)
- 10 Україна наближає законодавство у сфері морського транспорту до стандартів ЄС (Мінрозвитку)
- 11 Заступник Голови Укртрансбезпеки Євген Зборовський взяв участь у семінарі, присвяченому підготовці до двосторонніх скринінгових зустрічей щодо acquis ЄС у сфері транспорту (Укртрансбезпека)
- 12 Подальша інтеграція цифрової архітектури Держмитслужби до європейської та реагування на кібератаки – основні сфери співпраці ІТ-фахівців Держмитслужби з експертами EU4PFM (Держмитслужба)
- 13 Новий рівень контролю: митники оснащують пункти пропуску сучасними сканерами і вагами (Держмитслужба)
- 14 Удосконалення роботи митниці: від стратегічних цілей до практичних результатів (Держмитслужба)
- 15 Посилення доброчесності на митниці: антикорупційні уповноважені пройшли навчання НАЗК (Держмитслужба)
- 16 Визначені наступні аспекти взаємодії митниці з бізнесом і профільною громадськістю (Держмитслужба)
- 17 Держмитслужба реалізує черговий етап пілотного проекту виконання митних формальностей підрозділом митних компетенцій (Держмитслужба)
- 18 Держмитслужба впроваджує штучний інтелект для спрощення митного оформлення авто (Держмитслужба)
- 19 Держмитслужба інтегрувала ШІ та ВІ в АСУР для підвищення ефективності управління ризиками (Держмитслужба)
- 20 Запрацювала автоматична перевірка сплачених штрафів для іноземних перевізників вантажів та пасажирів (Мінрозвитку)
- 21 єЧерга для автобусів: на пункті пропуску “Чоп – Захонь” перевізники бронюватимуть конкретний час перетину кордону (Мінрозвитку)
- 22 Відкриття міжнародних автобусних маршрутів онлайн: перевізникам доступні всі функції онлайн-кабінету (Мінрозвитку)

- 23 Детальні інструкції щодо роботи в онлайн-кабінеті міжнародних автобусних маршрутів (Укртрансбезпека)
- 24 Прикордонні служби України та Румунії посилюють співпрацю на кордоні (ДПСУ)
- 25 Перший заступник Голови ДПСУ зустрівся із очільником Департаменту поліції та прикордонної охорони Естонії (ДПСУ)
- 26 Новий пункт пропуску на кордоні з Угорщиною має повноцінно запрацювати у квітні (Віктор Микита – Заступник Керівника Офісу Президента України, Фейсбук-сторінка)
- 27 Розбудова кордону з Угорщиною: Мінрозвитку узгодило спільні пріоритети з угорською стороною (Мінрозвитку)
- 28 Україна планує побудувати 17 нових пунктів пропуску до 2030 року (прем'єр-міністр Денис Шмигаль. Телеграм-канал)
- 29 Україна планує побудувати 17 нових пунктів пропуску до 2030 року – Шмигаль (Радіо Свобода)
- 30 Модернізація пункту пропуску «Порубне»: стартував етап розробки техніко-економічного обґрунтування (Агентство відновлення)
- 31 Завершуємо поточний ремонт на пунктах пропуску Одещини (Агентство розвитку)
- 32 Мінрозвитку продовжує роботу над розвитком портової інфраструктури (Мінрозвитку)
- 33 Фермери заблокували пункт пропуску між Чехією та Словаччиною через імпорту зерна з України (Hromadske)
- 34 Чеські та словацькі фермери перекрили кордон (Авто24)
- 35 До Словаччини передається майже 35 вагонів із зерном на добу (Rail.insider)
- 36 Відбулося чергове засідання тимчасової робочої групи: аналіз спроможностей та визначення пріоритетів інтегрованого управління державним кордоном (ДПСУ)
- 37 Триває підготовчий етап розроблення Стратегії інтегрованого управління державним кордоном України (ДПСУ)
- 38 Розвиток європейських транспортних мереж: Мінрозвитку доєдналось до міжнародної конференції (Мінрозвитку)
- 39 Стале функціонування “транспортного безвізу”: Україна та Північна Македонія підписали Протокол до Угоди про міжнародні автомобільні перевезення (Мінрозвитку)
- 40 Сергій Деркач провів зустріч з міжнародними перевізниками вантажів (Мінрозвитку)
- 41 Голова Укртрансбезпеки Микита Лагунін у складі української делегації взяв участь у 37-й сесії Групи експертів з питань Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів (Укртрансбезпека)
- 42 ЄКМТ: тестування цифрової системи МТФ (Укртрансбезпека)
- 43 Відбулося перше засідання секторальної робочої групи «Транспорт та логістика» в новому форматі (Мінрозвитку)
- 44 Міністерство розвитку громад та територій продовжує роботу над залученням приватного сектору в інфраструктурні проєкти (Мінрозвитку)