

Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами

Зміст

	Вступ	3
	Рух осіб та товарів	4
	Євроінтеграція	7
	Реформа української митниці	9
	Цифрові новації	13
	Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури	14
	Стратегія ІУК. Навчання та розвиток	18
	Транспортна інтеграція і розвиток логістики	20
	Лінки на публікації	23

Вступ

Березень 2025 року позначився завершенням роботи над аналізом стану інтегрованого управління кордоном та початком підготовки до розробки нової Стратегії ІУК і плану заходів на 2026–2028 роки. Водночас відбулися ключові зустрічі з міжнародними партнерами, що сприяють зміцненню спроможності українських прикордонних та митних органів, зокрема у напрямках цифровізації процедур, навчання персоналу та модернізації інфраструктури.

У березні 2025 року зберігалася висока інтенсивність перетину державного кордону як у пасажирському, так і в транспортному сегменті. Водночас у сфері зовнішньої торгівлі простежувалась стабільна динаміка: зросли обсяги імпорту, збереглася активність аграрного експорту, а митні надходження демонстрували позитивну тенденцію навіть за умов валютних коливань та податкових пільг. Зафіксоване зниження вартості виявлених порушень митних правил може свідчити як про зміну практик контролю, так і про адаптацію бізнесу до регуляторних вимог.

У сфері розвитку інфраструктури проведено низку зустрічей між представниками навчальних центрів прикордонних служб країн Балтії, Польщі та України. Підписано меморандуми про співпрацю та узгоджено спільні підходи до підготовки персоналу відповідно до стандартів інтегрованого управління кордонами ЄС. Крім того, команда ДПСУ здобула перше місце на Міжнародному форумі кіберстійкості, що демонструє зростаючий рівень компетентності у сфері захисту критичної інфраструктури.

Тривають процеси модернізації транспортної інфраструктури: анонсовано початок будівництва євроколії Чернівці – Сучава у 2026 році, з одночасною підготовкою техніко-економічного обґрунтування; завершуються роботи на ділянці Чоп – Ужгород. Латвія задекларувала підтримку у реалізації проєктів із розбудови прикордонної інфраструктури, включаючи інтеграцію у Rail Baltica. Європейський інвестиційний банк спрямував ще 50 млн євро на модернізацію залізничних пунктів пропуску. Також зросла популярність нових залізничних маршрутів у напрямку Словаччини.

У сфері міжнародних перевезень триває реформа автобусного сполучення. Впроваджено нові цифрові сервіси, зокрема, онлайн-кабінет маршрутів, eЧерга, електронні журнали Interbus. Схвалено рішення про відкриття 25 нових маршрутів. Досягнуто домовленості з Естонією про можливість безпаритетного відкриття маршрутів строком на п'ять років. Також здійснюється верифікація всієї мережі маршрутів і розробка механізмів електронного обміну дозволами.

У напрямку безпеки судноплавства українська сторона представила оновлені рекомендації для Дунайської комісії та ініціювала вдосконалення вимог до охорони суден і портів. Посилено співпрацю з Міжнародною морською організацією (ІМО), зокрема в межах реалізації Стратегії морської безпеки України. Франція, Данія та Латвія підтвердили наміри долучатися до інфраструктурних проєктів у сфері водопостачання, портового розвитку та модернізації транспортних шляхів. Крім того, у Мінрозвитку створено Координаційну раду для вирішення проблем землекористування, доступу до портової інфраструктури та недобросовісної конкуренції, що становить ризик для реалізації міжнародних проєктів.

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

Кордони з країнами ЄС	67,2 тис.	17,2 тис.
Кордони з Молдовою	14,4 тис.	3,7 тис.

Найвища активність

Кордони з країнами ЄС 22 березня	104,1 тис.	23,9 тис.
Кордони з Молдовою 30 березня	19 тис.	4,6 тис.

Найнижча активність

Кордони з країнами ЄС 4 березня	71,1 тис.	19,2 тис.
Кордони з Молдовою 3 березня	11,9 тис.	3,1 тис.



Вантажівки із гуманітарною допомогою:
2439 за місяць

У березні зафіксовано найвищі з початку року показники мобільності через державний кордон: **2,5 млн перетинів особами** та **646,1 тис. перетинів транспортними засобами**. У порівнянні з лютим (2,07 млн і 524,2 тис. відповідно), зростання склало понад 22 % за пасажирським рухом та 23 % за транспортним. У січні ці показники становили 2,49 млн осіб і 554,0 тис. транспортних засобів, а в грудні 2024 року – 2,01 млн осіб та 446,0 тис. транспортних засобів тільки через західний кордон.

Навантаження зростало поступово: якщо в першій половині місяця середньодобовий рух осіб тримався в межах 71,0–79,5 тис., то після 15 березня щоденні показники сягали 90,0 тис. і більше.

Найбільше навантаження традиційно припало на **українсько-польський напрямок**: у березні зафіксовано **1,28 млн** перетинів осіб і **318,1 тис.** перетинів транспортних засобів через польську ділянку кордону.

Це становить понад 50 % загального трафіку через країни ЄС. Щодо обсягів руху на інших ділянках кордону, то на румунському напрямку зафіксовано – 359 тис., угорському – 293,4 тис. та словацькому – 147,9 тис. перетинів. Через південний кордон із Республікою Молдова державний кордон перетнули 445,6 тис. осіб і 113,7 тис. транспортних засобів.

У вихідні дні 22–24 березня (субота-понеділок) було зафіксовано 279,4 тис. перетинів осіб. Лише через польську ділянку 22 березня пройшли 58,7 тис. осіб, що свідчить про достатнє навантаження на цю частину кордону в пікові дні. Добові значення за цей період коливалися від 79,6 тис. до 104,1 тис. осіб, і навіть незначне збільшення могло створювати затримки на окремих пунктах пропуску.

Усього через кордони з країнами ЄС у березні пройшли **532,3 тис.** транспортних засобів, що у 4,7 раза більше, ніж через кордон з Молдовою.

У березні також зросли обсяги переміщення гуманітарної допомоги. За офіційною інформацією Адміністрації ДПСУ, через кордон прослідували **2 439 транспортних засобів і 6 поїздів** з гуманітарними вантажами, що на понад 25 % більше, ніж у лютому.

Загалом березневі дані підтверджують сезонну активізацію руху. Попри загальну адаптивність прикордонної системи, окремі дні демонструють, що пікове навантаження у вихідні та передсвяткові періоди і надалі вимагає системного реагування – зокрема у частині оперативного регулювання черг, інформування учасників руху та розбудови інфраструктури на найбільш навантажених напрямках.

Офіційна статистика публікується з місячним відтермінуванням, тож наразі розглядаються показники за перші два місяці 2025 року.

У січні–лютому 2025 року товарообіг України сягнув **\$17,6 млрд**¹, що свідчить про збереження позитивної динаміки у порівнянні з 2024 (\$16,8 млрд)² і 2023 роками (\$16,6 млрд)³. **Імпорт сягнув \$11,3 млрд**, тоді як **експорт зменшився до \$6,3 млрд**. Найбільшими імпортними партнерами залишаються Китай (\$2,6 млрд), Польща (\$1 млрд) та Німеччина (\$841 млн), тоді як експорт переважно спрямовано до Польщі (\$714 млн), Іспанії (\$464 млн) та Італії (\$449 млн). Понад 67% імпортних поставок формують три категорії товарів: машини й транспорт (\$4,3 млрд), хімічна продукція (\$2 млрд) і паливно-енергетичні ресурси (\$1,4 млрд).

Середнє податкове навантаження на 1 кг оподаткованого імпорту у 2025 році **зросло до 0,49 дол./кг**, що є найвищим показником за останні три роки. При цьому у 2024 році цей показник становив 0,47 дол./кг, а в 2023 – 0,44 дол./кг). У структурі експортованих товарів переважають продовольчі товари (\$3,7 млрд), метали (\$624 млн) та машини й обладнання (\$568 млн).

Кукурудза стала лідером українського експорту у перші два місяці року – 4,7 млн тонн на суму \$982 млн. Вона забезпечила понад чверть усього аграрного експорту та 16% загального експорту країни. Найбільше кукурудзи поставлено до Іспанії, Італії, Туреччини, Єгипту та Нідерландів⁴.

Рух товарів

січень-лютий 2025 року



\$17,6 млрд



Імпорт
\$11,3 млрд
(+13% порівняно з січнем-лютим 2024)

Країни-партнери
Китай (\$2,6 млрд)
Польща (\$1 млрд)
Німеччина (\$841 млн)

Основні товари
Машини та устаткування
Продукція хімічної промисловості
Паливно-енергетичні товари



Експорт
\$6,3 млрд
(-7% порівняно з січнем-лютим 2024)

Країни-партнери
Польща (\$714 млн)
Іспанія (\$464 млн)
Італія (\$449 млн)

Основні товари
Продовольчі товари
Метали та вироби з них
Машини та устаткування



Митні надходження у лютому 2025 року зросли на 19,8% у порівнянні з лютим 2024 року та склали 47,7 млрд грн, незважаючи на майже незмінні фізичні обсяги імпорту (+2%). У доларовому еквіваленті імпорт зріс на 6%, що дозволило забезпечити приріст платежів на 10%⁵. Зростання відбулося попри негативний вплив таких факторів, як збільшення податкових пільг (на 8,8 млрд грн) і занижений валютний курс, через який недоотримано близько 3,87 млрд грн. Найбільший внесок у надходження дали: нафтопродукти, тютюнові вироби, добрива, автомобілі та гази нафтові. У 2024 році аналогічна динаміка зумовлювалась розблокуванням пунктів пропуску на кордоні з Польщею, що дало тимчасовий поштовх до збільшення імпорту. Проте відновлення протестів у другій половині лютого минулого року, а також пільги на оборонні товари та електромобілі призвели до недонадходжень загалом на суму понад 7 млрд грн⁶.

Обсяги порушень митних правил у 2025 році помітно знизились – за два місяці митницями виявлено порушень на 825 млн грн⁷, що суттєво менше ніж у 2024 році (4,2 млрд грн)⁸ та співставно з 2023 роком (805 млн грн)⁹. При цьому судові органи у 2025 році наклали штрафів і конфіскацій на загальну суму понад 1 млрд грн – це один із найвищих показників серед трьох років. Така динаміка може свідчити як про зменшення ризикових операцій, так і про зміну методології виявлення та фіксації порушень.

Також Держмитслужба звертає увагу на **відмінності митного законодавства України та сусідніх країн**, що може мати практичні наслідки для малого прикордонного ввезення товарів¹⁰. Зокрема, ліміти на безмитне ввезення товарів у ЄС та Молдову є нижчими, а окремі категорії, такі як харчові продукти чи БАДи, взагалі потребують декларування або дозволені лише для юридичних осіб. Така інформація важлива не лише для громадян, але й для бізнесу, що працює в умовах неоднорідних митних підходів.

Євроінтеграція

У березні Україна продовжує активну адаптацію законодавства до вимог Європейського Союзу.

Верховна Рада схвалила в цілому євроінтеграційний законопроект №4560, який впроваджує норми Регламенту ЄС №1071/2009 у сфері автотранспортних перевезень. Закон передбачає запровадження європейських вимог до ліцензування, зокрема щодо «доброї репутації», фінансової спроможності та професійної компетентності управителів транспортних компаній. Як зазначив Віце-прем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад та територій Олексій Кулеба, **«законопроект № 4560 є ключовим для інтеграції українських перевізників до європейського транспортного простору»**, і дозволить підвищити якість послуг та конкурентоспроможність українських перевізників¹¹.

Україна також провела офіційний скринінг за Розділом 1 «Вільний рух товарів», у межах якого було презентовано прогрес у приведенні законодавства у сфері технічного регулювання транспорту у відповідність до стандартів ЄС. Заступник Міністра розвитку громад та територій Сергій Деркач наголосив: **«розділи технічного регулювання на транспорті – одні з найскладніших для скринінгу на відповідність вимогам ЄС»**, проте навіть в умовах війни Україна демонструє поступ у цій сфері. Під час зустрічі з Єврокомісією у Брюсселі 4–5 березня він презентував вимоги до сертифікації колісних транспортних засобів та рівень відповідності українського законодавства регламентам ЄС 2018/858, 168/2013, 2016/1628 та Директиві 2013/53¹².



Іванна Климпуш-Цинцадзе,
народний депутат України, голова Комітету Верховної Ради України
з питань інтеграції до Європейського Союзу

коментар для огляду

Основною метою прийняття Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу» було вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства й економіки у перевезенні пасажирів та вантажів, безпеки перевезень, адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно з Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Вдалося врегулювати ряд питань, які стосуються ліцензування автомобільних перевезень, процедури оформлення, видачі та моніторингу відповідних свідоцтв професійної компетентності менеджерів (управителів) з перевезень. Водночас окремі положення Закону України «Про автомобільний транспорт» оновилися і стали відповідати сучасним зобов'язанням України щодо імплементації Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21.10.2009, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради № 96/26. Оновленням законодавчої бази вдалося визначити особливості ліцензування на автомобільному транспорті відповідно до положень Регламенту (ЄС) № 1071/2009, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до професії автомобільних перевізників, та передбачити умови щодо державної реєстрації автомобільного перевізника як суб'єкта господарювання та його офісу, бездоганної ділової репутації, професійної компетентності, належного фінансового стану.

У митній сфері Україна працює над фундаментальним оновленням законодавства на основі Митного кодексу ЄС. Як повідомив заступник Міністра фінансів України Юрій Драганчук, «плануємо завершити розробку проекту нового Митного кодексу України на основі Митного кодексу ЄС до кінця квітня та очікуємо на його остаточне схвалення Верховною Радою у січні 2026»¹³. За словами заступника Голови Державної митної служби Владислава Суворова, «Митний кодекс – це основа Митного союзу, і без відповідного митного законодавства вступ до ЄС неможливий»¹⁴.

Очікується, що **до 1 вересня 2025 року проект кодексу буде внесено до парламенту**, а в жовтні – прийнято у першому читанні. Як підкреслив директор Департаменту митної політики Мінфіну Олександр Москаленко, «наша мета – щоб у 2027 році в Україні повністю запрацювало митне законодавство, відповідне законодавству ЄС». Представник Єврокомісії, керівник напрямку митної політики DG TAXUD Томаш Міхалек, підтвердив очікування «повного узгодження митного законодавства України та ЄС, бо наступного дня після вступу у вас буде напряду застосовуватися Митний кодекс ЄС».

Державна митна служба України продовжує **внутрішню підготовку до переговорної частини євроінтеграційного процесу за розділом 29 «Митний союз»**, зокрема через участь в імітаційних сесіях скринінгу¹⁵. За словами Голови Державної митної служби України Сергія Звягінцева, цей етап супроводжується аналізом системних викликів і зосередженістю на вразливих елементах: «Ми цілеспрямовано наближаємось до повноправного членства української митниці в європейській митній спільноті – це наш ключовий вектор. Говорити про досягнення на цьому шляху важливо – це дозволяє оцінити рівень реформування. Водночас більшу увагу ми приділяємо нашим зонам росту та вразливим місцям, аби удосконалити як операційну, так і стратегічну складову».

Реформа української митниці

Реформування митної системи України відбувається в рамках цільових стратегічних документів, передусім Національної стратегії доходів – 2030. Основні напрями роботи включають гармонізацію митного законодавства з правом ЄС, цифрову трансформацію процедур, модернізацію організаційної структури, посилення антикорупційних механізмів та підготовку до повноцінного етапу переговорного процесу з Європейським Союзом за розділом 29 «Митний союз». Особливу увагу приділено ефективності митного адміністрування та зворотному зв'язку з бізнесом. У березні ухвалено законодавчі зміни, які розширюють гнучкість адміністративної відповідальності, впровадження нових технічних рішень у пілотних проєктах, розширення міжнародного діалогу з митницями країн ЄС та скандинавського регіону, а також фокус на впровадженні практик доброчесності. Водночас публічні оцінки бізнесу та результати досліджень засвідчують зменшення «сірого імпорту», підвищення ефективності процедур та стабільне функціонування ІТ-систем митниці навіть в умовах воєнного стану.

У межах реалізації Національної стратегії доходів – 2030 Державна митна служба України продовжує впровадження ключових реформ, що охоплюють цифрову трансформацію, гармонізацію законодавства, модернізацію процедур і запобігання корупції. Основними напрямками діяльності у 2025 році визначено приведення митного законодавства у відповідність до норм ЄС, розвиток ІТ-інфраструктури, продовження впровадження NCTS Фаза 5, підтримку інституту АЕО та реалізацію нового централізованого ПЗ. Серед результатів 2024 року відзначено запуск системи гарантій, впровадження функціоналу зобов'язуючих рішень і протидії корупції, а також партнерство з Всесвітньою митною організацією в межах програми A-CIP¹⁶.



Євгенія Григор'єва,
експертка з управління міграцією та кордонами
аналітичного центру «Європа Без Бар'єрів»

коментар для огляду

Поки Україна продовжує роботу над розширенням кількості компаній зі статусом АЕО та популяризацією NCTS, отримуючи два роки поспіль відповідні рекомендації від Єврокомісії, ЄС уже готується до найбільш комплексної реформи Митного союзу з моменту його заснування. Плани Єврокомісії, зокрема, передбачають перегляд Митного кодексу Союзу.

Одним з ключових елементів реформи стане трансформація статусу АЕО у новий статус для трейдерів – Trust and Check. Запровадження цього статусу передбачає надання підприємствам «зеленої смуги» для митного оформлення без втручання митниці, за умови дотримання визначених вимог. На відміну від нинішньої моделі АЕО, коли статус може отримати компанія без значного митного досвіду, для Trust and Check трейдери повинні здійснювати регулярні митні операції щонайменше протягом трьох років до моменту подання заявки.

Окрім того, компанії зі статусом Trust and Check мають забезпечити передачу даних про рух товарів у режимі реального часу зі своєї ІТ-системи до Центру митних даних ЄС (EU CDH) – задля підвищення ефективності митного нагляду та управління ризиками. У відповідь митниця дозволить випуск товарів із мінімальним контролем. Як це вплине на розвиток інституту АЕО в Україні – поки залишається відкритим питанням.



Леся Качуровська,
Директорка Всеукраїнського клубу АЕО,
фахівець з фінансів та бухгалтерського обліку

коментар для огляду

Я вважаю, що трансформація існуючої програми АЕО, яка вже була розгорнута більш ніж у 100 країнах світу, включаючи Україну, до програми наступного покоління – Trust and Check – паралельно з розвитком ІТ-систем як митниці, так і бізнесу, а також розробкою й застосуванням штучного інтелекту в багатьох сферах, є водночас значним прогресом, можливістю та викликом.

Навіть на рівні запровадження програми АЕО в Україні ми зіткнулися з питанням, якими мають бути компетенції наших фахівців, які надають підтримку в отриманні статусу АЕО та інших митних авторизацій, щоб ця допомога була дійсно корисною бізнесу та дозволяла економити ресурси, а не ставала марною витратою часу й коштів. Для якісного налаштування необхідних процесів слід виходити за межі суто митної експертизи та «приміряти взуття» власника бізнесу, директора, головного бухгалтера, фінансового директора, фахівців з кадрових питань, ІТ, податкової відповідності – фактично всіх, хто відповідає за ключові бізнес-процеси в компанії.

Програма Trust and Check передбачає ще глибшу інтеграцію в ширший спектр питань – від аналізу ризиків у великих масивах даних до виявлення ризиків у окремих фрагментах інформації та процесах, зокрема із застосуванням AI. Держава вибудовуватиме партнерські стосунки з бізнесом на ширшій основі, водночас маючи більший доступ до інформації. Виграє той, хто швидше адаптується. А щоб адаптація була правильною, потрібно чітко розуміти, як різні процеси в межах компанії впливають один на одного.

Запровадження таких технологій витіснить з ринку гравців, які тримаються за застарілі підходи, обмежену експертизу, уникають відповідальності або не мають критичного мислення. Це нова ера розвитку – як технологій, так і людського інтелекту, який тепер змушений конкурувати з технологічними рішеннями. Бізнесу доведеться переосмислити підходи до організації процесів і побудови команд. Програма АЕО у своїй новій версії Trust and Check – це вже не лише про митницю, а про весь «організм» бізнесу, де все взаємопов'язано «венами та артеріями».

Щодо впровадження **NCTS Фаза 5** заступник Голови Державної митної служби України Владислав Суворов в ефірі Українського радіо зазначив: «Із травня, коли ми перейшли на п'яту фазу, вже оформлено 68 тисяч декларацій з України і близько 20 тисяч – в Україну. Тобто менш ніж за 10 місяців ми вже перевершили результати перших 1,5 року». Попри це, за його словами, не всі перевізники користуються процедурою спільного транзиту через небажання «світити» товар та уникати оподаткування. Він також зауважив: «Питання з корупцією на митниці достатньо перегріте, але така проблема є, як і в кожній країні світу», водночас наголосивши на цілісному підході реформи відповідно до Національної стратегії доходів¹⁷.

Також триває **розвиток системи технічної підтримки користувачів NCTS**, що діє у цілодобовому режимі. Держмитслужба забезпечує не лише оперативне реагування на технічні збої, а й консультації з процедурних питань та роз'яснення щодо застосування Конвенції про спільний транзит¹⁸.

Водночас триває адаптація національного законодавства до європейських стандартів. Верховна Рада України 25 березня 2025 року **ухвалила Закон №10257 щодо змін до Митного кодексу України**, який впроваджує більш гнучкий механізм адміністративної відповідальності за порушення митних правил. Документ передбачає запровадження верхньої і нижньої межі штрафів замість фіксованих сум, а також можливість

застосування чи незастосування конфіскації залежно від обставин справи. Серед новел – уточнення процедури спрощеного митного оформлення товарів військового призначення, створення реєстру сортувальних станцій, звільнення від відповідальності у разі передачі тимчасово ввезених ТЗ для потреб оборони. Закон також містить елементи імплементації положень Митного кодексу ЄС¹⁹.

Результати змін у митній сфері отримали відображення у 9-й хвилі дослідження, проведеного Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій. **Середній час митного оформлення скоротився в 1,5 рази, а рівень «сірого імпорту» знизився до 11,6% – найнижчого показника з 2016 року.** Частка підприємств, які вважають митницю загалом ефективною, зросла до 66,5%. За словами заступника Голови Держмитслужби Владислава Суворова, «глава 29 «Митний союз» отримала одну з двох найкращих оцінок по Україні в звіті Єврокомісії за 2024 рік, і ця оцінка була найкраща серед країн-кандидатів»²⁰.



Оксана Кузяків,

Виконавча директорка, керівниця Центру досліджень сучасного суспільства
Інститут економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕД)

коментар для огляду

Результати дев'ятої хвилі дослідження «Митниця очима бізнесу», проведеного Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій, засвідчили суттєве скорочення середнього часу митного оформлення – з 9,8 до 6,5 годин – та зниження рівня «сірого імпорту» до 11,6%. Ці показники є найкращими за весь період спостережень.

Одним із факторів, що, ймовірно, сприяв пришвидшенню оформлення, є впровадження електронної черги. Частка підприємств, які вважають черги на кордоні проблемою, зменшилася з 67,7% у 2023 році до 48,8% у 2024 році.

Також варто звернути увагу на транспортний фактор. У 2024 році при експорті митне оформлення було швидшим при використанні залізничного транспорту – 5 годин проти 6,2 годин для автомобільного. При імпорті ситуація подібна: тривалість оформлення для автомобільного транспорту децю вища, що також могло впливати на загальну оцінку процедур.

Цифровізація процедур і зменшення особистих контактів із посадовими особами митниці, ймовірно, також сприяли зниженню корупційних ризиків і пришвидшенню процесів. Попри те, що технічне оснащення митниці все ще отримує порівняно низьку оцінку (3,4 бала), бізнес активно очікує на автоматизацію в майбутньому.

Частка «сірого імпорту» у 2024 році зменшилася більш ніж удвічі порівняно з 2018 роком (тоді – 25,3%). Визначити причини такої динаміки складно, але припускається, що цьому сприяли посилення контролю, зменшення корупційного тиску та більша увага до безпекової функції митниці.

Бізнес покладає сподівання на те, що подальша гармонізація митного законодавства з нормами ЄС зменшить можливості для суб'єктивного трактування норм. Подальший розвиток цих тенденцій залежатиме від цифровізації, зміцнення інституційної спроможності та модернізації інфраструктури.

У березні 2025 року продовжено **функціональне тестування підрозділів митних компетенцій у рамках пілотного проекту** Держмитслужби, зокрема – на базі Координаційно-моніторингової митниці. Підрозділ здійснює виконання митних формальностей за результатами автоматизованої системи управління ризиками незалежно від митниці оформлення. Як зазначається у повідомленні, проект спрямований на підвищення оперативності та зниження впливу людського чинника, але може супроводжуватись тимчасовими труднощами на етапі впровадження²¹.

Також Державна митна служба приділяє увагу **розвитку міжнародної співпраці у сфері обміну інформацією, управління ризиками та гармонізації процедур**. Під час багатосторонньої зустрічі з очільниками митних адміністрацій Північної Європи очільник Державної митної служби України Сергій Звягінцев заявив: «Сьогодні переважна більшість нашого митного законодавства вже адаптовано до європейських стандартів. До кінця року ми плануємо ухвалити оновлений Митний кодекс, який відповідатиме європейському зразку». У фокусі обговорень – запровадження правоохоронної функції митниці, обмін попередньою митною інформацією через SEED+, безпека IT-систем і кіберзахист²².



Фото: [Держмитслужба](#)

Антикорупційна реформа в митній сфері також стала фокусом взаємодії Держмитслужби з міжнародними партнерами. Під час зустрічі з експертами програми EU4PFM заступник Голови Державної митної служби України Владислав Суворов зазначив: «Держмитслужба активно працює над антикорупційними ініціативами, які закріплені не лише у внутрішніх документах, а й у Національній стратегії доходів. Завдяки розширенню команди експертів ми можемо більш комплексно підходити до впровадження реформ». Обговорено застосування таких механізмів, **як моніторинг способу життя, поліграф, сертифікація за ISO 37001, навчання уповноважених осіб**. Експерт EU4PFM Яцек Капіца наголосив: «Зміна внутрішньої культури та особисте ставлення працівників митних органів до антикорупційної політики – чи не найголовніший орієнтир для Держмитслужби»²³.

Цифрові новації

Цифровізація прикордонного адміністрування України сконцентрувалася навколо масштабування проєкту «ЄЧерга», що охопив усі ліцензовані вантажні транспортні засоби масою від 3,5 тонн. За словами Віцепрем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад та територій Олексія Кулеби, проєкт розширено у відповідь на позитивний досвід його впровадження: «За час дії проєкту понад 1,5 мільйона вантажівок вже перетнуло кордон за онлайн-записом. Тож масштабуємо проєкт далі»²⁴.

Реалізація масштабування **відбулася у три етапи – 11, 18 та 25 березня,** що забезпечило поступове охоплення 23 пунктів пропуску на кордонах із Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою. Міністерство розвитку громад та територій України застерігає перевізників щодо необхідності точного дотримання критеріїв реєстрації, оскільки помилки, зокрема вибір невідповідної за тонажністю черги, призводять до втрати місця й необхідності повторного запису²⁵.

Паралельно із впровадженням ЄЧерги Державна митна служба забезпечує **інформаційну підтримку учасників перетину кордону через інтерактивну карту черг.** Як зазначено у повідомленні, цей сервіс, що стартував з початком повномасштабного вторгнення РФ, нині перетворився на важливий інструмент для міжнародних перевізників, дозволяючи «відстежувати актуальний стан черг, ситуацію в пунктах пропуску та можливі обмеження, зокрема через акції протесту чи ремонтні роботи»²⁶.

Розвиток цифрових інструментів на кордоні спостерігається і з боку сусідніх держав. Зокрема, на митному терміналі в Медиці (Польща, Підкарпатське воєводство), який межує з Україною, Підкарпатське управління Національної податково-митної адміністрації (KAS) у березні 2025 року розпочало **підготовчі роботи для запуску нової електронної послуги e-Awizacja.** Її мета – покращити управління транспортним потоком та зменшити час очікування на кордоні завдяки попередньому онлайн-інформуванню про прибуття вантажного транспорту. У межах підготовки здійснюється облаштування інфраструктури та встановлення відповідного технічного обладнання. Польська сторона позиціонує впровадження e-Awizacja як частину ширшої цифрової стратегії митного адміністрування, що має забезпечити більшу передбачуваність та ефективність роботи митниць у прикордонному регіоні.

Попри очевидні переваги цифровізації та розширення доступності електронних сервісів, постають певні ризики: можливість втрати черги через помилку реєстрації, залежність від стабільності цифрових платформ за високого навантаження, а також потенційні складнощі для перевізників з недостатніми навичками користування IT-інструментами чи відсутністю належної технічної підтримки.

Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури

У березні в Україні продовжується розвиток транскордонної інфраструктури в координації з партнерами з ЄС: відбулися міжурядові консультації з Польщею, Словаччиною та Угорщиною, розпочато або продовжено низку будівельних проєктів на ключових прикордонних напрямках, презентовано стратегічні плани для південного регіону. У фокусі дискусій – інтеграція прикордонних регіонів до європейських транспортних коридорів, спільні формати управління інфраструктурою та фінансова участь ЄС.



28 лютого в Ужгороді відбувся форум між представниками місцевих громад України та Словаччини, під час якого обговорювались питання транскордонного партнерства та **участі громад у програмах Interreg, Urbact, Cities4Cities/United4Ukraine**. Тематичні сесії були присвячені енергоефективності, «зеленим» рішенням, інфраструктурі та соціальним послугам. Заступник Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України Олексій Рябікін заявив: «Розвиток транскордонної співпраці – один із ключових інструментів для покращення добробуту громад. Завдяки спільним зусиллям ми не лише обмінюємося досвідом, а й створюємо можливості для ефективного використання європейських фінансових ресурсів»²⁷.

У рамках **новоствореної Карпатської ініціативи** відбулося **установче засідання за участі представників трьох країн – України, Польщі та Словаччини**. Пріоритетами визначено розвиток транспортних коридорів, підтримку малого бізнесу, спільну роботу в гуманітарній сфері та реалізацію стратегічних інфраструктурних проєктів за рахунок коштів ЄС, міжнародних фінансових механізмів і приватних інвесторів²⁸. Заступниця Міністра розвитку громад та територій України Марина Денисюк зазначила: «Наше бачення чітке: відбудувати Україну як сучасну, сильну та стійку країну. Одним із наших пріоритетів є зміцнення економічного потенціалу регіонів. Саме тому ми зацікавлені в співпраці, орієнтованій на спільну реалізацію проєктів».



На 10-му засіданні **Українсько-польської міжурядової комісії з питань економічного співробітництва**, що відбулося 11 березня у Варшаві, сторони акцентували на розширенні взаємодії у сфері прикордонної інфраструктури та інтегрованого управління кордонами. Обговорено реконструкцію ПП «Краківець-Корчова», «Шегині-Медика» та «Рава-Руська-Гребенне» за умовами польського кредитування, впровадження

спільного контролю на кордоні, цифрові інструменти (SENT/RMPD), а також проблематику пасажирських перевезень залізницею. Зокрема, у заяві зазначено, що **«Україна і Польща продовжують спільно працювати над модернізацією наявної прикордонної інфраструктури та будівництвом нових пунктів пропуску»**. Сторони також підтвердили готовність активізувати співпрацю у сфері цифрових сервісів на кордоні. Заступник Міністра розвитку громад та територій України Сергій Деркач наголосив: «Хочу позитивно відзначити нашу співпрацю у рамках програми Євросоюзу «Механізм сполучення Європи». Ця взаємодія дозволяє нам залучати кошти Євросоюзу для розбудови прикордонної інфраструктури. У питанні спільного кордону сьогодні ми також маємо позитивні новини від польських колег щодо фіналізації Угоди про спільний митний та прикордонний контроль. Тож разом виходимо на фінальний етап підготовки до підписання Угоди між країнами»²⁹.



Михайло Хміль,

народний депутат України VII та VIII скликань, радник першого заступника Міністра фінансів України Дениса Улютіна, учасник групи експертів (з української сторони) з реалізації кредитної угоди між Україною та Польшею.

коментар для огляду

З трьох пунктів пропуску – «Шегині-Медика», «Краківець-Корчова» і «Рава-Руська-Гребенне» – найкраща динаміка зараз у ПП «Шегині-Медика». Польський підрядник «Універ» вже працює на місці, підготовчі роботи розпочалися, чекають тільки на експертизу щодо зовнішніх мереж, яка на мою думку, скоро буде готова. Я особисто був, бачив, що роботи ведуться, люди є, техніка є – тобто ситуація зрозуміла.

Щодо ПП «Краківець-Корчова» – наприкінці минулого року пройшли чергові торги, переможцем стала польська компанія ADMA. Держмитслужба уклала з нею контракт. Але відповідно до міждержавної угоди між Україною та Польщею цей контракт має погодити польський Мінфін. На жаль, із лютого немає зворотної реакції з польського боку. Мені казали, що це питання підіймалося в березні на засіданні Українсько-польської міжурядової комісії, але станом на сьогодні контракт польським Мінфіном так і не погоджено.

Що стосується ПП «Рава-Руська-Гребенне» – польською компанією Т4В проект зроблено, експертизу пройдено. Йдеться про облаштування пішого переходу окремо від транспортного напрямку. Але з польського боку немає підтвердження, що вони дзеркально реалізують свою частину. І якщо ми побудуємо перехід з нашого боку, а в них нічого не буде – сенсу в цьому, чесно кажучи, небагато.

Є ще загальне питання – зараз в уряді розглядається передача функцій замовника від Держмитслужби до Агентства відновлення. Це вже реалізовано по всіх інших пунктах, крім цих трьох, що беруть участь у програмі реконструкції за польським кредитом. І, наскільки я знаю, зараз готуються зміни до постанови КМУ, щоб і ці три пункти пропуску передати у відання Агентства відновлення. Але тут важливо зберегти чинні контракти з польськими підрядниками. В іншому випадку їх доведеться розривати – це знову затягне строки.

На ПП «Ягодин-Дорогуськ» реалізується **проект в рамках ініціативи «Шляхи солідарності Україна-ЄС»**³⁰. Йдеться про будівництво стоянки для 600 вантажівок загальною площею 13 га, а також капітальний ремонт майже 2 км автодороги М-07. Координацію з українського боку здійснює Служба відновлення у Волинській області. Найближчим часом планується оголошення тендеру на розробку проектної документації.

У межах реалізації проекту на ПП «Ягодин-Дорогуськ» фінансування здійснюється за рахунок коштів державного бюджету відповідно до постанови КМУ №174 від 18.02.2025 р. та положень Стратегії розвитку прикордонної інфраструктури до 2030 року. Загальна очікувана вартість становить 457,0 млн грн, із яких 50 % (228,5 млн грн) забезпечуються у формі грантової допомоги ЄС у межах програми Connecting Europe Facility. У попередній період модернізація пункту частково підтримувалася проектом USAID «Економічна підтримка України», однак у 2025 році відповідна допомога припинилась.

Також у межах програми «Механізм сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF) **розпочато проєкт реконструкції пункту пропуску «Лужанка-Берегшурань»³¹**. До Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Закарпатській області вже надійшов перший платіж у розмірі 1,691 млн євро. Загальна сума фінансування з боку ЄС становить 4,832 млн євро. Передбачено повну заміну дорожнього покриття, створення нових ділянок для митного й прикордонного контролю, будівництво боксів поглибленого огляду, облаштування пішохідної зони, а також технічне обстеження існуючих об'єктів.



На під'їзді до ПП «Лужанка-Берегшурань» Міжнародна організація з міграції (МОМ) реалізує окремий проєкт, який передбачає облаштування смуги для порожніх вантажівок довжиною 170 м і шириною 3,75 м. Роботи здійснюються за підтримки Європейського Союзу у співпраці зі Службою відновлення. Водночас проводиться технічний нагляд, а дорожнє полотно влаштовується із двохшарового асфальту та дренажним прошарком³².

У Закарпатській області завершується підготовка до **відкриття нового автомобільного пункту пропуску «Велика Паладь-Надьгодош»³³**. За словами Заступника Міністра розвитку громад та територій України Олексія Соболева, «відкриття КПП дозволить розвантажити напрямок «Лужанка-Берегшурань» і значно пришвидшити логістику в регіоні». Об'єкт збудований на тимчасовій інфраструктурі й розрахований на пропуск легкових автомобілів вагою до 3,5 тонн у денний час. З українського боку проєкт реалізується в межах Стратегії розбудови прикордонної інфраструктури до 2030 року, а фінансування угорської частини забезпечено урядом Угорщини.



Фото: [Мінрозвитку](#)

Представники Європейського Союзу, МОМ та Міжнародного центру розвитку міграційної політики здійснили спільний візит до пунктів пропуску в Закарпатській області³⁴. Особливу увагу приділено питанням **енергетичної автономії інфраструктури**. Розглядаються технічні можливості для встановлення інверторів та сонячних панелей, які дозволять забезпечити безперебійну роботу КПП в умовах пошкодженої енергетичної системи. За результатами інспекції було зібрано дані про потреби об'єктів та обсяг необхідного обладнання



Пункт перетину кордону «Рені-Джурджулешть» залишається одним з найбільш навантажених прикордонних пунктів. У рамках міжнародної допомоги МОМ передала на об'єкт **ручні сканери, автоматизовані вагові комплекси, меблі, офісне обладнання та генератор**. За словами програмного менеджера МОМ Массімо Раманзіна, «нові ручні сканери та автоматизовані вагові комплекси, а також облаштовані приміщення контролю сільськогосподарських товарів забезпечать швидке та ефективно опрацювання вантажів, що проходять через пункт пропуску»³⁵.

На українсько-румунському напрямку продовжується реалізація проекту КПП «Біла Церква-Сігету Мармаціей». У публікації InfoPost.Media є деталізований хронологічний огляд проекту: від початкових домовленостей 2015 року до ратифікації двосторонніх угод у грудні 2024-го³⁶. Уточнюється, що румунська сторона завершила понад 50% робіт, включаючи міст через Тису, та зводить митний термінал площею майже 1 га за стандартами програми POIM. Водночас з українського боку проєкт реалізується на тимчасовій інфраструктурі, в тому числі за допомогою модульних конструкцій.

За офіційною інформацією, у 2025 році КМУ виділив лише 20 млн грн на роботи, що є у чотири рази менше за обсяг фінансування для КПП «Велика Паладь-Надьгодош». За оцінкою місцевої влади, після запуску пункту можна очікувати розвантаження напрямків «Порубне-Сірет» і «Дякове-Халмеу», які залишаються перенасиченими вантажним трафіком. Іонел Богдан, голова повітової ради Марамурешу, підкреслив гуманітарну складову проєкту: «У Марамуреші є понад 30 000 україномовних жителів. Люди мають родичів, друзів, зв'язки між собою, але не мають пунктів перетину кордону крім «Солотвино-Сігету Мармаціей». Відстань між «Білою Церквою» і найближчим ПП «Дякове-Халмеу» становить 116 км, а до «Порубного» – 300 км. Відкриття нового пункту пропуску не лише покращить логістику, а й дозволить частково знизити навантаження на транспортну інфраструктуру в межах Закарпатської і Чернівецької областей.

У матеріалі «**Уроки з фінансування транспортної інфраструктури фондами ЄС**» Центру транспортних стратегій подано експертну оцінку ефективних підходів Євросоюзу до фінансування прикордонної інфраструктури **в межах програм СЕФ, Interreg, Horizon Europe**³⁷. За словами експертів, «фінансування має ґрунтуватися на стратегічному баченні розвитку регіону, відповідності національним планам та здатності до реалізації проєктів». У матеріалі підкреслюється важливість підготовки якісної проєктної документації, міжвідомчої координації та постійної комунікації з Єврокомісією. Також йдеться про важливість формування національних інституцій, здатних реалізовувати великі інфраструктурні проєкти у сфері прикордонного управління та логістики.

Стратегія ІУК. Навчання та розвиток

У рамках інтегрованого управління кордоном в березні було проведено низку заходів, спрямованих на посилення кадрової спроможності, вдосконалення професійних компетенцій, розвиток міжнародного співробітництва та ефективне реагування на сучасні виклики у прикордонній сфері.

4 березня на **п'ятому засіданні тимчасової робочої групи** презентовано проміжні результати аналізу стану ІУК. Зокрема, було розглянуто висновки робочої зустрічі у штаб-квартирі FRONTEX щодо прикордонної безпеки в регіоні Східного партнерства. Міжнародні експерти, серед яких Марчін Данішевський (FRONTEX), Роман Горбовий (МОМ) та Ірина Сушко («Європа Без Бар'єрів»), підкреслили **важливість завершення аналітичного звіту та оперативного переходу до розробки нової Стратегії ІУК**³⁸.



Фото: [ДПСУ](#)

За результатами наступного, **шостого засідання тимчасової робочої групи** (17 березня), було завершено аналіз стану ІУК та **схвалено підсумковий звіт, який стане базою для нової Стратегії ІУК та відповідного плану заходів на 2026-2028 роки**³⁹. Важливим моментом стало долучення до роботи групи представника Європейської Комісії. Залучені до роботи ТРГ експерти Марта Зарецка (FRONTEX) та В'ячеслав Топоров (ICMPD) дали позитивну оцінку проведеної роботи.

У наданому Держприкордонслужбою звіті за результатами міжвідомчого аналізу реалізації Стратегії інтегрованого управління державним кордоном на період до 2025 року зазначено, що загалом досягнуто основних стратегічних цілей, попри виклики, пов'язані з безпековою ситуацією. Відзначено підвищення координації дій між суб'єктами ІУК, а також посилену увагу до питань дотримання прав людини, антикорупційної доброчесності та взаємодії з громадянським суспільством.

Водночас зафіксовано потребу вдосконалення планування заходів, покращення горизонтальної взаємодії між суб'єктами ІУК та забезпечення своєчасного обміну інформацією. Серед окремих викликів – відсутність спільного патрулювання з прикордонними службами Польщі та Угорщини, нормативні прогалини у функціонуванні координаційного центру протидії транскордонній злочинності та необхідність уніфікації термінології в документах ІУК.

На підставі звіту розпочато підготовку нової Стратегії ІУК та Плану заходів на 2026–2028 роки. Згідно з інформацією, проєкт Указу Президента планується розробити до червня 2025 року, а оновлений план реалізації подати на розгляд Уряду до кінця року. Передбачено, що фінансування здійснюватиметься як за рахунок державного бюджету, так і за підтримки міжнародної технічної допомоги.

Також наприкінці березня члени групи пройшли навчальний курс від FRONTEX, присвячений розробці національної стратегії інтегрованого управління кордонами.



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

коментар для огляду

Тренінг, проведений FRONTEX, став корисним теоретичним орієнтиром в роботі членів тимчасової робочої групи, що працює над оновленням Стратегії ІУК відповідно до кращих практик держав-членів ЄС. Учасники тренінгу мали змогу долучитись до презентацій та обміну досвідом Латвії, Німеччини, Естонії та ознайомитись із баченням та принципами розробки стратегічних документів від представників Європейської Комісії.

Дуже важливим для українських учасників була інформація, пов'язана з фундаментальними правами людини та їх імплементацією у порядок денний управління кордонами. Практична робота зі стратегічними документами, аналіз кращих практик та обмін досвідом – все це стало важливим підґрунтям успішного проведення тренінгу.

В рамках **посилення освітньої співпраці** у березні до Національної академії ДПСУ прибули керівники прикордонних навчальних центрів з країн Балтії та Польщі⁴⁰. Візит мав на меті обмін досвідом та поглиблення співпраці в підготовці прикордонних фахівців за стандартами ЄС. Участь у заході взяли представники Коледжу Держприкордонслужби Латвії, Естонської академії безпекових наук, Прикордонної школи Литви та Центру підготовки прикордонників Польщі. Ректор академії генерал-майор Олександр Луцький презентував систему підготовки кадрів та сучасну матеріально-технічну базу. За результатами зустрічі підписано меморандум із Литвою та план співпраці з польськими колегами на 2025 рік.

Крім того **команда з кібербезпеки ДПСУ виборола перше місце на змаганнях Capture the Flag**, проведених у межах Міжнародного форуму кіберстійкості 2025⁴¹. Форум зібрав представників державних установ та приватних компаній, зокрема міжнародних корпорацій, таких як Google, Fortinet, CISCO. Змагання включали моделювання реальних кібератак, аналіз шкідливого програмного забезпечення та розслідування інцидентів.

У сфері митного адміністрування Держмитслужба України організувала **навчальний семінар щодо оформлення інцидентів у процедурі NCTS**⁴². Під час заходу було наголошено на важливості оперативної фіксації інцидентів через систему ERMIS (фаза 5 NCTS). Відзначено, що правильна координація митних органів та перевізників дозволяє уникнути затримок та зайвих адміністративних процедур. Водночас експерти підкреслили необхідність подальшої уніфікації термінології в новому Митному кодексі України відповідно до міжнародних стандартів.

Транспортна інтеграція і розвиток логістики

У березні зберігалася динаміка міжнародної транспортної інтеграції України, водночас залишалася актуальною потреба у подальшому зміцненні безпеки та залученні підтримки з боку міжнародних партнерів. У цей період реалізовувались стратегічні проекти у сфері залізничного сполучення з країнами ЄС – від розширення мережі європейської колії та модернізації прикордонної інфраструктури до посилення співпраці з партнерами та зростання пасажиропотоку на напрямках між Україною та Європою.

Одним з напрямів є **реформа міжнародних автобусних перевезень**⁴³. Як повідомив заступник Міністра розвитку громад та територій Сергій Деркач, за останній місяць через новий онлайн-кабінет перевізники подали майже 150 заявок на відкриття, продовження або зміну маршрутів. Він також наголосив, що впровадження слотування на кордоні дозволило забезпечити своєчасний перетин кордону для 70% автобусів на 23 пунктах пропуску. Водночас Україна успішно розширює співпрацю з європейськими країнами. Відбулося **спрощення умов відкриття нових маршрутів з Естонією**⁴⁴. За словами Сергія Деркача, українським перевізникам тепер не потрібно шукати паритетного партнера в Естонії, а дозволи видаватимуться терміном на 5 років: «Це дозволить українським перевізникам витратити значно менше часу та ресурсів для створення нових автобусних мереж. Це також забезпечить сталість та прогнозованість для бізнесу».

З 1 квітня впроваджено **новий порядок видачі журналів Interbus для нерегулярних міжнародних перевезень**⁴⁵. Мінрозвитку повідомило, що єдиним уповноваженим підприємством для видачі журналів стало ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки». Відтепер журнали можна замовити виключно через онлайн-кабінет, що дозволить уникнути підробок та автоматизувати перевірку їх оригінальності під час перетину кордону.

Іншим напрямом є **розвиток залізничних сполучень**. Відтак, заступник Міністра фінансів України Олександр Кава на конференції аналітичного центру We Build Ukraine **анонсував початок будівництва євроколії Чернівці–Сучава (Румунія) у 2026 році**⁴⁶. Наразі триває підготовка техніко-економічного обґрунтування. За словами Олександра Кави, цей проєкт дозволить Чернівцям «стати другим обласним центром після Ужгорода, який отримає вихід на євроколію безпосередньо в місті». Водночас він нагадав, що вже триває будівництво євроколії Чоп–Ужгород, фінансування якого забезпечено на 50% програмою ЄС Connecting Europe Facility (CEF) і на 50% з держбюджету України. Запуск цього сполучення запланований вже на літо 2025 року, що дозволить налагодити пряме пасажирське залізничне сполучення Ужгорода з Будапештом, Братиславою, Прагою, Віднем та Дрезденом, а також забезпечить прямий обмін вантажами між Ужгородом та європейськими партнерами.

Окремо варто відзначити **поглиблення співпраці України з Латвією в залізничному секторі**⁴⁷. Під час 11-го засідання Міжурядової українсько-латвійської комісії з економічного та науково-технічного співробітництва, заступниця Міністра розвитку громад та територій Марина Денисюк наголосила на стратегічних перспективах

інтеграції української залізниці до проєкту Rail Baltica з європейською колією 1435 мм. Крім того, важливим є **спільний українсько-литовський проєкт** з компанією LTG Infra щодо будівництва пункту перестановки візків на станції Шяштокай, що забезпечить новий транспортний коридор для українських вантажів до портів Латвії. Україна очікує підтримки Латвії у фінансуванні цього проєкту. Марина Денисюк також презентувала проєкти реконструкції прикордонних залізничних колій Мостицька II–Скнилів–Львів, будівництва вантажного та пасажирського терміналів з євроколією Львів–Скнилів і проєкт оновлення парку локомотивів Укрзалізниці. Окремо зазначалося про потребу у постійній угоді з ЄС щодо автомобільних вантажних перевезень.

Важливим кроком у напрямку розвитку залізничної інфраструктури стало **підписання угоди з Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) про передачу Укрзалізниці €50 млн для модернізації ключових залізничних пунктів пропуску** на кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією⁴⁸. Як зазначив Віцепрем'єр-міністр України – Міністр розвитку громад та територій Олексій Кулеба, це фінансування є частиною ширшої підтримки ЄІБ загальною сумою €150 млн, що погоджена ще у 2016 році. Практичним підтвердженням успішності запровадження нових залізничних маршрутів стала інформація про перевезення вже **10 тисяч пасажирів маршрутом Київ–Чоп–Братислава**⁴⁹.

Значну увагу приділено **посиленню безпеки судноплавства на Дунаї**. На нараді експертів Дунайської Комісії у Будапешті заступник Міністра розвитку громад та територій Андрій Кашуба запропонував ухвалити оновлену редакцію рекомендацій із забезпечення безпеки судноплавства з чіткими і обов'язковими вимогами: «З початку повномасштабного вторгнення росія понад 70 разів атакувала українські порти, знищила сотні об'єктів інфраструктури, постраждали цивільні. Ми запропонували зробити оновлені заходи безпеки на Дунаї обов'язковими для всіх країн-членів Комісії»⁵⁰.

18 березня Міністерство розвитку громад та територій України презентувало **Інвестиційний план відновлення Бессарабії (BRIP)**, підготовлений міжнародною консалтинговою компанією RoyalHaskoningDHV за підтримки ЄБРР⁵¹. «Блокада українських чорноморських портів зробила дунайські порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ ключовими для підтримки експорту та торгівлі нашої країни. Пропускна спроможність портів зросла більш ніж удвічі», – зазначив заступник Міністра Андрій Кашуба, коментуючи роль південного логістичного коридору. У документі також **визначено необхідність термінових інвестицій у модернізацію портової інфраструктури, залізничного і дорожнього сполучення та підвищення ефективності логістики аграрного експорту**.

Важливим аспектом **міжнародної співпраці у морській сфері** став перший візит Генерального секретаря **Міжнародної морської організації (ІМО)** Арсеніо Домінгеса до України. Віцепрем'єр-міністр України – Міністр розвитку громад та територій України Олексій Кулеба наголосив на важливості безпеки портів для глобальної продовольчої стабільності: «Захист портів – це не тільки питання нашої економічної стабільності, але й продовольчої безпеки світу. На нас розраховують у всьому світі. Важливо також паралельно чинити тиск на тіньовий танкерний флот росії, який продовжує транспортувати нафту по всьому світу, фінансуючи війну проти України»⁵².

З метою вирішення системних проблем морської галузі при Мінрозвитку створена Координаційна рада, яка займатиметься **врегулюванням землекористування у портах, встановленням прозорих процедур доступу до портової інфраструктури та запобіганням рейдерським захопленням**. Як наголосив Віцепрем'єр-міністр України – Міністр розвитку громад та територій України Олексій Кулеба: «Неврегульованість питання землекористування ставить під загрозу безпеку мореплавства, заважає розвивати інфраструктуру, залучати інвестиції та ефективно управляти державними активами»⁵³.

У сфері міжнародної допомоги важливим є **співробітництво з Данією**. Перша заступниця Міністра розвитку громад та територій Альона Шкрум відзначила активну участь Данії у відновленні критичної інфраструктури України, зокрема міста Миколаєва та морської галузі: «Данія – наш надійний партнер. Це справжній приклад того, як міжнародні партнери можуть координувати свої зусилля для допомоги Україні. Уже є Стратегія Дансько-Української співпраці, яка чітко визначає потреби України та її стратегічні цілі»⁵⁴. Аналогічна **співпраця триває з Францією**. Заступник Міністра розвитку громад та територій України Андрій Кашуба підкреслив важливість залучення французьких партнерів до розвитку морських портів: «Порти сьогодні відіграють одну з ключових ролей економічної стійкості країни та продовольчої безпеки світу. Разом з АМПУ працюємо з представниками стивідорних компаній над розвитком спільних проєктів»⁵⁵.

Поряд із розвитком портової інфраструктури, модернізація прикордонних пунктів пропуску на півдні України також розглядається як елемент забезпечення сталих логістичних маршрутів. У цьому контексті важливим залишається використання переправи Орлівка – Ісакча, яка під час блокади морських напрямків стала важливою альтернативою.



Юрій Дімчогло,
співзасновник ТОВ «ПОРОМНИЙ КОМПЛЕКС ОРЛІВКА»

коментар для огляду

В умовах воєнного стану та, як наслідок, занепаду економіки, поромна переправа Орлівка – Ісакча відіграла важливу роль у розвитку нових логістичних рішень для експорту продукції українських виробників та імпорту широкого асортименту товарів іноземного походження. Особливо це відчувалося в період блокування морських портів «Великої Одеси», коли експорт зернової продукції вітчизняного виробництва через порти, розташовані в акваторії р. Дунай, досяг найбільшого обсягу за весь час існування Придунайського регіону. Існування альтернативного маршруту для транзиту, експорту та імпорту продукції є вкрай важливим для нашої держави. Це було емпірично підтверджено протягом останніх трьох років, відколи країна фактично перебуває у стані війни з агресором.

Найважливішим інфраструктурним рішенням для розвитку Придунайського регіону є розвиток залізниці подвійного стандарту – європейської та української колії – з метою збільшення обсягів вантажоперевезень залізничним транспортом та встановлення прямого залізничного сполучення України з державами Європейського Союзу.

Як зазначає керівник Моніторингової групи Інституту Чорноморських стратегічних досліджень Андрій Клименко, атаки агресора мають на меті **підірвати стабільність роботи українського морського коридору**, створюючи умови для повернення контролю росії: «В росії добре розуміють, що український морський експорт – це гроші, які йдуть у бюджет на війну проти рф. Тому зараз основний ризик для Одеської області і всієї західної частини Чорноморського регіону – це російські атаки з повітря»⁵⁶.

Лінки на публікації

- [1 Від початку року товарообіг України склав \\$17,6 млрд \(Держмитслужба\)](#)
- [2 За два місяці 2024 року товарообіг склав \\$16,8 млрд \(Держмитслужба\)](#)
- [3 За 2 місяці 2023 року товарообіг склав \\$16,6 млрд, що на 30% менше, ніж за аналогічний період 2022 року \(Держмитслужба\)](#)
- [4 За січень-лютий 2025 року найбільш експортованим з України товаром стала кукурудза \(Держмитслужба\)](#)
- [5 Лютий 2025 року: зростання митних платежів при практично незмінних обсягах імпорту \(Держмитслужба\)](#)
- [6 Надходження митних платежів до Держбюджету в 2024 році демонструють суттєве зростання \(Держмитслужба\)](#)
- [7 Від початку року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил вже на 825 млн грн \(Держмитслужба\)](#)
- [8 За січень-лютий 2024 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на суму 4,2 млрд грн \(Держмитслужба\)](#)
- [9 За два місяці 2023 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на суму 805 млн грн \(Держмитслужба\)](#)
- [10 Різниця у митному законодавстві сусідніх країн: що важливо пам'ятати громадянам? \(Держмитслужба\)](#)
- [11 Євроінтеграція ринку послуг автомобільного транспорту: схвалено законопроект № 4560 \(Мінрозвитку\)](#)
- [12 Офіційний скринінг за розділом 1 “Вільний рух товарів”: Сергій Деркач взяв участь у зустрічі з Єврокомісією \(Мінрозвитку\)](#)
- [13 Євроінтеграція: Україна прагне отримати новий Митний кодекс на основі Митного кодексу ЄС у 2026 році \(Мінфін\)](#)
- [14 Євроінтеграція: Україна прагне отримати новий Митний кодекс на основі Митного кодексу ЄС у 2026 році \(Держмитслужба\)](#)
- [15 Наше завдання – не просто впровадити норми ЄС, а створити в Україні ефективну митну систему \(Держмитслужба\)](#)
- [16 Нацстратегія доходів України: ключові результати митного напрямку та подальші перспективи \(Держмитслужба\)](#)
- [17 Що таке «митний безвіз» на практиці та чому несумлінний бізнес його оминає? \(Держмитслужба\)](#)
- [18 Служба підтримки з питань спільного транзиту Держмитслужби працює з метою надання технічної та консультаційної підтримки користувачам електронної транзитної системи і приймає запити цілодобово \(Держмитслужба\)](#)
- [19 Верховна Рада прийняла зміни до Митного Кодексу України щодо справедливого розгляду судами справ про порушення митних правил \(Мінфін\)](#)
- [20 Митниця очима бізнесу: час митного оформлення скоротився у 1,5 рази, а рівень “сірого імпорту” – рекордно низький \(Держмитслужба\)](#)
- [21 Держмитслужба реалізує черговий етап пілотного проекту виконання митних формальностей під розділом митних компетенцій \(Держмитслужба\)](#)
- [22 Керівники митних адміністрацій України та країн Північної Європи зустрілися в Києві для посилення співпраці \(Держмитслужба\)](#)
- [23 Держмитслужба переймає європейський досвід запобігання корупції \(Держмитслужба\)](#)
- [24 Масштабування єЧерги: всі ліцензовані вантажівки перетинатимуть кордон за онлайн-записом \(Мінрозвитку\)](#)
- [25 єЧерга: триває масштабування системи для вантажівок від 3,5 тонн \(Мінрозвитку\)](#)
- [26 Переглядайте стан черг на кордоні за допомогою інтерактивної карти! \(Держмитслужба\)](#)

- [27 Україна та Словаччина поглиблюють транскордонне співробітництво \(Мінрозвитку\)](#)
- [28 Польща та Словаччина допомагатимуть Україні відновлювати та розвивати Карпатський регіон \(Мінрозвитку\)](#)
- [29 Відбулось 10-те засідання Українсько-польської міжурядової комісії з питань економічного співробітництва \(Мінрозвитку\)](#)
- [30 Розбудовуємо прикордонну інфраструктуру пункту пропуску «Ягодин – Дорогуськ» \(Агентство відновлення\)](#)
- [31 Реконструкція пункту пропуску «Лужанка»: стартували проектні роботи \(Агентство відновлення\)](#)
- [32 Розширення під'їзду до КПП «Лужанка»: облаштовуємо нову смугу для порожніх вантажівок \(Агентство відновлення\)](#)
- [33 Завершується підготовка до відкриття пункту пропуску “Велика Паладь – Надьгодош” з Угорщиною \(Мінрозвитку\)](#)
- [34 Розширення міжнародного партнерства: представники Євросоюзу відвідали найбільші пункти пропуску в Закарпатській області \(Агентство відновлення\)](#)
- [35 Європейський Союз та МОМ продовжують модернізацію пунктів перетину кордону України для посилення безпеки, ефективності та швидкості їхньої роботи, а також збільшення торговельних потоків \(Фейсбук сторінка ІОМ Ukraine\)](#)
- [36 Міст через Тису: як іде будівництво нового пункту пропуску з Румунією та чому це важливо \(InfoPost, Media\)](#)
- [37 Уроки з фінансування транспортної інфраструктури фондами ЄС \(ЦТС\)](#)
- [38 Відбулося п'яте засідання тимчасової робочої групи з проведення аналізу інтегрованого управління державним кордоном України \(ДПСУ\)](#)
- [39 Завершено проведення аналізу стану інтегрованого управління державним кордоном \(ДПСУ\)](#)
- [40 У Національну академію ДПСУ прибули керівники прикордонних навчальних центрів країн Балтії та Польщі \(ДПСУ\)](#)
- [41 Команда з кібербезпеки ДПСУ виборола перше місце на змаганнях Міжнародного форуму кіберстійкості 2025 \(ДПСУ\)](#)
- [42 Особливості оформлення інцидентів у спільному транзиті: Держмитслужба провела навчальний семінар для посадових осіб митниць \(Держмитслужба\)](#)
- [43 Реформа міжнародних автобусних перевезень: Мінрозвитку провело зустріч з перевізниками \(Мінрозвитку\)](#)
- [44 Спростуємо відкриття маршрутів з Естонією: відбулось засідання Змішаної комісії \(Мінрозвитку\)](#)
- [45 Журнали Interbus має право видавати лише уповноважене Мінрозвитку підприємство \(Мінрозвитку\)](#)
- [46 Будівництво євроколії Чернівці-Сучава розпочнеться в 2026 році \(Інтерфакс-Україна\)](#)
- [47 Латвія допомагатиме Україні розбудовувати прикордонну залізничну інфраструктуру \(Мінрозвитку\)](#)
- [48 Європейський інвестиційний банк спрямував ще €50 мільйонів на модернізацію Укрзалізниці \(Мінрозвитку\)](#)
- [49 Маршрутом Київ – Чоп – Братислава перевезено 10 тисяч пасажирів \(Мінрозвитку\)](#)
- [50 Україна запропонувала оновлені заходи безпеки та охорони судноплавства на Дунаї \(Мінрозвитку\)](#)
- [51 Презентовано Інвестиційний план відновлення регіону Бессарабії \(Мінрозвитку\)](#)
- [52 Мінрозвитку та ІМО зміцнюють співпрацю для забезпечення безпеки портів України \(Мінрозвитку\)](#)
- [53 Рівні умови для бізнесу у портах: у Мінрозвитку запрацювала спеціальна Координаційна рада \(Мінрозвитку\)](#)
- [54 Україна та Данія зміцнюють співпрацю в напрямках підтримки і відновлення \(Мінрозвитку\)](#)
- [55 Україна та Франція зміцнюють співпрацю у сфері розвитку морських портів \(Мінрозвитку\)](#)
- [56 Обстрілюючи українські порти, росія хоче повернення формату "зернового коридору" \(ЦТС\)](#)