

Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами

Зміст

	Вступ	
	Рух осіб та товарів	4
	Євроінтеграція	11
	Реформа української митниці	12
	Неінфраструктурні рішення на кордоні	15
	Спеціальний блок: Цифровізація міжнародних перевезень: ЕКМТ та смарт-тахографи	16
	Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури	20
	Стратегічні документи. Навчання та розвиток	24
	Транспортна інтеграція і розвиток логістики	28
	Лінки на публікації	32

Вступ

У жовтні 2025 року в сфері інтегрованого управління кордонами відбулися події, які одночасно стосувалися нормативного планування, розвитку інфраструктури, технічного оснащення та міжнародної координації. Ключові процеси були зосереджені на підвищенні пропускної спроможності кордону, удосконаленні процедур контролю, модернізації обладнання та розширенні співпраці з партнерами ЄС.

У сфері стратегічного планування тривали консультації щодо оновлених документів державної політики – Стратегії інтегрованого управління державним кордоном та Стратегії міграційної політики.

На рівні інфраструктури та технічного забезпечення продовжилась робота з оцінки стану сканувальних систем, модернізації рентгенівських комплексів і запровадження оперативних налаштувань для підвищення ефективності огляду. Українські прикордонні та митні підрозділи брали участь у навчальних візитах і тренінгах, спрямованих на підвищення якості аналізу зображень, роботу з високоефективними інспекційними системами та обмін практиками з іноземними адміністраціями.

Міжнародна співпраця – один із елементів місяця: від зустрічей із Консультативною місією Європейського Союзу (КМЄС) в Україні, дипломатичними представництвами та урядовими делегаціями країн-сусідів до участі у регіональних ініціативах, що охоплюють стандарти документальної експертизи, прикордонну безпеку та технічну підтримку інфраструктури.

На різних ділянках кордону триває реалізація 11 проєктів в рамках Connecting Europe Facility (CEF), спрямованих на модернізацію транспортних коридорів, покращення сполучення та інтеграцію України до мережі TEN-T. Ці ініціативи формують основу довгострокового оновлення логістичної інфраструктури та поступового узгодження стандартів із вимогами ЄС.

Також у цьому випуску виділено спеціальний блок «Цифровізація міжнародних перевезень: ЄКМТ та смарт-тахографи», присвячений результатам експертного обговорення за участі EU4IBM-Resilience, представників АсМАП України та бізнесу. У матеріалі – технічні і регуляторні параметри впровадження електронних ЄКМТ-дозволів, особливості запуску смарт-тахографів другого покоління та позиції перевізників щодо перехідних періодів і практичних викликів цифровізації.

Спостерігається системний рух у напрямі зміцнення спроможностей у сфері ІУК – від оновлення політик і технічних інструментів до підвищення кваліфікації персоналу та розширення міжнародної взаємодії. Це формує основу для подальшого узгодження процедур контролю з практиками ЄС та забезпечення більш стабільної роботи пунктів пропуску.

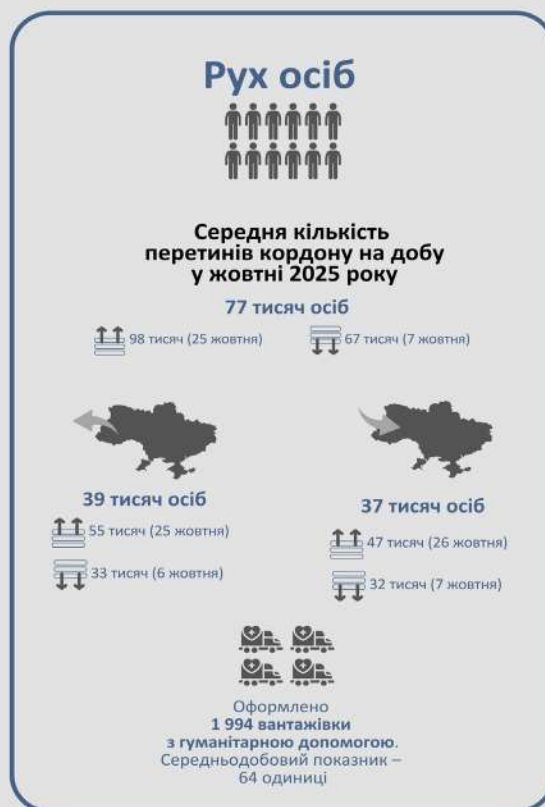
Цей огляд створено за фінансової підтримки Європейського Союзу.

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

За інформацією Західного регіонального управління Державної прикордонної служби України¹ (Держприкордонслужби) у жовтні **показники руху через західні кордони України з ЄС та Молдовою** (у Чернівецькій області) демонстрували подальше зниження порівняно з серпнем і вереснем. Загальний пасажиропотік скоротився до приблизно **2,38 млн осіб**, тобто нижче рівня вересня (близько 2,7 млн) і відчутно нижче серпня, коли було зафіксовано понад 3,3 млн перетинів. Обсяги виїзду та в'їзду в жовтні зменшилися однаково: виїзд становив орієнтовно 1,22 млн осіб (у вересні – 1,33 млн; у серпні – 1,65 млн), а в'їзд – близько 1,16 млн (у вересні – 1,37 млн; у серпні – понад 1,65 млн). Зберігалася структурна стабільність: громадяни України залишалися найбільшою категорією серед прибулих упродовж усіх місяців, проте їхній абсолютний добовий потік поступово знижувався – від серпневих пікових значень до середнього рівня 33–36 тис. у жовтні.



Навантаження на польський напрямок також демонструвало спадну динаміку: якщо в серпні середньодобові показники перевищували 28–30 тис. перетинів, то у вересні вони стабілізувалися на рівні 26 тис., а в жовтні знизилися до близько 24 тис. Пікові значення жовтня були нижчими, ніж у двох попередніх місяцях.

Після серпневих середньодобових показників руху у 23–24 тис. **транспортних засобів** жовтневі показники опустилися до стабільного діапазону 17–21 тис., що відповідає рівню вересня. **Рух гуманітарних вантажів** упродовж трьох місяців залишався відносно стабільним, хоча також демонстрував поступове зменшення: серпень – понад 2,2 тис. оформлених вантажівок, вересень – трохи більше як 2 тис., жовтень – 1 994 одиниці. Середньодобові обсяги знизилися від серпневих 70–75 до жовтневих 64 вантажівок. Попри зниження загального пасажирського й транспортного руху, структура гуманітарних вантажопотоків залишалася сталою, без різких коливань.

Дозвіл на виїзд чоловіків віком 18-22 років, ухвалений наприкінці серпня, привернув значну увагу українських та європейських медіа. Офіційні коментарі Держприкордонслужби фіксують обмежений вплив цієї категорії на загальний пасажиропотік. Речник відомства Андрій Демченко підкреслює, що служба не веде обліку перетинів за віковими групами², але **від загальної кількості подорожуючих чоловіки 18-22 років становлять невелику частку і не створюють додаткового навантаження на кордоні**³. За його словами, у будні через кордон в обох напрямках проходить близько 90 тис. осіб, у вихідні цей показник зростає до 120 тис., і в цих обсягах категорія 18-22 років не є визначальною. Саме **зростання загальної кількості подорожей, зокрема у період осінніх канікул**, а не зміна правил виїзду молодих чоловіків, **названо головним чинником появи черг на кордоні** з Польщею наприкінці жовтня⁴. Одночасно наголошується, що чоловіки 18-22 років перетинають кордон як на виїзд, так і на в'їзд.

Міністерства внутрішніх справ та прикордонні служби країн ЄС зі свого боку **фіксують зміни потоків у віковій групі 18-22 роки**. У Чехії кількість *нових* українських біженців за останні місяці зросла більш ніж удвічі, а загальна кількість отримувачів тимчасового захисту нині сягає майже 400 тис. осіб⁵. Якщо раніше чеське МВС щомісяця видавало близько 1,5 тис. дозволів на проживання, то в жовтні цей показник перевищив 3 тис. Загалом лише у вересні видано 13,5 тис. дозволів на тимчасовий захист. Прессекретарка відомства Гана Мала пов'язує цей сплеск із рішенням України дозволити виїзд чоловікам 18-22 років. Наразі Чехія **утримує одне з провідних місць у ЄС за кількістю українців** у перерахунку на населення.

Словацька прикордонна поліція фіксує понад 11 тис. перетинів кордону українськими чоловіками 18-22 років протягом одного місяця, з піковими значеннями 21-22 вересня, коли щоденно реєструвалося близько 500 перетинів⁶. Щодо Польщі: у період із 28 серпня по 28 вересня кордон цієї вікової групи перетнули понад 56 тис. українців.

Паралельно вказується на різке **зростання українських шукачів тимчасового захисту в Німеччині**: за даними МВС ФРН, кількість опрацьованих через спеціальну систему реєстрації українців зросла з 7 961 у травні 2023 року до 11 277 у серпні та 18 755 у вересні.

З початку 2025 року й до послаблення обмежень наприкінці серпня **польський кордон перетнули приблизно 45,3 тис. українців віком 18-22 роки**⁷. Протягом наступних двох місяців цей показник зріс до 98,5 тис. осіб, що відповідає орієнтовно 1600 перетинам на добу. Саме ці числа стали основою тверджень про «тисячі юнаків, які щодня виїжджають з України». Аналогічний набір цифр і тез подається з посиланням

на Politico та польську прикордонну службу: майже 45 300 чоловіків 18-22 років перетнули кордон до кінця серпня і 98 500 – упродовж двох наступних місяців, тобто близько 1600 на день⁸.

Додається, що **частина новоприбулих продовжує рух углиб ЄС**, зокрема до Німеччини, де, за даними МВС, кількість молодих українців, які в'їжджають до країни, зросла з 19 осіб на тиждень у середині серпня до 1400–1800 осіб на тиждень у жовтні.

Водночас відбуваються зміни в політиці підтримки: у Німеччині тривають дискусії щодо зміни системи допомоги, в Австрії оголошено про закриття до кінця 2025 року останнього центру для українських переселенців, у Польщі з 1 листопада стають суворішими правила проживання для більшості категорій біженців при одночасному продовженні тимчасового захисту до березня 2026 року.

Дані щодо руху українців віком 18–22 років у країни ЄС



Польща

45,3 тис. – перетнули кордон з початку 2025 року до кінця серпня
98,5 тис. – перетнули за вересень–жовтень
≈1600/день – середній добовий показник вересень–жовтень

Джерело: Polish Border Guard → Politico / Gwara Media / РБК-Україна



Словаччина

11 тис./місяць – загальний потік у цій категорії
≈500/день (21–22 вересня) – зафіксований пік

Джерело: Словацька прикордонна поліція (дані, поширені у медіа)



Чехія

13,5 тис. у вересні – кількість виданих дозволів на тимчасовий захист
>3 тис. у жовтні – кількість виданих дозволів на проживання
≈400 тис. українців у країні – загальна чисельність

Джерело: РБК-Україна з посиланням на МВС Чехії та Novinky.cz



Німеччина

19 осіб/тиждень (серпень) → 1,4 тис. – 1,8 тис. осіб/тиждень (жовтень)

Джерело: МВС Німеччини → BR24 / німецькі медіа → РБК-Україна / Gwara Media

Європейський Союз розпочав поетапне **введення в дію цифрової Системи в'їзду/виїзду (Entry/Exit System, EES)** з 12 жовтня 2025 року. Про це повідомила Держприкордонслужба, наголосивши, що запуск здійснюється на всіх зовнішніх кордонах Шенгенської зони та стосується громадян третіх країн, включаючи Україну⁹. Система передбачає відмову від ручних штампів у паспортах і перехід на електронну фіксацію перетинів, біометричну реєстрацію під час першого в'їзду (зняття чотирьох відбитків пальців і фотообличчя) та спрощене подальше оформлення на основі цифрових даних. Перехід триватиме протягом шестимісячного перехідного періоду, а в окремих пунктах пропуску країни ЄС запроваджують систему поступово. Держприкордонслужба заздалегідь попередила, що під час первинної реєстрації можливе певне збільшення часу оформлення, і закликала громадян враховувати це під час подорожей.

Після старту поетапного запуску EES на зовнішніх кордонах ЄС Держприкордонслужба повідомляла щодо **змін у процедурі, що можуть уповільнити проходження контролю**. Уже 20 жовтня було поінформовано про можливе уповільнення руху на пункті пропуску «Краківець–Корчова» у зв'язку з початком роботи нової системи, яка передбачає електронну фіксацію перетинів і первинну біометричну реєстрацію під час першого в'їзду до ЄС¹⁰.

25 жовтня 7 прикордонний Карпатський загін повідомив про **підвищене накопичення транспортних засобів на пунктах пропуску Львівської області**¹¹. Тривале очікування пояснювалося збільшенням часу оформлення через первинну біометричну реєстрацію за новими правилами EES: станом на 10:00 на виїзд з України очікували від 30 до 115 автомобілів залежно від напрямку.

27 жовтня Державна митна служба України (Держмитслужба) попередила про **можливе уповільнення руху** в пунктах пропуску «Нижанковичі–Мальховіце», «Смільниця–Кросценко» та «Грушів–Будомеж» у зв'язку з початком роботи EES на польській стороні¹².

Також 27 жовтня було повідомлено про **підключення ще трьох польських пунктів пропуску** – «Кросценко–Смільниця», «Мальховіце–Нижанковичі» та «Будомеж–Грушів»¹³. Таким чином, EES повноцінно працює у пунктах пропуску «Медика–Шегині», «Краківець–Корчова» та на напрямку «Перемишль–Мостиська», тоді як в інших пунктах на кордоні з Львівською областю система все ще функціонує у тестовому режимі. 29 жовтня Держприкордонслужба повідомила про **повне впровадження EES в усіх угорських пунктах пропуску на кордоні з Україною**¹⁴. До цього протягом жовтня система вже була встановлена на пункті пропуску «Берегшурень–Лужанка» та згодом – на залізничному напрямку «Захонь». Як уточнюється у повідомленні, нові процедури охоплюють усі пункти пропуску – «Дзвінкове–Лонья», «Косино–Барабаш», «Вилок–Тісабеч», «Велика Паладь–Надьгодош» та два напрямки через Чоп.

Протягом жовтня низка повідомлень Держмитслужби та Держприкордонслужби стосувалася **ремонтних і технічних робіт на пунктах пропуску**, які впливали на швидкість руху та доступність окремих смуг. 6 жовтня було оголошено про початок капітального ремонту дорожнього полотна у зоні сервісного обслуговування пункту пропуску «Рава-Руська–Хребенне», із тимчасовим перекриттям смуг на в'їзд до України та можливим уповільненням руху¹⁵.

13 жовтня Держмитслужба повідомила про заплановані польською стороною технічні роботи у пункті «Краківець–Корчова» – профілактику вагових комплексів та монтаж систем радіаційного контролю, що протягом двох місяців могло спричиняти сповільнення пропускових операцій для вантажного транспорту¹⁶. 18 жовтня було анонсовано дорожні роботи у пункті пропуску «Устилуг–Зосин», де на дві доби повністю перекривали смугу «Червоний коридор» на в'їзд в Україну¹⁷. Подальші обмеження на цьому напрямку були оприлюднені 24 жовтня: у зв'язку з ремонтно-будівельними роботами на українській стороні пункту пропуску «Устилуг–Зосин» повідомлено про повне перекриття «червоного коридору» з 27 жовтня по 1 листопада та часткове – з 3 до 8 листопада, із ймовірним додатковим накопиченням транспорту¹⁸.

27 жовтня Держмитслужба інформувала про продовження обмежень дорожнього руху на румунському напрямку через ремонт мосту на пункті пропуску «Солотвино–Сігету Мармаціей», де автомобільний рух буде закритий щоденно у денний час на період у 33 дні¹⁹.

Узагальнюючи ситуацію на західних кордонах у жовтні, можна констатувати, що динаміка руху визначалася поєднанням кількох факторів: сезонним спадом пасажиропотоку після серпневих піків, обмеженням впливом нової категорії 18–22 років, поступовим розгортанням системи EES та низкою інфраструктурних і технічних робіт на окремих пунктах пропуску. Попри підвищену увагу медіа до теми виїзду молодих чоловіків, саме загальне зростання подорожей у період осінніх канікул та впровадження нових процедур контролю стали ключовими чинниками тимчасових черг на польському напрямку.

Водночас повідомлення прикордонних відомств країн ЄС про збільшення кількості молодих українців, що прибувають до Чехії, Словаччини чи Німеччини, не суперечать оцінкам Держприкордонслужби щодо відсутності критичного навантаження на українських пунктах пропуску.

Ускладнення руху на окремих ділянках у жовтні були переважно пов'язані з ремонтами дорожнього полотна, технічним обслуговуванням інфраструктури та регламентними роботами на суміжних територіях, а також із первинною біометричною реєстрацією в рамках запуску EES.

Рух товарів

січень–вересень 2025



\$89,6 млрд

(+9,4% до аналогічного періоду 2024 року)



Імпорт

\$60,1 млрд

(+17,4% до січня-вересня 2024)



Експорт

\$29,5 млрд

(-3,9% до січня-вересня 2024)

Країни-партнери

Китай (\$13,3 млрд)

Польща (\$5,7 млрд)

Німеччина (\$4,8 млрд)

Польща (\$3,7 млрд)

Туреччина (\$2,1 млрд)

Німеччина (\$1,8 млрд)

Основні товари



Машини та устаткування (\$23,8 млрд)

Продукція хімічної промисловості (\$9,4 млрд)

Паливно-енергетичні товари (\$7,6 млрд)



Продовольчі товари (\$16,2 млрд)

Метали та вироби з них (\$3,4 млрд)

Машини та устаткування (\$2,8 млрд)

За даними Держмитслужби, протягом дев'яти місяців 2025 року **товарообіг України демонстрував подальше зростання та досяг \$89,6 млрд²⁰**, перевищивши показники двох попередніх років. Динаміка трирічного періоду відображає стабільне розширення зовнішньої торгівлі: у 2024 році товарообіг становив \$81,9 млрд²¹, у 2023 році – \$73,7 млрд²². У 2025 році приріст був забезпечений насамперед імпортом, тоді як експорт залишився дещо нижчим за торішні значення, але перевищував рівень 2023 року.

Імпорт машин, устаткування та транспорту **показує стабільну динаміку**: з \$14,1 млрд у 2023 році до \$17,7 млрд у 2024-му та понад \$23 млрд у 2025-му. Подібна тенденція є і щодо продукції хімічної промисловості та паливно-енергетичних товарів: обидві групи зберегли вагомую частку у структурі оподаткованого імпорту та забезпечили стабільно високий

рівень податкових платежів. Збільшення вартості ввезення та зміщення структури в бік дорожчих товарів позначилися і на податковому навантаженні: у 2025 році воно зросло до 0,52 \$/кг проти 0,50 \$/кг у 2024 році та 0,48 \$/кг у 2023-му.

Експортна структура **залишалася відносно стабільною**, а загальний обсяг експорту – хоч і нижчий за показник 2024 року – демонстрував відновлення порівняно з 2023-м. Є зростання надходжень від вивізного мита: за дев'ять місяців 2025 року до бюджету сплачено 641,9 млн грн, що майже утричі більше, ніж у 2024 році, і перевищує обсяги 2023 року.

У вересні до держбюджету перераховано **66,7 млрд грн митних платежів²³** із середньоденним рівнем близько 3 млрд грн, а питома вага митних доходів у загальному фонді сягнула 43,5%²⁴. Зростання порівняно з вереснем 2024 року (+27,4%) забезпечили передусім ПДВ із ввезених товарів (майже 50 млрд грн, близько 75% усіх митних надходжень) та акциз з імпортних підакцизних товарів, який зріс на 42,9%.

Паралельно зросла роль податкових преференцій. У вересні **обсяг пільг зі сплати митних платежів досяг 26,3 млрд грн (39,4% від суми надходжень)**, а за дев'ять місяців – 224,1 млрд грн, що на 41,7% більше, ніж роком раніше²⁵. Структура пільг відображає пріоритети фіскальної та безпекової політики: понад половина припадає на імпорт оборонної продукції, значні обсяги – на сировину для тютюнової індустрії,

ввезення енергетичного обладнання та електромобілів, а також преференції в межах угод про вільну торгівлю.

У сфері митного контролю за 9 місяців **зафіксовано 7 289 порушень митних правил** із вартістю предметів правопорушень 10,3 млрд грн, тимчасово вилучено товарів на 822,6 млн грн, а до судів передано майже 4 тис. справ на понад 9,8 млрд грн; за рішеннями судів накладено стягнень на 3,5 млрд грн²⁶. Порівняння з попередніми роками показує зміщення акценту: у 2024 році при близькій кількості справ (7 259) вартісний показник сягав 17 млрд грн²⁷, тоді як у 2023-му при більшій кількості порушень (9 162) він становив 7,1 млрд грн²⁸.

За дев'ять місяців 2025 року Енергетичною митницею оформлено 6,4 млн тонн нафтопродуктів із надходженнями понад 128 млрд грн, а частка контрактів безпосередньо з виробниками зросла до 45% митних декларацій – у 1,6 раза більше, ніж торік²⁹.

Робота морського коридору: загальний обсяг перевезених вантажів перевищив 150 млн тонн, зокрема 90 млн тонн зернових відправлено у 55 країн світу; також тривало облаштування укриттів та модернізація портової інфраструктури, зокрема під'їзних шляхів у портах Великої Одеси³⁰.

У взаємній торгівлі з ЄС **набули чинності оновлені тарифні графіки**, що передбачають зменшення ставок ввізного мита та збільшення обсягів тарифних квот для окремих груп українських товарів³¹. Це рішення ухвалене в рамках Угоди про асоціацію.

У сфері експорту олійних культур **урегульовано механізм підтвердження права на пільгу зі сплати вивізного мита** при експорті власно вирощеної сої та ріпаку³². Постановою Уряду №1256 визначено порядок отримання експертного висновку торгово-промислових палат та обмеження щодо застосування пільги. Паралельно відзначається приріст обсягів експорту сої та ріпаку після встановлення диференційованих ставок вивізного мита. Від початку дії Закону №4536-IX експорт перевищив 1 млн тонн, при цьому агровиробники скористалися пільгами на понад 345 млн грн, а трейдерами сплачено 742,7 млн грн експортного мита³³.

Основними ризиками залишаються висока залежність митних надходжень від імпорту та валютного курсу, що створює значні коливання доходів у разі змін цін на енергоносії чи логістичних обмежень. Додатковий тиск формує зростання обсягів податкових пільг, що підвищує фіскальні ризики та потребує посиленого контролю їх обґрунтованості. У поєднанні з високою часткою імпорту у структурі бюджетоформуючих надходжень, ці фактори вимагають зваженої податкової політики та подальшого зміцнення адміністрування, щоб мінімізувати можливі втрати та забезпечити стабільність митних перерахунків у наступних періодах.

Євроінтеграція

У жовтні відбулася низка двосторонніх і міжвідомчих зустрічей, присвячених виконанню євроінтеграційних зобов'язань України. Події охопили питання цифрової сумісності з інфраструктурою ЄС, адаптації митних процедур, оновлення стратегічних документів та координації між державними інституціями.

Дев'яте засідання Підкомітету Україна–ЄС з питань митного співробітництва було присвячене технічним параметрам виконання зобов'язань у митній сфері та питанням цифрової інтеграції³⁴. Учасники розглянули стан реалізації домовленостей попереднього засідання, обговорили подальші кроки у впровадженні положень Угоди про асоціацію та середньостроковий план заходів Національної стратегії доходів до 2030 року – зокрема, цифрову трансформацію, розвиток ІТ-систем та механізмів ризик-менеджменту. Окремі блоки були присвячені розвитку NCTS, попередньому обміну митною інформацією з державами-членами ЄС, удосконаленню процедур визначення походження товарів та можливості створення сервісу для перевірки сертифікатів EUR.1. Сторони також розглянули технічні аспекти електронного обміну даними з Литвою та питання взаємної адміністративної допомоги, включно з проведеною операцією проти незаконного обігу контрафактних пестицидів у взаємодії з OLAF.



Олександр Москаленко,
директор Департаменту митної політики
Міністерства фінансів України

цитата

Українське митне законодавство, за оцінкою наших європейських партнерів, вже сьогодні на 80% відповідає митному законодавству ЄС. Партнери відзначають суттєвий прогрес і це є нашим спільним результатом роботи державних інституцій і бізнесу

Упродовж роботи Підкомітету **Держмитслужба провела брифінг для медіа**, де окреслено ключові напрями змін, пов'язані з підготовкою нового Митного кодексу України, цифровізацією та виконанням пріоритетів переговорного розділу 29 «Митний союз»³⁵. Було повідомлено, що проект нової редакції Митного кодексу передано до Європейської Комісії для аналізу на відповідність acquis ЄС, а також отримано перелік ІТ-систем, які Україна має впровадити до моменту вступу. Підкреслено важливість інституційної спроможності та залучення бізнесу до адаптації процедур.

Крім того, у правоохоронному блоці відбулася зустріч заступника Міністра внутрішніх справ України Олексія Сергєєва із представниками та експертами Німецького товариства міжнародного співробітництва GIZ, Представництва ЄС в Україні та Посольства Федеративної Республіки Німеччина в Україні, під час якої обговорювалися документи, що належать до євроінтеграційних зобов'язань, зокрема, у сфері державної міграційної політики. Окрему увагу учасники приділили подальшим крокам із впровадження Шенгенського acquis відповідно до Дорожньої карти.

Реформа української митниці

У жовтні процеси в митній сфері одночасно охопили формування нового регуляторного середовища та практичний розвиток спільного транзиту. Стартували консультації щодо проекту Митного кодексу України, який готується на основі Митного кодексу ЄС; уряд та бізнес почали обговорення ключових положень у форматі відкритих сесій. Паралельно підбито підсумки трьох років дії «митного безвізу» й оприлюднено дані про роботу NCTS, а також оголошено про чергове розширення географії Конвенції про процедуру спільного транзиту. Ці зміни супроводжуються активною координацією з європейськими інституціями, оновленням сервісів, консультаціями з бізнесом та рішеннями Керівного комітету, що задають подальшу траєкторію реформи до 2030 року.

У жовтні розпочались **консультації з громадськістю щодо нового Митного кодексу України** – документа, який розробляється на основі Митного кодексу ЄС³⁶. Відбулася перша відкрита презентація тексту, підготовленого Міністерством фінансів України (Мінфін), Держмитслужбою, проєктним офісом RST Мінфіну, Програмою з управління державними фінансами в Україні (EU4PFM) та експертними групами. На зустріч у форматі офлайн та онлайн долучилися понад 250 представників бізнесу, асоціацій та експертів.



Владислав Суворов,
заступник Голови Державної митної
служби України

цитата

Завершення переговорів за Розділом 29 “Митний союз” є одним із ключових етапів на шляху України до членства в ЄС. Для цього необхідно ухвалити новий Митний кодекс і розбудувати цифрову інфраструктуру для синхронізації з європейськими системами. Ми прагнемо, щоб майбутнє митне законодавство забезпечувало зручність для бізнесу та ефективність для країни, створюючи підґрунтя для відкритої та довірчої взаємодії між державою і бізнесом, де кожна процедура буде зрозумілою, а кожне рішення – обґрунтованим

Держмитслужба також повідомила про створення робочої групи з 15 представників найбільших бізнес-об’єднань, які працюватимуть над коментарями до проєкту. Проєкт Кодексу у серпні був переданий на оцінку Єврокомісії; після отримання висновків документ доопрацюють і подадуть до Верховної Ради.

Минуло **три роки з моменту приєднання України** до Конвенції про процедуру спільного транзиту та Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами. З 1 жовтня 2022 року в Україні почалося міжнародне застосування Нової

комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS). Мінфін³⁷ та Держмитслужба³⁸ **опублікували показники функціонування системи**. За три роки оформлено понад 231 тис. декларацій за процедурою спільного транзиту. Динаміка становила: понад 700 декларацій у 2022 році, понад 41 тис. у 2023 році, понад 94 тис. у 2024 році, більш ніж 95 тис. – за три квартали 2025 року. У 2024 році Україна перейшла на застосування Фази 5 NCTS, що відповідає версії, яка діє в усіх країнах ЄС.

Крім того, Держмитслужба проінформувала **про розширення застосування NCTS**³⁹. На підставі рішень Генерального директорату з питань оподаткування та митного союзу Європейської Комісії (DG TAXUD), з 1 листопада 2025 року Республіка Молдова та Чорногорія приєднуються до Конвенції про процедуру спільного транзиту та Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами.

На засіданні Керівного комітету з реалізації Плану реформування Держмитслужби на 2024–2030 роки за участі представників Мінфіну, Європейської комісії, Представництва ЄС в Україні, Міжнародного валютного фонду та EU4PFM було підтверджено, що реформа реалізується в узгодженні з **Національною стратегією доходів до 2030 року**⁴⁰. Заступник Голови Держмитслужби Владислав Суворов підкреслив, що План реформування задає напрям, за яким митна служба рухається вже два роки, і значна частина заходів уже виконана. «Ми продовжуємо послідовно реалізовувати Національну стратегію доходів до 2030 року, забезпечуючи гармонізацію українського митного законодавства із законодавством ЄС та комплексну трансформацію української митниці. Однак мало мати план, потрібно мати ще і ресурси для його впровадження. Тому ми вдячні усім нашим партнерам за підтримку», – зазначив він. Серед пріоритетів реформи окреслено розбудову правоохоронної функції митних органів, посилення антикорупційних механізмів, реформу управління персоналом і цифровізацію митних процесів.



Юргіта Домейкієне,
керівниця Програми ЄС з підтримки управління
державними фінансами (EU4PFM)

цитата

Попри складні обставини, українська команда ставить перед собою чіткі завдання – як до кінця поточного року, так і на наступний період. Програма EU4PFM і надалі підтримуватиме підготовку нового Митного кодексу, антикорупційний напрямок та обговорюватиме можливі варіанти співпраці у розробці IT систем. Вітаю початок змін у процесах менеджменту, ознакою якого є відображення в Плані застосування KPI

Керівний комітет затвердив зміни до Плану реформування на 2024–2030 роки з урахуванням середньострокового плану імплементації Стратегії доходів, стратегічні

показники ефективності (KPI) для вимірювання прогресу митного компонента та концепцію управління змінами.

Паралельно Держмитслужба продовжила роботу над **вирівнюванням конкурентних умов на внутрішньому ринку та адаптацією до вимог європейського податкового законодавства**⁴¹. Під час зустрічі з представниками Американської торговельної палати в Україні (AmCham) обговорено нерівні умови конкуренції між українським бізнесом та великими іноземними торговими онлайн-платформами, зокрема в контексті оподаткування товарів у поштових та експрес-відправленнях. Держмитслужба представила свою позицію щодо запровадження оподаткування ПДВ з повної вартості таких товарів та необхідності приведення порядку сплати митних платежів у відповідність до Директиви Ради ЄС №2006/112/ЄС. На думку фахівців служби, повне оподаткування ПДВ можливе за умови впровадження електронної системи сплати IOSS, ризикоорієнтованого митного контролю та автоматичного оформлення посилок, які не несуть безпекових і фіскальних ризиків.

Цифрова складова реформи: **вдосконалення інструментів для сплати митних платежів через електронні сервіси**⁴². Оновлена сторінка «Рахунки для сплати митних платежів» в Особистому кабінеті на порталі «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» отримала QR-коди для всіх рахунків, що дозволяє користувачам у кілька кроків переходити до формування платежу у банківському застосунку, поповнювати авансові рахунки, вносити кошти на депозит митниці, сплачувати податковий борг чи здійснювати самотійну доплату митних платежів.

Кадровий та освітній вимір реформи було підсилено через налагодження системної взаємодії з університетами та молоддю⁴³. Онлайн-зустріч «Customs & You» зібрала представників закладів вищої освіти – партнерів Держмитслужби, а також громадськість і стала черговим кроком до інституційної реформи. У межах цього напрямку презентовано конкурс для студентів «Код митника» та професійний стандарт «Інспектор митний».

Логічним продовженням HR-напрямку стало затвердження **професійного стандарту «Інспектор митний»**, що закріплює нову модель вимог до компетентностей посадових осіб митних органів⁴⁴. Документ, розроблений з урахуванням Рамки митних компетенцій ЄС, стандартів Всесвітньої митної організації та сучасних підходів до управління людським капіталом.

Неінфраструктурні рішення на кордоні

У жовтні представлено низку рішень, які впливають на функціонування кордону та роботу учасників перевезень. Запровадження смарт-тахографів другого покоління, підготовка перевізників до роботи з цифровою системою ЄКМТ та поява нових функцій у сервісах Держмитслужби посилюють прозорість контролю, уніфікацію процедур з ЄС та зручність взаємодії з державними органами. Ці кроки мають сформувані сучасне цифрове середовище на кордоні.

Україна розпочала видачу карток **до смарт-тахографів другого покоління**. Як зазначили у Міністерстві розвитку громад та територій України (Мінрозвитку) така процедура наразі недоступна для країн, що не є членами Європейського Союзу. Але завдяки домовленостям з Європейською Комісією, Україна одна з небагатьох держав, де перевізники та водії мають таку опцію. Як підкреслив під час презентації заступник Міністра розвитку громад та територій України Сергій Деркач: «Впровадження смарт-тахографів – це черговий крок на шляху до гармонізації українських правил із європейськими». Він додав, що цей процес важливий не лише з огляду на безпеку, а й «зручності для перевізника, адже бізнес зможе без проблем ввозити нові вантажівки до України та одразу обслуговувати смарт-тахографи».

Одночасно **оновлюється система контролю**: інспектори Укртрансбезпеки проходять навчання для роботи з новим обладнанням. Також з 1 липня 2026 року всі вантажні автомобілі, які вперше реєструються в Україні, повинні бути обладнані смарт-тахографами другого покоління, відповідно до домовленостей у межах Угоди про лібералізацію вантажних перевезень між Україною та ЄС.

У жовтні для українських перевізників провели **онлайн-навчання з роботи в новій цифровій системі ЄКМТ**⁴⁵. Учасникам представили можливості електронного обліку дозволів, правила користування платформою та інструменти тестового доступу. Захід став продовженням серії тренінгів Міжнародного транспортного форуму, покликаних забезпечити плавний перехід бізнесу на цифровий формат міжнародних дозволів.

Докладніше про цифровізацію міжнародних перевезень – електронні ЄКМТ-дозволи та смарт-тахографи другого покоління – читайте у спецблоці “Цифровізація міжнародних перевезень: ЄКМТ та смарт-тахографи”.

Держмитслужба розширила можливості свого офіційного телеграм-бота, додавши **підтримку штучного інтелекту та функцію голосового спілкування**⁴⁶. Якщо бот не розпізнає запит, він автоматично звертається до спеціально навченої AI-системи, що забезпечує точніші відповіді на питання з митної тематики.

Цифровізація міжнародних перевезень: ЄКМТ та смарт-тахографи

10 листопада 2025 року відбулося експертне обговорення за участі експертів EU4IBM-Resilience, представників АсМАП України та великих автопідприємств. Зустріч була присвячена двом ключовим цифровим компонентам євроінтеграційного транспортного треку – електронним ЄКМТ-дозволам і смарт-тахографам другого покоління, які вже починають впливати на режим роботи українських перевізників та транспортно-логістичний сектор загалом. Під час заходу було отримано безпосередні коментарі від фахівців та експертів сектору щодо переваг, викликів, перехідних періодів та позицій бізнесу щодо цифровізації, яка триває.



ЄКМТ

Перехід на цифрові дозволи ЄКМТ (ECMT Digital System) – одне із ключових технологічних нововведень для українських міжнародних автоперевізників за останні роки. З 1 січня 2026 року електронний формат має стати обов’язковим, що відповідає рішенню Міжнародного транспортного форуму (ITF). Однак бізнес вказує на низку ризиків для стабільності перевезень у перехідний період.

Невизначеність на польському напрямку

Одним із найчутливіших питань стала інформація щодо блокування впровадження електронних ЄКМТ-дозволів на території Польщі. Володимир Балін, віцепрезидент АсМАП України, зазначив: «Польський президент наклав вето на закон про електронні ЄКМТ. І тепер постає питання, чи зможемо ми їх використовувати на території Польщі. Для нас це принципово». Це створює ризик правової прогалини для українських перевізників – польські контролюючі органи можуть не приймати електронні ліцензії, але паперові вже не будуть дійсні після 1 січня 2026 року.

Неузгодженість з національними системами контролю сусідніх країн

Система ЄКМТ поки не узгоджена з угорською системою попередньої електронної реєстрації дозволів на перевезення BiREG, яка залишається обов'язковою для транзитних і третіх країн. Андрій Єпішев, керівник компанії «Транслогістик», наголосив на наступному: *«У BiREG потрібно завантажувати першу сторінку бортового журналу, якого більше не існує. Як виконати цю вимогу – ніхто не знає. Це може фактично заблокувати виконання таких перевезень»*. При цьому, за його словами, за відсутність реєстрації в системі BiREG, штрафи можуть сягати 3000 євро.

Адміністративне навантаження на бізнес

За словами учасників дискусії, хоча цифровізація мала б спростити роботу в майбутньому, наразі вона підвищує адміністративні витрати через необхідність цілодобового ведення цифрових журналів, вимогу делегувати частину таких функцій водіям, збільшення кількості операцій, що повинні виконуватися в реальному часі, нові вимоги до документообігу (зокрема щодо лізингових транспортних засобів). На думку Олександра Гагуля, представника компанії «Транском Груп», електронна система ускладнює процес: *«Коли багато автомобілів із книжками ЄКМТ, треба виділити окрему людину, щоб вона контролювала правильність заповнення»*. Він зазначив, що в окремих компаніях розглядають навіть створення окремих диспетчерських груп, які будуть займатися виключно електронними ЄКМТ.

Залежність від водія та ризик помилок

Згідно з регламентами, частину даних до електронної системи має вносити водій. Однак, не всі водії володіють сучасними гаджетами, при цьому помилка може коштувати компанії ліцензії ЄКМТ, а технічні збої не звільняють від відповідальності. Андрій Єпішев, представник компанії «Транслогістик», вважає що передавати функцію внесення даних водіям – неприпустимо, оскільки наслідком можуть бути «шалені штрафи».

«Перехідні рейси» – особливий ризик

За європейськими правилами інформацію про поїздку неможливо внести заднім числом, що створює критичний ризик для так званих «перехідних рейсів» коли транспортний засіб вирушає у грудні, а розвантажується вже у січні. У такому випадку

перевізник не може коректно зареєструвати поїздку в новій системі, що, у свою чергу, може призвести до штрафів або нарахування штрафних балів. Саме тому представники бізнесу, зокрема Андрій Єпішеїв, вважають за доцільне відкрити доступ до електронної системи ЄКМТ не з 1 січня, а щонайменше з 20-25 грудня. Це дозволило б внести всі перехідні рейси вчасно та уникнути ризиків, пов'язаних із некоректним або примусовим «зривом» поїздок через зміну формату обліку.

СМАРТ-ТАХОГРАФИ

Україна розпочала впровадження смарт-тахографів другого покоління у 2025 році. Це один із обов'язкових елементів наближення до регламентів ЄС у сфері безпеки руху та контролю часу водіїв. Запуск системи став можливим після ухвалення відповідних рішень на національному рівні та узгодження їх із європейськими вимогами. Перевагами запуску стало те, що відтер українські компанії можуть ввозити нові вантажівки, вже обладнані смарт-тахографами, без додаткових обмежень, проводити сервісне обслуговування в Україні, уникати подвійної заміни обладнання при поїздках до ЄС. Проте учасники обговорення також вбачають і певні ризики у цьому цифровому кроці.

Вплив технічних факторів: робота РЕБ

Одним із найбільших ризиків є вразливість смарт-тахографів до роботи засобів радіоелектронної боротьби (РЕБ), які можуть порушувати GPS-фіксацію. За словами Володимира Баліна, траплялись випадки, коли смарт-тахограф фіксував, що водій їхав 999 годин без зупинки і система просто анулювала картку водія. Така проблема наявна і в Україні, і за кордоном і, крім ануляції картки, може призводити до автоматичних штрафів у країнах ЄС, блокування доступу до рейсів, недовіри з боку інспекцій. За словами представника АсМАП, станом на сьогодні жодна інстанція не дала офіційного роз'яснення, як враховувати такі збої.

Перехідний період: брак реального досвіду

Перехідний період упровадження смарт-тахографів характеризується тим, що компанії вже проходять акредитацію та отримують картки, однак реального досвіду роботи з новою системою майже немає. Більшість перевізників ще не експлуатують транспортних засобів зі смарт-тахографами, тому не можуть оцінити можливі технічні збої, вплив РЕБ, навантаження на персонал та особливості взаємодії з контролюючими

органами. Практичне розуміння цих аспектів з'явиться лише після початку широкого застосування обладнання.

Європейські партнери зацікавлені у швидкому впровадженні

На думку учасників обговорення, інтерес європейських партнерів до швидкого впровадження смарт-тахографів спрямований насамперед на посилення контролю над перевізниками третіх країн, насамперед щодо каботажних перевезень, тоді як український ринок має специфічні умови, які роблять такий перехід складним. Україна працює в умовах війни, нестачі водіїв і високого навантаження на персонал, що ускладнює дотримання суворих режимів праці та відпочинку. У таких умовах швидке впровадження, якого очікує ЄС, створює ризик додаткових штрафів і зниження конкурентоспроможності українських перевізників на європейському ринку.

Висновки

Експертне обговорення засвідчило, що Україна переходить до нового етапу цифровізації міжнародних автоперевезень, поступово інтегруючись у європейський транспортний простір. Впровадження електронних дозволів ЄКМТ та смарт-тахографів другого покоління відкриває можливості для прозорого контролю, підвищення безпеки перевезень і гармонізації з регламентами ЄС.

Учасники підкреслили, що обидві системи наразі проходять етап активного тестування. Бізнес перебуває в постійному діалозі з Мінрозвитку та відзначає високий рівень реагування і врахування своїх рекомендацій. Водночас ефективність упровадження залежить ще й від узгоджених дій інших відповідальних служб. Саме тому учасники наголосили на важливості таких дискусійних майданчиків, які дозволяють оперативно обмінюватися спостереженнями та сигналізувати про проблеми, що потребують міжвідомчої уваги..

Серед ключових викликів перехідного періоду учасники назвали правові неузгодженості з окремими країнами ЄС, зростання адміністративного навантаження, нестачу офіційних технічних роз'яснень та ризику, пов'язані з технічними збоями. Окремо наголошено на важливості поміркованого перехідного періоду – без штрафних санкцій і з належною підтримкою користувачів. Саме узгодженість дій усіх відповідальних структур визначатиме, наскільки плавним і безпечним буде перехід України до повноцінного цифрового транспортного простору ЄС у 2026 році.

Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури

У жовтні розвиток прикордонної інфраструктури охопив одразу кілька напрямків – словацький, польський, румунський – від модернізації пунктів пропуску, оновлення дорожніх коридорів до посилення технічного оснащення. Узгодження міжурядових рішень, практичне просування за проектами CEF і PREPARE, а також роль підтримки ЄС у зміцненні операційної спроможності пунктів пропуску. Разом ці процеси формують комплексну динаміку оновлення західного кордону, де модернізація інфраструктури поєднується з підвищенням ефективності управління потоками та підготовкою до зростання навантаження у найближчі роки.



Під час третього раунду міжурядових консультацій у Кошицях **Україна та Словаччина узгодили низку рішень щодо розвитку прикордонної інфраструктури та транспортного сполучення⁴⁷.**

Підписано Протокол про внесення змін до чинної міжурядової Угоди про пункти пропуску, що визначає нові параметри організації руху та підходів до модернізації кордону. В основних домовленостях: запуск пішохідного переходу «Ужгород–Вишне Немецьке» до кінця року, підвищення вантажопідйомності пункту пропуску «Малий Березний–Убля» та підготовку до роботи пасажирського термінала для розподілу потоків. Обговорено подальший розвиток залізничного сполучення, зокрема можливість передачі Україні електровозів для руху Євроколією та перспективи продовження маршруту Київ – Братислава до Відня і Праги.



Олексій Кулеба,
Віце-прем'єр міністр з відновлення –
Міністр розвитку громад та територій України

цитата

Україна та Словаччина рухаються в одному напрямку – до відкритого, сучасного і безпечного кордону. Ми розширюємо пропускні пункти, оновлюємо інфраструктуру, запускаємо нові маршрути і створюємо зручні умови для людей та бізнесу

Україна та Словаччина також працюють над узгодженням **Угоди про спільний контроль на кордоні**, що має скоротити час проходження та підвищити пропускну спроможність.

Ремонт під'їзних ділянок до пункту пропуску «Ягодин–Дорогуськ» на М-07 переходить до завершальної стадії⁴⁸. Укладання верхнього шару асфальтобетону, встановлення бар'єрного огороження, оновлення освітлення та систем водовідведення підвищують безпеку руху й стабільність транспортного потоку на одному з найбільш навантажених пунктів пропуску. Проєкт охоплює 1,9 км під'їздів і реалізується у межах програми CEF на умовах 50% співфінансування ЄС. Роботи виконуються у визначені терміни та відповідають технічним вимогам до транспортних коридорів, інтегрованих у європейську мережу TEN-T. Завершення ремонту дозволить оптимізувати рух на підходах до кордону та зменшити ризики затримок.



Паралельно з ремонтом під'їздів триває **модернізація інфраструктури** самого пункту пропуску «Ягодин–Дорогуськ»⁴⁹. Проведені роботи охоплюють заміну покриття, ремонт покрівлі зон контролю, оновлення парпетів, промислових воріт, санітарних приміщень та елементів інженерних систем. Окремим напрямом є підготовка до будівництва нового термінала пункту пропуску «Ягодин – Дорогуськ» та облаштування додаткових стоянок для вантажного транспорту, що має збільшити пропускну спроможність і покращити організацію руху. Модернізація виконується у взаємодії Мінрозвитку та Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України (Агентство відновлення) як частина комплексного підходу до оновлення польського напрямку.

Під час візиту новопризначеного менеджера сектору кордонів та міграції Представництва Європейського Союзу в Україні Массімо Проццо та команди проєкту «Підтримка ЄС у зміцненні інтегрованого управління кордонами в Україні – EU4IBM-Стійкість» до пунктів пропуску Львівської області **оцінено практичне застосування технічного обладнання, наданого Європейським Союзом**⁵⁰. Делегація оглянула пункти пропуску «Краківець–Корчова», «Шегині–Медика», «Рава-Руська–Гребенне» та «Нижанковичі–Мальховіце».



цитата

Іван Керезвас,
виконувач обов'язків начальника Львівської митниці

Сучасне обладнання, надане Європейським Союзом, значно підвищило швидкість і надійність митних перевірок.

Такі інновації, як окрема смуга для порожніх вантажівок на пункті пропуску Рава-Руська, допомогли розвантажити затори та покращили досвід перетину кордону для водіїв загалом

Обговорені подальші потреби у модернізації та операційному розвитку підтверджують, що підтримка ЄС є ключовою складовою підвищення ефективності управління кордонами.



Голова Агентства відновлення Сергій Сухомлин в інтерв'ю виданню «Главком» зробив акцент на стані та **пріоритетності модернізації пунктів пропуску на кордоні з Румунією**⁵¹. Особливу увагу приділено пункту пропуску «Біла Церква–Сігету Мармаціей», де румунська

сторона завершила реконструкцію автостради та добудовує міст. Українська частина відставала, однак наразі триває реконструкція, яку планують завершити до кінця 2025 року. Пункт має шість смуг для вантажівок, шість – для легкових авто та дві – для автобусів і є ключовим елементом транспортної інфраструктури регіону.

Водночас оголошено **тендер на виконання проєкту модернізації** пункту пропуску «Порубне–Сірет», що розпочинає практичну фазу оновлення цього пункту пропуску румунського напрямку⁵². Підготовчі етапи вже завершено: розроблено ТЕО та проєктно-кошторисну документацію, які пройшли державну експертизу. Проєкт, реалізовується в межах фінансового інструменту CEF, передбачає розширення вантажного сектора на чотири додаткові смуги, встановлення систем зважування та сучасного митного обладнання. Фінансування здійснюється у форматі 50/50: грант ЄС та Державний бюджет України. Проєкт входить до ініціативи «Шляхи солідарності», спрямованої на зміцнення транспортної інтеграції України та ЄС.



Ростислав Томенчук,
директор з розвитку Українського
інституту міжнародної політики

спеціальний коментар для огляду

CEF – це зовсім інший рівень роботи з інфраструктурними проєктами, ніж ті інструменти, з якими Україна мала справу раніше. До повномасштабного вторгнення ми взагалі не були учасниками цього механізму, оскільки програма історично була закритою для третіх країн. Йдеться про інструмент, який ухвалює рішення щодо фінансування великих і складних інфраструктурних об'єктів – портів, тунелів, мостів, залізничних вузлів, усього стратегічного транспортного каркасу Європи. Лише з початком війни стало можливим домовитися про залучення України як учасника.

Перевага CEF для нас полягає в тому, що Україна тут не бенефіціар, а учасник процесу. Ми самостійно готуємо проєктні пропозиції, подаємося, виграємо конкурси й реалізуємо проєкти за тими ж правилами, що й країни-члени ЄС. Це суттєво відрізняється від більшості моделей міжнародної технічної допомоги, де реалізацію беруть на себе іноземні організації, а українська сторона отримує вже готовий результат, часто без нарощування власної спроможності. У випадку CEF весь обсяг відповідальності – від підготовки до впровадження – лежить на українських інституціях, і саме це дає можливість підвищувати професійний рівень системно, а не точково.

CEF працює за високими стандартами дисципліни: це вимоги до ТЕО, фінансових моделей, проєктної документації, планування, дорожніх карт і стратегічних документів. Тут не можна просто «отримати кошти». Європейська система управління фінансуванням передбачає відповідальність, контроль, звітність і можливість повернення коштів у разі порушень. Це мотивує всі українські відомства та державні компанії – вирівнюватися під європейські стандарти, і це найбільша довгострокова цінність участі в програмі.

Окремо варто згадати прозорість: у CEF будь-який учасник або сторонній спостерігач може зайти на сайт і побачити інформацію про всі проекти – їхній статус, бюджети, документацію. Це відкритість, якої немає в жодному іншому інструменті міжнародної допомоги.

Важливим елементом є співфінансування: CEF покриває близько 50% вартості проекту. Іншу частину потрібно забезпечувати за рахунок власних коштів або кредитів. Для фінансових установ це зовсім інший рівень розмови: не абстрактне «побудувати ділянку дороги», а чіткий проект у міжнародній програмі з визначеними правилами ЄС. Це створює місток між грантовими, кредитними та бюджетними ресурсами та підвищує довіру до проектів.

Найбільша зміна, яку приносить CEF, – це перехід від фрагментарного ремонту до стратегічного інфраструктурного планування. Європейська Комісія ставить питання не про те, що потрібно зробити завтра, а про те, якою має бути логіка розвитку інфраструктури на 10–20 років уперед. Цей підхід формує системність, прогнозованість і довгострокове планування, що є ключовим для інвесторів, бізнесу й державного управління.

Тому CEF для України – це не лише про кошти. Це про формування власної спроможності, про перехід до європейської логіки планування та реалізації інфраструктурних проектів, про прозорість і про справжнє партнерство, у якому ми є повноправними учасниками процесу, а не сторонніми отримувачами допомоги.

Мінрозвитку та підпорядковані інституції розпочали підготовчу фазу масштабного інфраструктурного проекту з реконструкції та будівництва **автомобільної дороги М-15 Одеса–Рені**, що є частиною європейського маршруту E87⁵³. Підписано Угоду про взаємодію між Агентством відновлення, Агенцією державно-приватного партнерства та Службою відновлення в Одеській області. Проект включений до Єдиного проектного портфеля держави на 2025 рік і має стратегічне значення для логістики півдня країни, зокрема з огляду на підвищення вантажопотоку на кордоні з Румунією. Основний обсяг робіт охоплює понад 300 км дороги, міст через Дністер у Маяках, ключові розв'язки та інженерні споруди.

Метою фази є підготовка «bankable project» (фінансово життєздатний проект) відповідно до міжнародних стандартів, що передбачає проведення аналізу альтернативних варіантів розвитку коридору, техніко-економічного, юридичного, екологічного та фінансового аналізу. Реалізація фактичних будівельних робіт можлива лише після завершення війни, однак підготовчий етап визначає траєкторію майбутнього інвестиційного рішення.

Проект розробляється за підтримки Світового банку у межах програми PREPARE, спрямованої на прискорення підготовки якісних інфраструктурних проектів, здатних швидко переходити у фазу реалізації після появи фінансування. Програма PREPARE забезпечує методологічну та аналітичну основу, зменшуючи ризики помилок планування, нераціонального трасування чи перевитрат та створюючи умови для залучення міжнародних інвесторів⁵⁴.

Стратегічні документи. Навчання та розвиток

У жовтні ключові відомства сфери інтегрованого управління кордонами зосередилися на узгодженні стратегічних підходів, поглибленні міжнародної взаємодії та впровадженні технічних рішень, що наближають Україну до європейських стандартів. Паралельно Держприкордонслужба та Держмитслужба провели низку практичних заходів – від оцінювання інспекційних систем і міжнародних навчальних візитів до посилення антикорупційних механізмів і розвитку експертного потенціалу.

У МВС відбулася зустріч заступниці Міністра внутрішніх справ Катерини Павліченко, Голови Державної міграційної служби України (ДМС) Наталії Науменко та новопризначеного Голови Представництва міжнародної організації з міграції (МОМ) в Україні Роберта Тернера⁵⁵. Обговорення стосувалось двох стратегічних документів – **Стратегії інтегрованого управління державним кордоном** та **Стратегії державної міграційної політики**, які мають визначити інституційні та нормативні параметри майбутнього регулювання. Сторони також зробили акцент на оновленні інфраструктури та створенні сучасних міграційних центрів, розвитку біометричних систем та автоматизації прикордонного контролю.



Фото: [MBC](#)

Наприкінці жовтня відбулась сьома сесія Програми з узгодження законодавства у сфері міграції за підтримки ЄС⁵⁶. Учасники обговорили інтеграцію цінностей ЄС у **проєкт нової міграційної стратегії**, зокрема захист прав людини, гідності та рівності. Представники ЄС підкреслили важливість орієнтації політики на людину, а МВС – необхідність поєднання законодавчих змін з оперативними потребами системи.

У Держприкордонслужбі протягом жовтня відбулась низка міжнародних зустрічей. Так, на початку жовтня Голова Держприкордонслужби Сергій Дейнеко провів **робочу зустріч із Головою КМЄС в Україні Рольфом Холмбо**⁵⁷. Сторони розглянули напрями подальшої підтримки, зокрема у сферах інтегрованого управління кордонами, морської безпеки, розвитку безпілотних систем, стратегічних комунікацій та соціального забезпечення персоналу. Рольф Холмбо підтвердив готовність КМЄС посилювати

консультаційну та експертну підтримку, зокрема щодо практичної імплементації Стратегії інтегрованого управління кордонами та вимог Шенгенського acquis.

У другій половині жовтня Сергій Дейнеко зустрівся із **Надзвичайним і Повноважним Послом Чеської Республіки в Україні Лубошем Весели**⁵⁸. Тими ж днями відбулася зустріч за участі заступника директора департаменту – начальника управління міжнародного співробітництва та європейської інтеграції відомства та **новопризначеного радника з правоохоронних питань Посольства Турецької Республіки в Україні**⁵⁹.



Фото: [Держприкордонслужба](#)

У місті Рига (Латвійська Республіка) відбулася **зустріч керівників прикордонних відомств** Латвії, Литви, Естонії, Польщі та Фінляндії, у якій вперше взяла участь делегація від Держприкордонслужби. Учасники обговорили ситуацію на кордонах регіону, сучасні та перспективні виклики, а також можливості поглиблення співпраці. Під час візиту представники делегацій ознайомилися з системами охорони латвійсько-білоруської ділянки кордону.

На позачерговому засіданні Комітету Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності було **заслухано звіти Держприкордонслужби** щодо результатів діяльності у 2023–2024 роках. Голова Державної прикордонної служби України генерал-лейтенант Сергій Дейнеко поінформував членів Комітету про ключові напрями роботи – оперативно-службову діяльність, розвиток системи прикордонної безпеки, бойові спроможності, впровадження інтегрованого управління державним кордоном, міжнародну взаємодію, виконання зобов'язань у сфері європейської та євроатлантичної інтеграції, а також про удосконалення нормативно-правової бази.

На початку жовтня в межах проекту в межах проекту EU4IBM-Resilience, що фінансується Європейським Союзом і впроваджується ICMPD, **міжнародні експерти здійснили технічну оцінку стаціонарних рентгенівських комплексів Nuctech** на пунктах пропуску «Порубне–Сірет» та «Ягодин–Дорогуськ»⁶⁰. Фахівці перевірили структурний стан обладнання, роботу джерел рентгенівського випромінювання, серверну інфраструктуру, електропостачання, а також провели функціональні випробування для оцінки якості зображення.

Матеріали оцінювання стануть основою для майбутнього плану модернізації скануючих систем з урахуванням можливості подальшої заміни, оновлення або повторного використання елементів інфраструктури, відповідно до стандартів ЄС та принципів сталого розвитку.



В'ячеслав Топоров,
керівник проєкту EU4IBM-Стійкість, ICMPD

цитата

Ця пілотна оцінка є надзвичайно важливим першим кроком у подальшій модернізації інфраструктури сканування на кордонах України. Визначаючи, що можна повторно використовувати, модернізувати або замінити, ми закладаємо основу для більш раціонального та стійкого митного контролю, що відповідає стандартам ЄС та адаптований до потреб України.

З 6 по 10 жовтня **група співробітників Держмитслужби здійснила навчальний візит до Естонії**, організований у межах EU4IBM-Resilience. У межах програми відбулося ознайомлення з організацією інспекційних процедур у штаб-квартирі Податкового та митного департаменту Естонії (ЕТСВ), а також виїзди на прикордонні пункти «Нарва», «Лухамаа», «Койдула» і до порту Таллінна. Українські митники побачили роботу високоенергетичних стаціонарних сканерів, мобільних інспекційних комплексів, систем перевірки багажу та спеціалізованих інструментів для точкового огляду.

Візит доповнив програми підготовки, вже реалізовані в Україні – з експлуатації мобільних сканерів, інтерпретації зображень та технічного обслуговування, включно з тренінгом на заводі Rapiscan у Великій Британії. Таким чином, EU4IBM-Resilience формує комплексну підтримку переходу України до більш автономної та технологічно стійкої роботи митних служб.

У Кракові відбулося 24-те засідання **Робочої групи експертів з питань документів Європейської мережі судово-експертних установ (ENFSI)**, що об'єднує понад 70 лабораторій із більш ніж 40 країн⁶¹. Представники європейських інституцій обговорили складні випадки експертизи документів та грошових знаків, ознайомилися з новими елементами захисту паспортів і валют ЄС. Експерти Головного експертно-криміналістичного центру Держприкордонслужби, які взяли участь у заході за підтримки ОБСЄ та уряду США, презентували діяльність Центру. За підсумками голосування український центр отримав статус асоційованого члена Робочої групи ENFSI, що відкриває доступ до європейських стандартів і підсилює професійний розвиток українських фахівців. Також у Кишиневі відбувся **тренінг для співробітників**

Митної служби Республіки Молдова щодо використання сучасних скануючих систем неінтрузивного контролю⁶². Захід організувала Держмитслужба за підтримки проєкту EasTnT, що фінансується BMZ та реалізується GlZ. Тренери Департаменту спеціалізованої підготовки Держмитслужби та Одеської митниці навчали учасників принципам роботи рентгенівських систем, радіаційній безпеці, аналізу зображень і типових способів приховування товарів. Практичні вправи проводили на системі Rapiscan Eagle M4507.

Держприкордонслужба представила **результати системної антикорупційної роботи.** Протягом 2025 року проведено дві антикорупційні кампанії та понад 200 занять для близько 35 тисяч військовослужбовців; розроблено понад 120 методичних матеріалів та впроваджено Правила етичної і доброчесної поведінки. За даними відомства, з початку року припинено 472 спроби надання неправомірної вигоди на суму понад 6,3 млн грн.

Представники Держмитслужби взяли участь у семінарі Всесвітньої митної організації (ВМО) у Кракові, присвяченому обговоренню **результатів опитування з оцінки сприйняття доброчесності у митній сфері (CIPS)** та впровадженню **Програми Anti-Corruption and Integrity Promotion Programme (A-CIP)⁶³.** Водночас Держмитслужба **розпочала інформаційну кампанію,** спрямовану на підвищення обізнаності громадян і бізнесу щодо юридичних наслідків корупційних дій⁶⁴.

Держмитслужба та ВМО **продовжили співпрацю в межах Програми A-CIP до 2028 року⁶⁵.** Продовження партнерства стало визнанням прогресу України у впровадженні міжнародних стандартів доброчесності, включаючи проведення двох етапів дослідження CIPS, низку тренінгів та адаптацію інструментів ВМО з управління етичними ризиками. Новий етап співпраці спрямований на підсилення прозорості митних процедур, розвиток етичної культури й забезпечення сталість реформ відповідно до євроінтеграційного курсу.

Транспортна інтеграція і розвиток логістики

Інтеграція України до європейського транспортного простору відбувається одночасно на кількох рівнях – від нормативного наближення до законодавства ЄС до запуску конкретних інфраструктурних проєктів у сфері залізничного, автомобільного та морського транспорту.

Віцепрем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад та територій України Олексій Кулеба **представив результати перших 100 днів роботи Уряду**⁶⁶. У транспортній сфері Уряд завершив будівництво 22 км євроколії між Чопом та Ужгородом, запустив регулярні маршрути до Братислави, Кошице, Будапешта та Відня, а також щоденний поїзд Київ–Бухарест. У Чорноморську стартував перший публічно-приватний проєкт у портовій галузі, що охоплює Перший та Контейнерний термінали. Дію Угоди про лібералізацію вантажних перевезень з ЄС продовжено до березня 2027 року. Укрзалізниця за цей період перевезла 8 млн пасажирів і виконала понад 4 тисячі рейсів до прифронтових регіонів. Подальша реалізація цих проєктів залежатиме від стабільності інфраструктури в умовах триваючих атак.

У Мінрозвитку провели **переговори з делегацією Європейської Комісії Генерального директорату з Розширення та Східного партнерства**⁶⁷. Обговорення стосувалося виконання індикаторів Ukraine Facility у сферах теплопостачання, енергомодернізації та транспорту. У рамках програми CEF триває реалізація 11 транспортних проєктів у залізничній, автомобільній, річковій та авіаційній інфраструктурі. Також розглянуто підходи до оптимізації процедур залучення фінансування ЄІБ. Темпи подальшого просування залежатимуть від швидкості погодження процедурних рішень та здатності прискорити запуск проєктів на етапі реалізації рішень, необхідних для пришвидшення впровадження проєктів.



Марина Денисюк,
заступниця Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Пріоритетні проєкти і програми включені до ЄПП-2026 (Єдиний проєктний портфель на 2026 рік – ред.). Так, для розбудови прикордонної інфраструктури і розширення TEN-T коридорів затверджена окрема програма, а всі діючі CEF проєкти включені до неї відповідно до змін до постанови КМУ 527. Також ми вітаємо євроінтеграційний вибір Молдови. Останні роки ми активно працювали разом над проєктами з розбудови кордону, лібералізації автомобільних перевезень, тому впевнено продовжуємо співпрацю і розраховуємо на підтримку ЄС

Заступник Міністра розвитку громад та територій Сергій Деркач провів онлайн-обговорення з міжнародними перевізниками щодо **продовження Угоди про лібералізацію вантажних автоперевезень між Україною та ЄС до 31 березня 2027 року**⁶⁸. Ключовими питаннями стали умови роботи після продовження та перелік зобов'язань, які Україна має виконати до кінця 2026 року для подальшої інтеграції у транспортний простір ЄС. Серед схвалених Мінрозвитку та Єврокомісією напрямів – запровадження системи ділової репутації перевізників, вимога щодо наявності кваліфікованих менеджерів-управителів транспортних компаній та поступове впровадження смарт-тахографів для новореєстрованих транспортних засобів з 1 липня 2026 року.

Крім того, з цієї ж теми проведено консультацію з компаніями-членами Американської торговельної палати⁶⁹. Додатково представники бізнесу порушили питання впровадження е-ТТН, оновлення регламенту роботи системи єЧерга та підготовки законодавчих рішень щодо перевезення швидкопсувних товарів.

Укрзалізниця оголосила про запуск із 10 жовтня **щоденного сполучення Київ—Бухарест (поїзд №99/100)**, що проходить через Україну, Молдову та Румунію і забезпечує прямий вихід на вокзал Gara de Nord у столиці Румунії⁷⁰. Маршрут охоплює ключові прикордонні станції, зокрема Могилів-Подільський, Велчинець та Унгени, а також логістично важливі Ясси. Віцепрем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад та територій Олексій Кулеба підкреслив, що новий рейс є частиною інтеграції української залізничної мережі до коридорів TEN-T та продовженням розвитку євроколії.

Держприкордонслужба **оформила перший рейс** нового міжнародного поїзда на станції «Могилів-Подільський»⁷¹. Поїздки здійснили 50 пасажирів, переважно громадян України.



Олексій Кулеба,
Віцепрем'єр-міністр з відновлення України –
Міністр розвитку громад та територій

цитата

Нещодавно ми відкрили першу євроколію, що напряду з'єднала Ужгород та три європейські столиці. Уже працюємо над її розширенням у кількох напрямках – зокрема на Закарпатті та Волині. Україна має стати частиною загальноєвропейських транспортних коридорів TEN-T, які формують майбутню логістику Європи

Кабінет Міністрів України **схвалив законопроект Міністерства розвитку громад та територій «Про безпеку та інтероперабельність залізничного транспорту України»**, спрямований на адаптацію залізничної системи до асquis ЄС⁷². Документ передбачає створення системи управління безпекою за європейськими вимогами, єдині правила технічного регулювання, нові підходи до обслуговування рухомого складу, стандарти допуску машиністів та забезпечення технічної сумісності інфраструктури з країнами ЄС. Віцепрем'єр-міністр Олексій Кулеба наголосив, що ухвалення закону відкриває шлях до формування спільного ринку залізничних перевезень та виконання індикаторів Ukraine Facility. За підтвердженням DG MOVE і DG NEAR, проект відповідає європейським вимогам; реалізація положень передбачена протягом трирічного перехідного періоду після його ухвалення Верховною Радою.



Олексій Кулеба,
Віцепрем'єр-міністр з відновлення України –
Міністр розвитку громад та територій

цитата

Цей закон – важливий етап у європейській інтеграції залізниці. Ми переходимо від національних стандартів до єдиних європейських правил, що відкриває для України шлях до створення спільного ринку залізничних перевезень, підвищує безпеку руху і довіру міжнародних партнерів

Під час зустрічі Віцепрезидента ЄБРР Маттео Патроне з керівництвом Мінрозвитку та Агентства відновлення **обговорили реалізацію інфраструктурних, енергетичних та транспортних проєктів**, включно з ремонтами міжнародних автошляхів М-06 «Київ – Чоп» і М-09 «Тернопіль – Львів – Рава-Руська», а також постачанням локомотивів і газопоршневих електростанцій для АТ «Укрзалізниця»⁷³. Також порушені питання щодо інституційної допомоги ЄБРР, зокрема щодо діяльності команд RST та RIRA, що оцінюють готовність державних і місцевих органів до реалізації інвестиційних програм.



Марина Денисюк,
заступниця Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Ми уже запустили Комісію з визначення інвестора проєкту публічно-приватного партнерства у порту Чорноморськ і наразі активно працюємо, аби якнайшвидше запустити і провести відкритий конкурс. Ми високо цінуємо постійну залученість та підтримку ЄБРР та Міжнародної фінансової корпорації (IFC).

У Мінрозвитку відбулося третє **засідання Конкурсної комісії з визначення інвестора публічно-приватного партнерства порту Чорноморськ** під головуванням заступника Міністра Андрія Кашуби за участі першої заступниці Міністра Альони Шкрум та заступниці Міністра Марини Денисюк⁷⁴. Комісія погодила залучення 12 зовнішніх експертів, рекомендованих ЄБРР та IFC, розглянула доопрацьовані положення про стратегію реалізації конкурсу та пропозиції щодо моніторингу потенційних загроз національній безпеці. Рішення ухвалено одноголосно, а окрема сесія «питання-відповідь» була присвячена проєкту інструкції для претендентів, що планується винести на наступне засідання.

У третій декаді жовтня Андрій Кашуба здійснив робочу поїздку до портів Дунайського регіону та Українського Дунайського пароплавства⁷⁵. Він відзначив, що в портах уже функціонують 30 стаціонарних укриттів і 21 мобільна захисна споруда, а до кінця року планується встановлення ще 28. Окремий блок поїздки стосувався безпечної перевалки вантажів, включно з небезпечними.



Андрій Кашуба,
заступник Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Ми проаналізували готовність портів до таких операцій. Наша позиція – потрібно локалізувати перевалку зазначених вантажів на безпечній відстані від густонаселених районів. Важливо, щоб перевалка здійснювалася лише з дотриманням усіх вимог безпеки, без накопичення вантажів у портах і переважно у світлу пору доби

Попри воєнні умови, **морський коридор забезпечив понад 150 млн тонн** перевезених вантажів, з яких понад 90 млн тонн зерна доставлено у 55 країн.

Лінки на публікації

- 1 Офіційна фейсбук-сторінка Західного регіонального управління Держприкордонслужби України
- 2 Виїзд чоловіків віком 18-22 років не несе навантаження на кордоні – ДПСУ (Україна. Медіа-центр)
- 3 Черги на кордоні з Польщею пов'язані з дитячими канікулами, а не новою системою контролю в'їзду-виїзду в ЄС – ДПСУ (УНН)
- 4 Демченко – про виїзд молоді 18-22 років: ДПСУ не веде статистики за віковими категоріями (Укрінформ)
- 5 Наплив біженців у Чехії подвоївся після дозволу виїзду молодих чоловіків з України (РБК-Україна)
- 6 Понад 11 000 українських чоловіків віком 18-22 років в'їхали до Словаччини за один місяць (ТАСС)
- 7 Тисячі юнаків щодня виїжджають із України? У ДПСУ прокоментували ситуацію (РБК-Україна)
- 8 Politico: Майже 100 000 чоловіків віком 18-22 років покинули Україну за 2 місяці (Gwara media)
- 9 З 12 жовтня ЄС розпочинає впроваджувати нову біометричну систему контролю (EES) (Держприкордонслужба)
- 10 До уваги подорожніх, які прямують через пункт пропуску «Краківець» (Держприкордонслужба)
- 11 На Львівщині утворилися черги на кордоні через нову систему в'їзду до ЄС (Укрінформ)
- 12 Можливе сповільнення руху транспорту у пунктах пропуску «Нижанковичі – Мальховіце», «Смільниця – Кросценко» та «Грушів – Будомеж» (Держмитслужба)
- 13 Ще три пункти пропуску підключено до європейської системи EES (Держприкордонслужба)
- 14 Усі угорські пункти пропуску, які функціонують на кордоні з Україною, впровадили систему EES (Держприкордонслужба)
- 15 До уваги громадян та перевізників! (Держмитслужба)
- 16 Можливе сповільнення руху вантажного транспорту у п/п "Краківець-Корчова" (Держмитслужба)
- 17 «Устилуг – Зосин»: про можливе ускладнення руху через пункт пропуску (Держмитслужба)
- 18 До уваги громадян та міжнародних автоперевізників! (Держмитслужба)
- 19 Румунія продовжила обмеження дорожнього руху на кордоні з Україною – у зв'язку з ремонтом мосту через р. Тиса (Держмитслужба)
- 20 За 9 місяців 2025 року товарообіг України склав \$89,6 млрд (Держмитслужба)
- 21 За 9 місяців 2024 року товарообіг України склав \$81,9 млрд (Держмитслужба)
- 22 За 9 місяців 2023 року товарообіг склав \$73,7 млрд (Держмитслужба)
- 23 У вересні до Держбюджету спрямовано 66,7 млрд грн митних платежів (Держмитслужба)
- 24 Стан надходжень митних платежів у вересні 2025 року (Держмитслужба)
- 25 Обсяг пільг зі сплати митних платежів у вересні збільшився на 26% (Держмитслужба)
- 26 За 9 місяців 2025 року митні органи виявили 7 289 порушень митних правил на 10,3 млрд грн (Держмитслужба)
- 27 За дев'ять місяців 2024 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на майже 17 млрд грн (Держмитслужба)
- 28 За 9 місяців 2023 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на суму 7,1 млрд грн (Держмитслужба)
- 29 Більше прямих контрактів – менше сумнівного пального: митниця фіксує зростання у 1,6 рази імпорту нафтопродуктів напряму від виробників (Держмитслужба)
- 30 150 мільйонів тонн вантажів уже пройшли через український морський коридор, – Олексій Кулеба (Мінрозвитку)
- 31 Більше можливостей для українського експорту: збільшено обсяг квот на аграрну продукцію (Держмитслужба)

32 Експорт сої та ріпаку: визначено порядок підтвердження права агровиробників на пільгу (Держмитслужба)

33 Українські аграрії експортували мільйон тонн сої та ріпаку після встановлення вивізного мита (Держмитслужба)

34 Українська митниця демонструє готовність до інтеграції в європейський митний простір: результати дев'ятого засідання Підкомітету Україна-ЄС (Мінфін)

35 Українська митниця з європейськими стандартами: відбувся брифінг Держмитслужби у рамках Підкомітету Україна-ЄС (Держмитслужба)

36 Розпочалися консультації з громадськістю щодо проєкту нового Митного кодексу України (Держмитслужба)

37 Три роки «митного безвізу» в Україні: бізнес здійснив понад 231 тис. транзитних перевезень за допомогою системи NCTS (Мінфін)

38 Три роки «митного безвізу» в Україні: бізнес здійснив понад 231 тис. транзитних перевезень за допомогою системи NCTS (Держмитслужба)

39 До уваги суб'єктів процедури спільного транзиту! (Держмитслужба)

40 Реформування Держмитслужби реалізується за планом у координації з Єврокомісією та МВФ (Держмитслужба)

41 Крок до чесної конкуренції на українському ринку: відбулася зустріч Держмитслужби з представниками Американської торговельної палати (Держмитслужба)

42 Держмитслужба вдосконалила сервіси для зручності сплати митних платежів (Держмитслужба)

43 Державна митна служба України провела онлайн-зустріч «Customs & You» (Держмитслужба)

44 Держмитслужба затвердила професійний стандарт «Інспектор митний» (Держмитслужба)

45 Навчання для перевізників щодо використання нової цифрової системи ЄКМТ (Мінрозвитку)

46 Держмитслужба впровадила нові цифрові сервіси для зручності користувачів (Держмитслужба)

47 Олексій Кулеба: Україна та Словаччина узгодили нові кроки розвитку спільного кордону та транспортного сполучення (Мінрозвитку)

48 Фінішна пряма: на під'їздах до МАПП «Ягодин –Дорогуськ» укладається верхній шар асфальтобетону (Агентство відновлення)

49 Покращуємо інфраструктуру пункту пропуску «Ягодин» (Агентство відновлення)

50 Представник Європейського Союзу відвідав на Львівщині пункти пропуску, модернізовані за підтримки проєкту EU4IBM-Стійкість (IBM.IN.UA)

51 Інтерв'ю Сергія Сухомлина для «Главкому» (Главком)

52 Забезпечуємо реалізацію програми CEF: триває модернізація міжнародного пункту пропуску «Порубне – Сірет» (Агентство відновлення)

53 Стартує підготовка до реалізації масштабного інфраструктурного проєкту «М-15 Одеса – Рені» (Мінрозвитку)

54 Підписано угоду про взаєморозуміння щодо розбудови автомобільної дороги М-15 Одеса – Рені в межах проєкту PREPARE (Агентство відновлення)

55 МВС та МОМ посилюють співпрацю у сфері міграційної політики та управління кордонами (МВС)

56 МОМ, ДМС та МВС обговорили захист прав мігрантів у контексті розробки нової Стратегії державної міграційної політики (Фейсбук-сторінка МОМ)

57 Голова ДПСУ провів зустріч із Головою КМЄС в Україні (Держприкордонслужба)

58 Голова Держприкордонслужби зустрівся з Послом Чеської Республіки в Україні (Держприкордонслужба)

59 Україна – Туреччина: перспективи взаємодії (Держприкордонслужба)

- 60 EU4IBM-Стійкість закладає основу для модернізації прикордонних сканерів в Україні (IBM.IN.UA)
- 61 Прикордонники наближають інтеграцію української експертної спільноти у європейський науково-практичний простір (Держприкордонслужба)
- 62 Українські митники поділились досвідом використання сучасних скануючих систем з молдовськими колегами (Держмитслужба)
- 63 Українська митниця посилює антикорупційні механізми відповідно до міжнародних стандартів (Держмитслужба)
- 64 “Не пропонуйте - ми не беремо”: стартувала кампанія протидії корупції на митниці (Держмитслужба)
- 65 Українська митниця та ВМО продовжують стратегічне партнерство у сфері доброчесності (Держмитслужба)
- 66 Підтримка людей, розвиток прифронтових регіонів, відновлення інфраструктури, – Олексій Кулеба про ключові результати 100 днів роботи нового Уряду (Мінрозвитку)
- 67 Мінрозвитку та Єврокомісія узгодили кроки з виконання вимог ЄС у сфері теплопостачання, енергомодернізації та транспорту (Мінрозвитку)
- 68 Що важливо знати перевізникам про “транспортний безвіз”: головне з зустрічі з бізнесом (Мінрозвитку)
- 69 Сергій Деркач провів зустріч з компаніями Американської торговельної палати (Мінрозвитку)
- 70 Укрзалізниця відкрила продаж квитків на новий поїзд Київ-Бухарест (Мінрозвитку)
- 71 Прикордонники оформили перший рейс потяга «Київ – Бухарест» (Держприкордонслужба)
- 72 Уряд підтримав законопроект Мінрозвитку, який наблизить українську залізницю до стандартів ЄС (Мінрозвитку)
- 73 Мінрозвитку та ЄБРР обговорили поточні проекти та стратегічні пріоритети відновлення (Мінрозвитку)
- 74 Відбулося чергове засідання Конкурсної комісії з визначення інвестора публічно-приватного партнерства порту Чорноморськ (Мінрозвитку)
- 75 Андрій Кашуба здійснив моніторинговий візит до морських портів Дунайського регіону (Мінрозвитку)