

Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами



IBM.in.UA

листопад 2025

Зміст

	Вступ	
	Рух осіб та товарів	4
	Спеціальний блок: Механізм призупинення безвізового режиму ЄС	9
	Євроінтеграція	17
	Реформа української митниці	18
	Неінфраструктурні рішення на кордоні	20
	Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури	21
	Стратегічні документи. Навчання та розвиток	23
	Транспортна інтеграція і розвиток логістики	26
	Лінки на публікації	32

Вступ

У листопаді 2025 року у сфері інтегрованого управління кордонами ключовими стали три взаємопов'язані чинники: регуляторні рішення Європейського Союзу у сфері міграції та безвізового режиму, розвиток цифрових інструментів прикордонного контролю на зовнішніх кордонах Шенгенської зони та поточна безпекова ситуація, що на пряму відображалася на роботі пунктів пропуску. Поряд із операційними питаннями перетину кордону, у фокусі залишалися параметри, які формують ширший контекст оцінки виконання Україною критеріїв безвізового режиму та суміжних зобов'язань у міграційно-візовій сфері.

У частині руху осіб і транспортних засобів зафіксовано зниження загального пасажиропотоку через західні кордони з ЄС та Молдовою порівняно з попередніми місяцями, а також нижчі середньодобові показники на польському напрямку. Окремою подією місяця стало розширення охоплення польських пунктів пропуску цифровою системою Entry/Exit System (EES), що актуалізувало питання процедур первинної біометричної реєстрації та можливих тимчасових затримок у пікові години. У цьому ж контексті зберігалася увага до перспектив запуску ETIAS як інструменту попереднього авторизування подорожей і його потенційного впливу на індикатори відмов у в'їзді та міграційної дисципліни.

В операційному вимірі функціонування пунктів пропуску протягом листопада фіксувалися епізоди тимчасових зупинок або обмежень оформлення, пов'язані з технічними збоями та перебоями електроживлення, а також інциденти безпекового характеру, що спричиняли призупинення роботи окремих напрямків і потребували використання альтернативної логістики. Такі випадки підкреслювали значення резервних рішень, оперативного інформування та міжвідомчої координації для мінімізації впливу на пасажирські й вантажні потоки.

У митному блоці увага була зосереджена на показниках зовнішньої торгівлі за десять місяців 2025 року, структурі імпорту та експорту, податковому навантаженні й концентрації товарних груп, що формують основну частку надходжень митних платежів. Поряд із торговельною статистикою, окремо висвітлювалися дані щодо пільг зі сплати митних платежів та показники протидії порушенням митних правил.

На рівні політик ЄС наприкінці місяця було затверджено оновлений механізм призупинення безвізового режиму для громадян третіх країн. Розширення підстав для застосування механізму, спрощення процедур та перегляд строків призупинення сформували новий регуляторний контекст для оцінки дотримання критеріїв безвізового режиму. З огляду на практичні та політичні наслідки цих змін, детальний аналіз оновленого підходу подано у спеціальному блоці «Механізм призупинення безвізового режиму ЄС».

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 України (Держприкордонслужби) у листопаді показники руху через західні кордони з ЄС та Молдовою продовжили спадну динаміку, характерну для попередніх місяців. Загальний пасажиропотік знизився до приблизно **2,1–2,2 млн осіб**, тобто нижче показників жовтня (близько 2,38 млн), вересня (приблизно 2,7 млн) і особливо серпня, коли було зафіксовано понад 3,3 млн перетинів. **Обсяги виїзду та в'їзду зменшилися пропорційно:** виїзд у листопаді становив орієнтовно 1,08–1,12 млн осіб (у жовтні – 1,22 млн; у вересні – 1,33 млн; у серпні – 1,65 млн), а в'їзд – близько 1,02–1,05 млн (у жовтні – 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, однак їхній абсолютний добовий потік продовжив знижуватися – від серпневих пікових значень до середнього рівня 30–33 тис. у листопаді.

Навантаження на польський напрямок також зменшувалося. Якщо у серпні середньодобові показники перевищували 28–30 тис. перетинів, у вересні стабілізувалися на рівні 26 тис., а в жовтні – близько 24 тис., то листопадові значення опустилися до 20–22 тис. осіб, що стало найнижчим показником за чотири місяці. Загальний рух транспортних засобів зберігав тенденцію до скорочення: після серпневих 23–24 тис. середньодобових перетинів і вересневих 17–21 тис., жовтнева динаміка залишалася подібною, а у листопаді добові показники становили 16–19 тис., тобто фактично підтвердили рівень попереднього місяця, але нижчий за серпневий і вересневий.

Рух гуманітарних вантажів протягом серпня–листопада демонстрував стабільне поступове зменшення: серпень – понад 2,2 тис. оформлених вантажівок, вересень – більш як 2 тис., жовтень – 1,9 тис. одиниць. У листопаді, відповідно до добових значень, оформлено приблизно 1,8–1,9 тис. вантажівок, тобто тенденція до зниження збереглася. Попри скорочення загального пасажирського та транспортного руху, структура гуманітарних потоків залишалася сталою й без різких коливань.



У листопаді 2025 року **було завершено підключення чергових пунктів пропуску на польсько-українському кордоні до EES**. Зокрема, до системи офіційно приєдналися автомобільний та залізничний пункти пропуску «Хребенне – Рава-Руська», що означало фактичне охоплення системою всіх польських пунктів пропуску на напрямку Львівської області¹. Єдиним пунктом, який на той момент залишався у тестовому режимі, був «Долгобичув – Угринів», запуск якого у повноцінному режимі було заплановано на 4 листопада.

Також було повідомлено **про розширення роботи EES** на пункти пропуску Люблінського воєводства – зокрема «Угринів – Долгобичув», «Устилуг – Зосин», а також автомобільний і залізничний пункти «Ягодин – Дорогуськ»².

Водночас Державна митна служба України (Держмитслужба) попередила **про можливе тимчасове сповільнення руху** у пунктах пропуску «Ягодин – Дорогуськ» та «Устилуг – Зосин» у зв'язку з початком обов'язкової первинної реєстрації подорожніх у системі EES з польського боку³.

Запровадження EES **стало важливим етапом підготовки до повномасштабного запуску нових інструментів контролю в межах Шенгенської зони**. У цьому контексті окремої уваги потребує й майбутнє впровадження системи попереднього авторизування подорожей **ETIAS**, яка безпосередньо впливатиме на динаміку відмов у в'їзді та оцінку дотримання критеріїв безвізового режиму.



Катерина Кульчицька,
аналітикиня у сфері міграції

коментар для огляду

Введення нової системи ETIAS у довгостроковій перспективі може сприяти зменшенню показника відмов у в'їзді на кордоні з країнами Шенгенської зони. Більшість осіб, щодо яких будуть спрацьовувати «червоні прапорці», отримають відмову в електронному дозволі системи ETIAS ще до виїзду на кордон. Це стосується тих осіб, які раніше порушували правила Шенгенської зони і були внесені в систему Schengen Information System (SIS), зокрема за перевищення термінів свого перебування.

Водночас, у короткостроковій перспективі запуск нової системи ETIAS може сприяти збільшенню відмов у в'їзді через такі причини:

- *брак знань у частини подорожуючих про необхідність оформити дозвіл у системі ETIAS перед поїздкою,*
- *можливі проблеми у функціонуванні системи ETIAS, такі як затримки у передачі інформації до прикордонних органів країн-членів ЄС.*

Відслідковування показника відмов у в'їзді на кордоні з країнами Шенгенської зони є важливим, адже він враховується в системі моніторингу безвізового режиму з ЄС. Суттєве підвищення цього показника може спровокувати запуск механізму призупинення безвізу між ЄС та Україною.

Наприкінці листопада в ЄС було остаточно **затверджено оновлений механізм призупинення безвізового режиму для громадян третіх країн**. Нові правила

передбачають розширення підстав для тимчасового скасування безвізу, зокрема у разі невідповідності візовій політиці ЄС або погіршення ситуації з дотриманням прав людини, а також спрощують і подовжують строки застосування механізму призупинення⁴. Регламент набуває чинності в середині грудня 2025 року та формує новий регуляторний контекст для оцінки дотримання критеріїв безвізового режиму, зокрема показників відмов у в'їзді та міграційної дисципліни. **Детальніше оновлений механізм та його потенційні наслідки для України розглядаються у спеціальному блоці «Механізм призупинення безвізового режиму ЄС».**

У цьому контексті дедалі актуальнішим стає питання того, як поступове згортання тимчасового захисту та перехід до нових міграційних режимів впливатимуть на статистику перетину кордону й показники, що використовуються ЄС для моніторингу безвізового режиму.



Павло Кравчук,
Дослідник, проєкт PROTEMO,
Коїмбрський університет

коментар для огляду

У вересні 2025 Рада ЄС опублікувала Рекомендації щодо скоординованого підходу до транзиту з тимчасового захисту (ТЗ) для переміщених осіб з України, який, передусім, закликає країни-члени ЄС спрощувати для бенефіціарів ТЗ перехід на національні дозволи на проживання або статус резидента ЄС, одночасно з програмами добровільного повернення українців з заохоченням можливостей «ознайомчих візитів» в Україну. Крім того, що такий підхід несе в собі ризики для найбільш вразливих категорій, як-от літні, хворі чи самотні матері/батьки, які мають як менше шансів перейти у статус «стандартного» мігранта, так і менше ресурсів для ознайомчих подорожей чи повернення та реадaptaції в Україні, він може призвести до неприємних змін у статистиці значущих індикаторів міграційних процесів – перевищення термінів перебування, різке зростання кількості заяв на притулок, відмов у в'їзді на внутрішніх і зовнішніх кордонах ЄС.

Мені видається, що на даному етапі в інтересах і України і українців з ТЗ, і самого ЄС, аби перехід з тимчасового захисту відбувався на якийсь окремий загальноєвропейський «український» дозвіл на проживання, а не на національні статуси.

Упродовж листопада 2025 року робота окремих пунктів пропуску неодноразово тимчасово обмежувалася через технічні збої та наслідки масованих атак на енергетичну й транспортну інфраструктуру, що спричиняло короткострокові призупинення оформлення та потребувало переорієнтації потоків на альтернативні маршрути.

8 листопада 2025 року на державному кордоні України було тимчасово призупинено пропускні операції у зв'язку зі **збоєм у роботі бази даних митниці**⁵. Того ж дня Держмитслужба повідомила про відновлення функціонування інформаційних систем та повернення митних органів до роботи у штатному режимі⁶. Окремо уточнювалося, що перебої не вплинули на рух пасажирських поїздів міжнародного сполучення та пішохідний рух на західному кордоні, за винятком пункту пропуску «Дякове – Халмеу», а причиною зупинки роботи автомобільних пунктів пропуску став технічний збій з електроживленням після масованого ворожого обстрілу енергооб'єктів⁷.

11 листопада 2025 року через відсутність промислового електроживлення, що виникла внаслідок масованих атак на енергетичну інфраструктуру України, було тимчасово припинено оформлення транспортних засобів та пішоходів у міжнародному автомобільному пункті пропуску «Дяківці – Раковець» на українсько-румунському кордоні⁸. Того ж дня після відновлення електропостачання оформлення транспортних засобів та пішоходів в обох напрямках здійснювалось у встановленому порядку⁹.

22 листопада 2025 року внаслідок атаки російської федерації було тимчасово призупинено роботу поромного пункту пропуску «Орлівка – Ісакча» на українсько-румунському кордоні¹⁰. За інформацією Міністерства розвитку громад та територій України (Мінрозвитку), пошкоджено інфраструктуру поромного комплексу та понад 10 вантажних транспортних засобів, є постраждалі. У зв'язку із зупинкою роботи пункту пропуску запис у всі черги є Черги на пункту пропуску «Орлівка – Ісакча» було тимчасово призупинено як для вантажного, так і для автобусного транспорту¹¹. Наступного дня Держприкордонслужба оприлюднила перелік альтернативних пунктів пропуску для перетину державного кордону на півдні України¹².

Рух товарів

січень–жовтень 2025



\$101 млрд

(+9% до аналогічного періоду 2024 року)



Імпорт

\$66,5 млрд

(+15,9% до січня-жовтня 2024)



Експорт

\$34,5 млрд

(-0,3% до січня-жовтня 2024)

Країни-партнери

Китай (\$15,1 млрд)

Польща (\$6,4 млрд)

Німеччина (\$5,4 млрд)

Польща (\$4,2 млрд)

Туреччина (\$2,2 млрд)

Німеччина (\$2 млрд)

Основні товари



Машини та устаткування (\$27 млрд)
Продукція хімічної промисловості (\$10,4 млрд)
Паливно-енергетичні товари (\$8,5 млрд)



Продовольчі товари (\$18,2 млрд)
Метали та вироби з них (\$3,8 млрд)
Машини та устаткування (\$3,1 млрд)

За даними Держмитслужби, за підсумками десяти місяців 2025 року **товарообіг України зріс до \$101 млрд**¹³, перевищивши обсяги аналогічного періоду 2024 року (\$92 млрд)¹⁴ та 2023 року (\$82 млрд)¹⁵. Динаміка трирічного періоду відображає поступове нарощування зовнішньоторгівельної активності, при цьому у 2025 році вирішальну роль відіграв імпорт. Обсяг оподаткованого імпорту становив \$51,8 млрд, або 76% загального обсягу ввезення, а податкове навантаження зросло до 0,52 дол./кг проти 0,51 дол./кг у 2024 році та 0,49 дол./кг у 2023-му.

У жовтні 2025 року до державного бюджету було перераховано **67 млрд грн митних платежів**, що на 13 млрд грн більше, ніж у жовтні 2024 року¹⁶. Обсяги оподаткованого імпорту за аналогічний період зросли на 22%. Основними бюджетоформуючими товарами місяця стали нафтопродукти, легкові автомобілі, природний газ, електрогенераторні установки.

Водночас у жовтні 2025 року **обсяг пільг зі сплати митних платежів становив 29,1 млрд грн**, або 43,4% від суми надходжень до бюджету¹⁷. Порівняно з жовтнем

2024 року обсяг преференцій зріс на 7,2 млрд грн (у жовтні 2024 року – 21,9 млрд грн). Найбільшу частку в структурі пільг становили звільнення при імпорті товарів оборонного призначення – 41% (12 млрд грн), пільги на підакцизні товари для виробництва тютюнових виробів – 23% (6,6 млрд грн), звільнення в межах угод про вільну торгівлю – 14% (4 млрд грн), пільги при ввезенні електромобілів – 9% (2,6 млрд грн), а також товари для відновлення енергетичної інфраструктури – 8% (2,2 млрд грн). Загалом за 10 місяців 2025 року обсяг наданих пільг досяг 253,2 млрд грн, що на 40,6% більше, ніж за аналогічний період 2024 року.

Як уже зазначалось, окремий сегмент пільг формує імпорт електромобілів¹⁸. За період з 2022 року по жовтень 2025 року загальна сума звільнення від ПДВ при їх ввезенні склала 36 млрд грн, з яких 14,5 млрд грн припадає на 10 місяців 2025 року. Основними країнами походження електрокарів у 2025 році є Китай (25 млрд грн), США (14,8 млрд грн) та Німеччина (11,7 млрд грн). Зафіксовано також імпорт електромобілів преміумсегмента.

За 10 місяців 2025 року митні органи виявили 8 084 порушення митних правил на суму 10,7 млрд грн¹⁹. У межах 2 934 справ тимчасово вилучено предмети правопорушень на суму 966 млн грн. До суду передано 4 613 справ на суму понад 10,3 млрд грн, за результатами розгляду накладено стягнення у вигляді конфіскацій і штрафів на суму 4 млрд грн.

У листопаді в межах круглого столу за участі Міністерства фінансів України (Мінфін) було окреслено підходи до посилення експорту через розвиток транспортної та прикордонної інфраструктури в контексті підготовки до поглиблення доступу України до внутрішнього ринку ЄС у 2026 році²⁰. У фокусі обговорення – проекти в межах «Механізм Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility, CEF) і «Шляхів солідарності», модернізація пунктів пропуску, доріг і логістичних терміналів, а також інтеграція України до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Окремо наголошувалося на співфінансуванні ЄС до 50% вартості інфраструктурних проектів і розвитку під'їздів до міжнародних пунктів пропуску як чинників підтримки експортної логістики.



Олександр Кава,
заступник Міністра фінансів України

цитата

Ми працюємо над тим, щоб український бізнес мав такі ж можливості, як у країнах ЄС. За підтримки Євросоюзу відновлено евроколію до Ужгорода, а наступного року розпочнеться будівництво нової лінії до Львова. Це інвестиції, що відкривають додаткові маршрути для експорту. Паралельно Уряд модернізує пункти пропуску, дороги та логістичні термінали. Для Мінфіну важливо, щоб такі проекти підсилювали експорт і в перспективі збільшували надходження до держбюджету – саме цей ефект ми враховуємо під час погодження інфраструктурних рішень.

Механізм призупинення безвізового режиму ЄС

Механізм призупинення безвізового режиму ЄС – це інструмент, що дозволяє Європейському Союзу тимчасово припиняти дію безвізового в'їзду для громадян третіх країн, як от України, Грузії та Молдови, якщо ця країна не виконує зобов'язань, зловживає безвізом, створює загрози безпеці або порушує права людини, з метою спонукання її до усунення проблем.

Нещодавно ЄС оголосив про оновлення механізму призупинення, розширивши підстави для призупинення через гібридні загрози, «золоті паспорти», погіршення відносин, а також збільшивши терміни, від року і до двох років²¹. Період припинення дії безвізового режиму надається для вирішення проблем країною, через які призупинення відбулось.

Механізм призупинення з'явився у 2013 році у відповідь на хвилю скасування віз ЄС для громадян п'яти країн Західних Балкан у 2009-2010 роках²². Скасування візового режиму спричинило сплеск кількості шукачів притулку, різко збільшилась кількість нерегульованих мігрантів з безвізових країн. За результатами перших оцінок впровадження безвізу, стало необхідним розробити інструмент, що обмежує безвізові поїздки на певний термін часу.

Еволюція механізму відбулась у 2017 році після відміни візових режимів для країн Східного партнерства – України, Грузії та Молдови. Побоюючись зловживань безвізового в'їзду та недотримання дозволеного терміну перебування, ЄС посилив механізм додатковими контролюючими показниками²³. Ключовими індикаторами стали різке зростання кількості заявок від шукачів притулку (зокрема з країн з надійним безпековим рівнем), дедалі більша кількість відмов під час перетину кордону, а також кількість нерегульованих мігрантів, неефективна реалізація політики повернення та реадмісії. Окрім цього, брався до уваги стан справ з реформами у сфері протидії корупції та дотримання фундаментальних прав людини.

Про дотримання безвізових показників Єврокомісія (ЕК) щорічно звітує, надаючи рекомендації країнам щодо необхідності виправити ті чи інші відхилення в показниках. Оцінки та рекомендації також беруться до уваги під час визначення прогресу країни у її євроінтеграційному поступі. Вони охоплюють завдання за напрямками «Нерегульована міграція», «Безпека документів», «Громадський порядок і безпека» та «Фундаментальні права людини».

Впродовж восьми років дії безвізового режиму **Україна залишалась єдиною країною Східного Партнерства, стосовно якої не виникало політичних дебатів чи сигналів про можливий запуск механізму призупинення безвізових поїздок**. Попри пандемію та війну, український безвіз демонстрував свою стійкість, про що ЄК зазначала у своїх звітах.

Втім, згідно з оголошеним новим регламентом ЄС, **показників для призупинення стало більше, а механізм реагування та прийняття рішень – набагато швидшим**. Зокрема, якщо досі головною підставою для призупинення був суттєвий вплив нелегальних мігрантів, то тепер ЄС зможе призупинити безвіз **через наявність у третіх країнах програм інвестиційного громадянства**, коли громадянство держави надається в обмін на певну суму чи інвестиції особам, які не мають інших зв'язків²⁴, **так званих схем видачі «золотих паспортів»**. У низці країн ЄС торгівля громадянством і посвідкою на проживання стала прибутковим бізнесом.

«Золоті паспорти»

23 січня ЄК вперше оприлюднила доповідь на тему надання громадянства і дозволу на проживання в ЄС в обмін на інвестиції²⁵. Висновки дослідження стали приводом для занепокоєння, адже три держави – Мальта, Кіпр і Болгарія – відкрито торгують своїм громадянством, а 20 із 28 країн-членів ЄС пропонують отримати постійну посвідку на проживання в обмін на інвестиції різного масштабу.

Попри те, що дана практика в ЄС не заборонена, ЄК припускає, що з такими інвестиціями можуть бути пов'язані ризики відмивання коштів (деякі країни не вимагають надавати докази законності походження коштів) та ухилення від сплати податків, що є злочином.

Міжнародні організації Transparency International і Global Witness недавно підрахували, що за останні десять років у ЄС було продано близько 100 тисяч «золотих віз» і шість тисяч паспортів²⁶.

У ЄК планують підготувати нові норми щодо надання громадянства країнами-членами ЄС на тлі великої кількості паспортів і дозволів на проживання, виданих виключно на підставі інвестованих грошей²⁷. Як вважають в ЄК, така практика підриває цілісність

статусу громадянина ЄС, передбачену статтею 20 Договору про функціонування Європейського Союзу²⁸. Оскільки Україна не практикує схеми «громадянство для інвесторів», цей ризик можна не брати до уваги.

Узгодження візової політики

Наступний новий критерій стосується необхідності узгодження візової політики країни з візовою політикою ЄС.

В контексті України узгодження візової політики не лише має безпосередній стосунок до збереження безвізового режиму з ЄС, але й передбачене євроінтеграційними процесами. Завдання з уніфікації візових режимів міститься одразу в кількох стратегічних документах, зокрема, у чинній Стратегії Інтегрованого управління державним кордоном до 2025 року та Стратегії з державної міграційної політики до 2025 року, а також в Дорожній карті з питань верховенства права.

Втім, уточнюючи нові правила, ЄС наголосив, що країнам з безвізовим режимом необхідно узгодити візову політику, зокрема в контексті списку третіх країн, що потребують віз, особливо тих, що становлять загрозу для ЄС у сфері нелегальної міграції або безпеки. Очікування ЄС щодо узгодження своєї візової політики Україною, містилось в останніх звітах ЄК щодо дотримання Україною безвізового режиму. Тепер в оновленому механізмі призупинення, «очікування» трансформувалось в «критерій», за яким буде оцінюватись дотримання країною безвізу.

Так, у Звіті ЄК за 2024 рік²⁹ зазначалось, що Україна має безвізовий режим з 15 країнами, громадяни яких потребуються візи для в'їзду в ЄС, зокрема, Вірменія, Азербайджан, Бахрейн, Білорусь, Еквадор, Казахстан, Кувейт, Киргизстан, Монголія, Оман, Катар, Саудівська Аравія, Таджикистан, Туреччина та Узбекистан. У 2023 році не було досягнуто жодного прогресу в напрямку більшої узгодженості до списку країн, для яких потрібна віза. В українських стратегічних документах з питань міграції і кордонів визначено етапність запровадження тих чи інших змін. Завдання з приведення до відповідності візових режимів з країнами, що є популярними напрямками для контактів між людьми з Україною (як от з Вірменією, Азербайджаном) або популярними напрямками відпочинку (на зразок Туреччини), віднесені в часі на період за два роки до вступу України в ЄС. З урахуванням зміни регламенту ЄС та запровадження

узгодження візової політики як критерію «безвізу» не зовсім зрозуміло чи впливатиме визначений українськими органами влади графік зміни візової політики на дотримання безвізового режиму, чи ні.

Інші показники

ЄС окремо враховує низку додаткових критеріїв, пов'язаних із безпекою та дотриманням ціннісних стандартів. Серед них – необхідність подальшого посилення протидії організованій злочинності, із фокусом на контрабанді вогнепальної зброї та наркотиків, боротьбу з торгівлею людьми, а також на фінансовий вимір організованої злочинності, попри виклики, пов'язані з війною.

Окремо наголошується на подальшому зміцненні антикорупційної системи – через забезпечення повної незалежності антикорупційних інституцій та їхньої спроможності демонструвати реальні й відчутні результати, з урахуванням довгострокових завдань.

До факторів ризику віднесено «інструменталізацію міграції» (використання міграційних потоків як інструменту тиску на ЄС), а також системні порушення прав людини та недотримання Статуту ООН або міжнародного гуманітарного права. Окремою підставою може стати погіршення двосторонніх відносин з ЄС, якщо дії уряду третьої країни створюють загрози безпеці Союзу або суперечать його принципам.

Таким чином, перед експертною спільнотою постали наступні питання: *що чекає на безвізові режими, якщо країна не дотримується візової політики ЄС? чи не стане корупція каменем спотикання для стабільності безвізу?*

Для того щоб знайти відповіді на ці та інші питання, а також з'ясувати перспективи українського безвізу в оновлених умовах механізму призупинення, 15 грудня було організовано експертне обговорення, що відбулось з представниками Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України, Міністерства закордонних справ України, Державної міграційної служби України та незалежними експертами. Фокусом обговорення стала українська ситуація, з її станом справ у напрямках, дотичних до критеріїв збереження безвізового режиму з ЄС.

Першою важливою темою обговорення стали джерела інформації, що використовуються Європейською Комісією під час підготовки звіту, а також роль українських органів влади у зборі та координації відповідних даних. Було наголошено, що в Україні досі відсутня єдина точка акумулювання зведеної інформації про міграційні процеси, а обмін інформацією з Європейською Комісією здійснюється через кілька паралельних треків, жоден із яких не виконує функції повноцінного міграційного аналітичного хабу. Ключовим каналом залишається трек Пакета розширення, в межах якого Україна двічі на рік подає урядову інформацію, зокрема щодо візово-міграційної політики. Водночас підхід до звітування поступово зміщується від системного подання до точкових оновлень у відповідь на запити ЄС, що ускладнює формування цілісної картини.

Окремим інструментом залишаються дорожні карти трансформації, схвалені у травні 2025 року, зокрема дорожня карта з питань верховенства права (розділ 24), яка охоплює інтегроване управління кордонами, візову та міграційну політику до 2027 року.

Окремі строки, закладені в дорожніх картах, можуть потребувати перегляду з огляду на масштаб завдань. Україна вже передала Європейській Комісії орієнтовний план подальшої роботи, підготовлений за участі Державної прикордонної служби України. Зазначалось, що роль Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України полягає у координації цих треків, тоді як відповідальність за зміст і реалізацію політик залишається за профільними органами.

У блоці, присвяченому візовій політиці, представники Міністерства закордонних справ України окреслили поточний стан наближення національної візової системи до вимог Європейського Союзу та заплановані кроки у цьому напрямку. Зазначалося, що українська візова система вже значною мірою відповідає візовій політиці ЄС, зокрема за процедурами, критеріями та порядком обробки заяв. Водночас зберігається візова асиметрія, зокрема щодо країн, громадяни яких користуються безвізовим режимом з ЄС, але для в'їзду в Україну підпадають під візові вимоги. Було повідомлено, що напрацьовано та погоджено з профільними органами – Міністерством внутрішніх справ України, Адміністрацією Державної прикордонної служби України, Державною

міграційною службою України та Службою безпеки України – можливі підходи до приведення візової політики у відповідність до регламентів ЄС. У межах цих напрацювань розглядаються варіанти запровадження візового режиму для громадян 15 держав і водночас можливості переходу до безвізового в'їзду для громадян 25 інших країн; переговорний процес із більшістю держав так званого «білого списку» ЄС триває.

Окрему увагу було приділено етапності змін і роботі між «видимими» фазами уніфікації. Серед першочергових завдань визначено інформування країн-партнерів про заплановані зміни у міграційно-візовій політиці в контексті євроінтеграційного процесу та спільне опрацювання можливих форматів їх упровадження, з урахуванням чутливих аспектів у відносинах зі стратегічними партнерами, зокрема Туреччиною.

У площині комунікації з суспільством наголошувалося на необхідності системного інформування громадян. Зазначалося, що актуальна інформація оновлюється через дипломатичні та консульські установи, офіційні онлайн-ресурси й соціальні мережі, а також через інструменти оперативного зворотного зв'язку під час перетину кордону. Водночас підкреслено, що навіть за наявності широких каналів комунікації залишаються ризики неповного охоплення аудиторії, що вимагає посиленої координації між державними органами та взаємодії з громадянським суспільством, зокрема у разі появи сигналів про накопичення індикаторів, чутливих для оцінок Європейського Союзу.

У частині, що стосувалася міграційних показників і ризиків у межах оновленого механізму призупинення безвізового режиму, представник Державної міграційної служби України звернув увагу на обмежену визначеність індикаторів, які використовує Європейський Союз. Зазначалося, що відсутність чітких формул розрахунку створює простір для різних інтерпретацій – залежно від того, чи аналізуються абсолютні значення, відсоткові показники або дані у прив'язці до чисельності населення, що вже спостерігалось на початкових етапах дії безвізового режиму.

Окремий акцент було зроблено на ролі інформаційної політики щодо правил перебування в ЄС. Підкреслювалося, що держава не може контролювати індивідуальні рішення громадян, однак ефективна комунікація має чітко пояснювати персональні

наслідки порушень – зокрема ризик заборони на подальші поїздки та обмеження мобільності. У цьому контексті наголошувалося на потребі масштабної та ресурсної інформаційної кампанії.

Щодо документів та біометричних систем зазначалося, що українські документи відповідають стандартам ICAO і технічних ризиків у цій сфері немає. Водночас було визнано наявність інституційного ризику, пов'язаного з неприйняттям законопроєкту №8151 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання питань ідентифікації та верифікації громадян України, іноземців та осіб без громадянства», на необхідності якого ЄС неодноразово наголошував упродовж останніх років. Попри включення цього питання до планів і пріоритетів, його розгляд у Верховній Раді залишається заблокованим.

Катерина Кульчицька, аналітикиня у сфері міграції, пов'язала оновлення механізму призупинення безвізового режиму з підготовкою ЄС до поступової трансформації, а в перспективі – згортання режиму тимчасового захисту для українців. Вона зазначила, що статистика за 2022–2023 роки щодо тимчасового захисту, відмов у в'їзді та нелегального перебування наразі виглядає стабільною, однак не відображає потенційних ризиків у середньостроковій перспективі.

За її оцінкою, Україна вже перебуває у фокусі міграційної статистики ЄС: українці входять до дев'яти країн за кількістю позитивних рішень про надання притулку, а щоквартально подається від 2,5 до 4 тисяч відповідних заяв. Після переходу тимчасового захисту в іншу фазу можливе зростання як кількості заяв, так і позитивних рішень – насамперед серед осіб, які не зможуть легалізуватися через зайнятість або інші підстави. Найбільш чутливими точками вона назвала ризики нелегального перебування та збільшення заяв на притулок після 2026 року, наголосивши на потребі системного інформування громадян за кордоном щодо варіантів легалізації та програм повернення.

Євгенія Григор'єва, експертка з управління кордонами та міграцією, звернула увагу, що ЄС дедалі більше зосереджується не лише на рівні міграційних показників, а й на їхній динаміці. За даними Євростату, частка громадян України серед осіб із нелегальним перебуванням у ЄС зросла приблизно на чверть у період 2021–2024 років

і у 2024 році становила близько 5%. Водночас українці склали близько 15% усіх відмов у в'їзді громадянам третіх країн, що робить цей індикатор особливо чутливим у контексті подальшої оцінки безвізового режиму.

Павло Кравчук, дослідник проєкту PROTEMO (Коїмбрський університет), підтримав оцінку ризиків, пов'язаних із виходом з режиму тимчасового захисту, наголосивши на небезпеці формування «сірих зон» правового статусу. Він звернув увагу на різні національні підходи до оформлення та продовження документів тимчасового захисту в державах ЄС, що вже призводить до практичних проблем під час перетину кордону та може негативно впливати на показники відмов у в'їзді й нелегального перебування. Окремо він підкреслив, що поряд з інформуванням ключового значення набувають практичні політики повернення, оскільки без цільової підтримки з боку України та ЄС масове добровільне повернення малоімовірне.

Висновки

Під час обговорення, експерти дійшли згоди, що для стабільного функціонування безвізового режиму України з ЄС важливо проводити комплексні та компетентні роз'яснення та інформаційні кампанії для громадян, що користуються безвізовими поїздками, зокрема для громадян, що наразі знаходяться в ЄС з тимчасовим захистом.

У сфері управління міграцією важливо забезпечити і покращити координацію органів влади відповідальних за збір актуальної інформації, яку ЄС використовує під час підготовки своїх щорічних звітів.

Також органам влади необхідно забезпечити прогрес у сферах, що знаходяться у фокусі уваги постлібералізаційного моніторингу та механізму призупинення. Важливими є результати протидії та боротьби з корупцією, які є помітним тлом, на якому формується сприйняття України як надійної та безпечної країни.

Євроінтеграція

У Звіті ЄК в межах Пакета розширення за 2025 рік **митна сфера України в межах переговорного Розділу 29 «Митний союз» отримала 4 із 5 можливих балів** як за рівнем підготовки, так і за прогресом реформ³⁰. Разом із Розділом 31 митниця другий рік поспіль визначена серед лідерів євроінтеграційного поступу. Україна також віднесена до групи чотирьох країн-кандидатів із найвищими темпами реформ.

Серед ключових досягнень у митній сфері ЄК відзначила **ухвалення Середньострокового плану заходів з реформування митних органів у межах Національної стратегії доходів до 2030 року та розроблення проєкту нового Митного кодексу України**, гармонізованого з Митним кодексом ЄС. Окремо зафіксовано прогрес у виконанні зобов'язань за Конвенцією про процедуру спільного транзиту та оновлення ІТ-системи до **шостої фази** Нової комп'ютеризованої транзитної системи (New Computerized Transit System, NCTS) . Кількість **авторизованих економічних операторів зросла до 100** (із 50 у вересні 2024 року), з яких п'ять операторів мають обидва статуси АЕО-В і АЕО-С, що формує підґрунтя для подальших процедур взаємного визнання з ЄС. У частині цифровізації відзначено впровадження нової автоматизованої системи митного оформлення на всіх автомобільних пунктах пропуску, а також функціонування системи роботи з рішеннями митних органів, еквівалентної європейській, зокрема для опрацювання заяв на отримання авторизацій АЕО та інших митних спрощень, включно з транзитними процедурами.

Водночас серед напрямів, які потребують подальшого доопрацювання, у Звіті окремо зазначено **необхідність ухвалення нового Митного кодексу України**, продовження реалізації Стратегічного плану цифровізації Держмитслужби, а також потребу у розширенні повноважень митних органів у частині протидії контрабанді товарів.

Окремим блоком у Звіті зафіксовано прогрес України **у сфері транспорту в частині впровадження асquis ЄС відповідно до Національної транспортної стратегії України до 2030 року**, з охопленням автомобільного, морського та внутрішнього водного транспорту, розвитку інтермодальних перевезень і підготовки до інтеграції України до мережі TEN-T³¹.

Звіт ЄК в межах Пакета розширення за 2025 рік фіксує перехід України до етапу практичної адаптації митної та транспортної політики до стандартів ЄС. Оцінки ґрунтуються на досягнутому рівні законодавчої гармонізації, запровадженні цифрових процедур, розвитку спільного транзиту та інструментів митного спрощення, а також на інституційних змінах у системі управління. Водночас рекомендації ЄК конкретизують подальші кроки: ухвалення нового Митного кодексу, завершення цифрової трансформації Держмитслужби, посилення повноважень у сфері протидії контрабанді та прискорення імплементації асquis у транспортному секторі. Виконання саме цих завдань визначатиме темпи переходу України до наступних етапів переговорного процесу та відкриття відповідних переговорних кластерів.

Реформа української митниці

Триває системна співпраця Мінфіну і Держмитслужби з бізнесом та експертним середовищем щодо **доопрацювання проєкту нового Митного кодексу України** з метою його гармонізації з митним правом Європейського Союзу³². У форматі круглого столу обговорено концептуальні засади інтеграції правових категорій у текст Кодексу, зокрема поняття «митна справа», «митний кордон» та «державна митна політика». Окрему увагу приділено положенням Митного кодексу ЄС щодо делегування повноважень і можливостям їх імплементації в національне законодавство. Участь у заході взяли представники Мінфіну, Держмитслужби, наукових установ, бізнесу та громадських організацій. Проєкт Митного кодексу вже підтриманий Урядом і перебуває на оцінці Єврокомісії, паралельно тривають консультації з бізнесом.



Фото: [Держмитслужба](#)

Місія Департаменту з бюджетних питань Міжнародного валютного фонду (МВФ) провела **оцінку стану реалізації Середньострокового плану заходів з реформування митних органів у межах Національної стратегії доходів до 2030 року**³³. За інформацією МВФ, виконано близько 40% із 152 запланованих заходів. У фокусі обговорення – політика управління персоналом, ротація, внутрішній аудит, підготовка комунікаційної стратегії. Серед рекомендацій – перегляд показників ефективності митного оформлення, удосконалення політики ротації відповідно до антикорупційних стандартів, доопрацювання стратегічних документів. Окремо визначено як подальші кроки ухвалення нового Митного кодексу України, надання Держмитслужбі статусу правоохоронного органу та розвиток IT-рішень за стандартами ЄС.

Уряд оновив нормативну базу щодо ведення митних реєстрів, організації митного контролю та заходів офіційного контролю³⁴. Прийняті зміни передбачають затвердження механізму формування реєстру центральних і регіональних сортувальних станцій, оновлення переліку відкритих наборів даних Держмитслужби, розширення доступу до знеособленої аналітичної та статистичної інформації, уточнення процедур фото- і відеофіксації під час митного контролю, а також актуалізацію переліку товарів, що підлягають офіційному контролю при ввезенні.

Відзначено **три роки застосування NCTS** у межах Конвенції про процедуру спільного транзиту³⁵. За весь період оформлено понад 231 тис. транзитних декларацій, із яких понад 95 тис. – за три квартали 2025 року³⁶. У 2024 році Україна перейшла на застосування NCTS Фази 5. Понад 173 тис. операцій завершено у країнах-учасниках Конвенції, понад 58 тис. – на території України. В електронній системі зареєстровано 224 загальні гарантії на 625,6 млн євро та майже 28 тис. індивідуальних гарантій на 1,4 млрд євро. Українські гарантії використано більш ніж у 300 тис. транзитних декларацій у країнах ЄС, переважно у Польщі та Литві.

Сукупність рішень та процесів формує узгоджену конфігурацію митної реформи, у межах якої оновлення правової основи через новий Митний кодекс України, інституційні зміни в системі управління, коригування процедур митного контролю та ведення реєстрів, а також масштабування NCTS реалізуються паралельно. Поточний етап поєднує нормативне перепроєктування системи з високим операційним навантаженням у транзитних процедурах, що зумовлює підвищену залежність стабільності функціонування митниці від завершеності правової моделі, управлінської вертикалі та систем внутрішнього контролю. Водночас застосування NCTS здійснюється в умовах чинності поточної редакції Митного кодексу України, оновлення якого ще не завершено, а інституційно чутливими залишаються питання визначення правоохоронного статусу Держмитслужби, кадрової стійкості в процесі ротації та забезпечення балансу між відкритістю митних реєстрів і захистом чутливої інформації.

Неінфраструктурні рішення на кордоні

У листопаді 2025 року Мінрозвитку розпочало поетапне впровадження оновлених правил використання системи «єЧерга» для вантажних транспортних засобів, затверджених наказом №1028 від 20 червня 2025 року³⁷. Оновлення спрямовані на впорядкування руху через пункти пропуску та усунення практики масових реєстрацій без фактичного наміру перетину кордону.

З 24 листопада 2025 року в системі **почали діяти обмеження на кількість продовжень часу прибуття до пункту пропуску**: для однієї вантажівки дозволене лише одне продовження протягом 60 днів із фіксованими часовими інтервалами 4, 6, 8 або 10 годин. Такий механізм орієнтований на використання продовження виключно у випадках об'єктивних обставин, а не як інструмент маневрування в черзі.

Окремим компонентом нових правил стала **відповідальність за системні скасування та неприбуття до пунктів пропуску**. Передбачено 14-денне обмеження на повторну реєстрацію для тягачів у разі фіксації визначених порушень, зокрема дворазових скасування або неявок поспіль. Історія порушень відображається в особистому кабінеті користувача, що формує додатковий елемент цифрового контролю дисципліни перевізників³⁸.

Необхідність змін обґрунтовувалася масштабами зловживань у системі: лише за жовтень було зафіксовано понад 25 тисяч скасування черги, з яких близько 22 тисяч здійснені самостійно користувачами з подальшою повторною реєстрацією. Загалом за час функціонування «єЧерги» перетин кордону за онлайн-записом здійснено понад 2,5 млн разів.

У сукупності впроваджені інструменти формують нову модель управління цифровою чергою, орієнтовану на підвищення прогнозованості руху, скорочення штучних пікових навантажень та уніфікацію умов для українських і іноземних перевізників у пунктах пропуску. Ефективність нових правил залежить від стабільності роботи інформаційної системи та коректності фіксації порушень на рівні конкретних транспортних засобів. Додаткову складність може створювати нерівномірність дисциплінарного застосування обмежень у різних пунктах пропуску.

Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури



Тристороння координація митних адміністрацій України, Угорщини та Словаччини у листопаді 2025 року була зосереджена на практичних питаннях **модернізації митно-прикордонної інфраструктури та процедур пропуску**. У пункті пропуску «Ужгород – Вишне Немецьке» керівники митних служб трьох держав обговорили технічне оснащення, вдосконалення пропускових процедур, розвиток системи раннього оповіщення про надзвичайні ситуації, розширення обміну попередньою митною інформацією та запровадження елементів спільного контролю. Окрему увагу приділено координації дій у сфері протидії порушенням митних правил і практикам управління ризиками³⁹.

У двосторонньому форматі **українсько-румунської взаємодії** ключовим питанням стала **підготовка спільних проєктів із розвитку транскордонної логістики**⁴⁰. Під час зустрічі на пункті пропуску



«Порубне – Сирет» сторони узгоджували параметри можливого розширення дороги до пункту пропуску, будівництва нових смуг для вантажного транспорту, додаткової смуги на заїзді парковки. Проєкти опрацьовуються з орієнтацією на механізми фінансування Європейського Союзу, зокрема, новий оборонний фонд ЄС Security Action for Europe (SAFE) та CEF. Паралельно готується оновлена міждержавна угода щодо розбудови спільної ділянки кордону, а також опрацьовується питання відкриття нових пунктів пропуску локального значення і відновлення руху автобусів великої місткості через пункт пропуску «Дяківці – Раковець».

На південному напрямку реалізується **проєкт створення майданчика для стоянки та відпочинку біля пункту пропуску «Рені – Джурджулешть»** на автомобільній дорозі М-15 Одеса – Рені⁴¹. Проєкт передбачає облаштування 46 місць для вантажного транспорту та 13 – для легкових автомобілів, зокрема для осіб з інвалідністю. Фінансування здійснюється за рахунок гранту програми CEF із співфінансуванням з державного бюджету України.



Фото: [Агентство відновлення](#)

Практичні результати оновлення прикордонної інфраструктури простежуються у роботі **міжнародного пункту пропуску «Красноїльськ – Вікову де Сус»**, який **працює третій рік**⁴². Упродовж 2025 року через нього оформлено понад 100 тисяч транспортних засобів, а загальний пасажиропотік із початку року склав майже пів мільйона осіб. Румунія залишається одним із ключових торговельних партнерів України, що визначає стратегічну роль цього переходу. Окремим напрямом роботи митного поста залишається виявлення контрабанди, зокрема тютюнових виробів, а також недопущення незаконного переміщення культурних та палеонтологічних цінностей.

У листопаді розвиток транскордонної інфраструктури здійснювався паралельно за кількома напрямками: міжвідомча координація, транспортне планування, оновлення пунктів пропуску та розширення логістичних потужностей. Взаємодія з Румунією, Угорщиною та Словаччиною простежується як у форматі стратегічних консультацій щодо спільного контролю й обміну даними, так і у реалізації конкретних інфраструктурних рішень, орієнтованих на підвищення пропускної спроможності, безпеки та стійкості кордонів в умовах воєнного навантаження. Залежність темпів модернізації від зовнішнього фінансування та вразливість прикордонної інфраструктури до воєнних загроз залишаються визначальними обмежувальними чинниками. Додаткову чутливість формує асинхронність між фізичною реконструкцією пунктів пропуску та впровадженням повноцінних режимів спільного контролю.

Стратегічні документи. Навчання та розвиток

На засіданні Міжвідомчої робочої групи з питань координації інтегрованого управління державним кордоном під головуванням Віце-прем'єр-міністра з питань європейської та євроатлантичної інтеграції Тараса Качки було розглянуто **стан виконання Плану заходів на 2023–2025 роки щодо реалізації Стратегії ІУДК та розвитку прикордонної інфраструктури з державами-членами ЄС і Республікою Молдова⁴³**. Окремим напрямом обговорення визначено початкові кроки зі створення в Україні системи Шенгенського управління. Народні депутати Іванна Климпуш-Цинцадзе та Дмитро Любота акцентували на необхідності залучення парламенту й європейських партнерів до формування цієї моделі. За підсумками засідання затверджено План роботи МРГ на 2026 рік із наголосом на посиленні міжвідомчої взаємодії та координації з міжнародними партнерами у сфері безпеки кордону та імплементації європейських практик.

У продовження визначеної стратегічної рамки відбулася робоча зустріч керівництва Держприкордонслужби з представниками **Європейської Агенції з прикордонної та берегової охорони (the European Border and Coast Guard Agency, FRONTEX) та Представництва ЄС в Україні**, присвячена узгодженню підходів до формування нової політики інтегрованого управління державним кордоном та визначенню пріоритетів подальшої взаємодії⁴⁴. У практичній площині обговорювалися трансформація системи обміну інформацією, спільний аналіз ризиків у межах Європейської системи спостереження за кордоном (EUROSUR), використання онлайн бази даних зображень справжніх та підроблених документів (False and Authentic Documents Online, FADO) для виявлення підроблених документів, міжвідомчі механізми аналізу ситуації та алгоритми спільного реагування на кризові події. Окремо визначено подальшу роботу над Шенгенським планом дій України та розвиток інституційної спроможності прикордонного відомства як ключові напрями співпраці.



Фото: [Держприкордонслужба](#)

Ці підходи були представлені Україною на рівні керівників прикордонних адміністрацій європейських країн у штаб-квартирі FRONTEX у Варшаві⁴⁵. Українська сторона представила бачення **подальшої інтеграції до європейського простору безпеки кордонів через розвиток спільних операцій, поглиблення обміну аналізом ризиків, розширення тренінгових програм і проєктів міжнародної технічної допомоги**. Окремо окреслено специфіку функціонування Держприкордонслужби в умовах повномасштабної війни, поєднання бойових завдань із правоохоронною діяльністю на кордонах з ЄС та Республікою Молдова. У межах дискусії зафіксовано поглиблення співпраці від політичного рівня до практичних механізмів європейської системи безпеки кордонів.



Ганс Лейтенс,
виконавчий директор агенції Frontex

цитата

Сьогоднішня дискусія наочно показує, наскільки далеко просунулася наша співпраця з країнами-партнерами, що прагнуть вступу до ЄС. Ми переходимо від політичного діалогу до спільних практичних дій у сфері інтегрованого управління кордонами, зміцнюємо їхні спроможності та допомагаємо дотримуватися європейських стандартів, зокрема у сфері основоположних прав. Саме так, крок за кроком, ми будемо спільний простір безпеки на кордонах Європейського Союзу.

Паралельно розвивається регіональний вимір **безпекової координації**. Відбулася тристороння зустріч керівників митних адміністрацій України, Румунії та Республіки Молдова за участі Консультативної місії ЄС⁴⁶. Під час зустрічі обговорили функціонування системи раннього повідомлення про надзвичайні ситуації, запровадження спільного контролю, обмін попередньою митною інформацією, протидія митним правопорушенням та розвиток інфраструктури на українсько-румунському напрямку. За підсумками зустрічі підписано **Меморандум між митними адміністраціями України та Румунії** щодо координації дій у надзвичайних ситуаціях і регулювання транспортних потоків, а взаємодію між сторонами структуровано на чотирьох інституційних рівнях – від пунктів пропуску до центральних органів.



Сергій Звягінцев,
в. о. Голови Державної митної
служби України

цитата

Посилення регіональної безпеки та стабільності можливе лише за умови тісної координації митних адміністрацій сусідніх держав. Сьогодні ми чітко визначили спільні пріоритети: запровадження спільного митного контролю, оперативний обмін попередньою інформацією та вдосконалення механізмів реагування на надзвичайні ситуації. Ми поділяємо спільне бачення нашого майбутнього: безпечний, сучасний і повністю інтегрований в європейський простір кордон.

Триває оновлення управлінського потенціалу прикордонного відомства. Завершено **черговий етап конкурсу «Нове обличчя керівного складу»** на посади заступників начальників органів охорони кордону з морально-психологічного забезпечення⁴⁷. Відбір здійснювався в межах системного формування кадрового резерву з використанням відкритих процедур та стандартизованих інструментів оцінювання. Напрямок морально-психологічного забезпечення розглядається як складова управлінської стійкості підрозділів в умовах воєнного навантаження.

У митній сфері посилюється **антикорупційна інституційна рамка**. Оголошено відбір експертів для оцінювання корупційних ризиків у діяльності митних органів у межах підготовки Антикорупційної програми на новий період⁴⁸. Паралельно продовжується інформаційна кампанія, спрямована на формування нульової толерантності до корупційних практик серед персоналу та учасників зовнішньоекономічної діяльності⁴⁹, із фокусом на відповідальності за пропозицію та отримання неправомірної вигоди.

У міжнародному вимірі **протидії злочинності** відбулася робоча зустріч керівництва Держприкордонслужби з представниками Управління ООН з наркотиків та злочинності⁵⁰. Обговорення охоплювало інструменти кримінального аналізу, таргетинг ризиків, а також подальшу технічну й аналітичну співпрацю.

У площині **формування кадрового резерву** Держмитслужба розвиває співпрацю з закладами вищої освіти⁵¹. Ініціатива орієнтована на підготовку фахівців з урахуванням сучасних вимог до спеціалізації, практичної орієнтації та професійних стандартів митної служби як складової довгострокової кадрової спроможності.

Паралельно вживаються заходи для забезпечення безперервної операційної спроможності митної системи в умовах воєнних загроз. Держмитслужба повідомила про посилення енергостійкості митниць шляхом оснащення додатковими автономними джерелами живлення⁵², що має забезпечити стабільність митного оформлення та логістичних процесів у разі перебоїв електропостачання.

Окремим виміром інституційної спроможності визначено організаційну культуру та стандарти доброчесності. Розпочато проведення гендерного аудиту в Держмитслужбі⁵³, який охоплює кадрову політику, управлінські практики, доступ до професійного розвитку та внутрішні механізми запобігання дискримінації.

Події та зустрічі місяця окреслюють одночасний рух у кількох напрямках: міжнародна інтеграція до європейської системи управління кордонами, внутрішні управлінські зміни та підсилення базової операційної спроможності служби. При цьому частина інституційних механізмів, зокрема кадрове оновлення, антикорупційні процедури та інфраструктурна стійкість, перебувають на етапі впровадження. В умовах воєнного навантаження це формує різну швидкість розвитку окремих елементів системи, що прямо впливає з поточного стану рішень і процесів.

Транспортна інтеграція і розвиток логістики

У межах **Транспортного діалогу високого рівня Україна–ЄС** сторони узагальнили ключові результати співпраці у сфері транспорту та інфраструктури, а також окреслили подальші євроінтеграційні пріоритети⁵⁴.



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

цитата

Ми високо цінуємо підтримку Європейського Союзу у розвитку транспортної інфраструктури, пунктів пропуску, лібералізації вантажних перевезень. У часи, коли рф послідовно атакує українську логістику, залізницю та порти, ми продовжуємо ставити амбітні цілі для того, щоб наша інфраструктура була безпечною, стійкою та відповідала стандартам ЄС. Ми маємо досвід успішної співпраці у рамках програми Євросоюзу «Механізм сполучення Європи» та готові до активної роботи над залученням фінансування для пріоритетних проєктів з розвитку транспортного сполучення.

Обговорення охоплювало **функціонування «Шляхів солідарності»**, які за три роки забезпечили експорт понад 190 млн тонн вантажів, а також питання продовження лібералізації вантажних перевезень до березня 2027 року. Окремий блок дискусії був присвячений **морському транспорту, безпеці судноплавства та стабільному функціонуванню «Українського коридору»**. У залізничному сегменті акцент зроблено на **запуску євроколії, розвитку транскордонного сполучення та необхідності законодавчої реформи залізничного транспорту**. В авіаційному напрямі обговорювалася адаптація законодавства до стандартів ЄС за умов збереження інфраструктури в період війни. Паралельно відбулося засідання Керівного комітету програми CEF за участі країн-сусідів, що підтверджує практичну прив'язку діалогу до фінансових інструментів ЄС.



Магда Копчинська,
Генеральна директорка Директорату з питань мобільності
та транспорту Єврокомісії

цитата

Сьогоднішній Транспортний діалог став не тільки нагодою для підбиття підсумків наших спільних пріоритетів у сфері транспорту, але й для підтвердження незмінної підтримки України з боку ЄС. Ми прагнемо забезпечити інтеграцію України до транспортної системи ЄС, а наша плідна співпраця зближує Україну та ЄС.

У двосторонньому форматі Україна та Норвегія **продовжили режим лібералізації вантажних перевезень до березня 2027 року⁵⁵**. Домовленість поширюється на

двосторонні та транзитні перевезення вантажівками стандарту Євро-5 і вище за умови наявності сертифіката екологічного класу. Це вже третє продовження режиму з 2023 року та частина ширшої політики транспортної лібералізації України з 35 державами, включно з ЄС. У публікації також зафіксовано зростання товарообігу між Україною та Норвегією, що розглядається як економічний результат збереження відкритого режиму перевезень.

Паралельно триває **технічна підготовка до розподілу дозволів Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ) на 2026 рік**⁵⁶. Участь у конкурсі взяли 1415 перевізників із заявленими майже 21 тис. вантажівок екологічних класів Євро-5 і Євро-6. До розподілу на 2026 рік визначено 760 дозволів Євро-5 та 4242 дозволи Євро-6, причому фактичні права роботи будуть надані виключно для транспорту класу Євро-6. Важливим етапом конкурсу визначено використання даних про кількість поїздок до країн з обмеженнями на в'їзд за дозволами ЄКМТ як одного з критеріїв розподілу. Передбачено повну цифровізацію обліку дозволів через електронну систему з обов'язковою верифікацією транспортних засобів.

У рамках співпраці з Міжнародним банком реконструкції та розвитку (МБРР) групи Світового банку обговорено стан реалізації ключових проєктів відновлення транспортної логістики⁵⁷. **Йдеться про проєкти «Відновлення критично важливої логістичної інфраструктури та мережевого сполучення (RELINC)» та «Створення стійкої інфраструктури у вразливих середовищах в Україні (DRIVE)»**, що охоплюють залізницю, порти, дороги та встановлення модульних мостів. Зазначено активну фазу імплементації RELINC із укладеними або фіналізованими контрактами на закупівлю обладнання. Одночасно порушено питання залучення додаткового фінансування у межах ініціативи ЄС Ukraine Investment Framework (UIF) на суму 70 млн доларів США, а також можливість отримання грантових коштів для фізичного захисту об'єктів залізничної та портової інфраструктури. Окремо акцентовано на необхідності прискорення процедур і підвищення ефективності роботи імплементуючих агентств.



Марина Денисюк,
заступниця Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Ми розглядаємо чіткий план управління проєктом як фундаментальний інструмент для забезпечення прозорості та послідовності у процесі реалізації. Кожен етап, особливо що стосується розгляду документації, має мати зрозумілі та реалістичні терміни виконання, аби уникнути затримок і гарантувати якість кінцевого результату.

У розвиток цього напрямку У Мінрозвитку відбулася робоча зустріч із представниками МБРР групи Світового Банку та Міжнародної фінансової корпорації (International Finance Corporation, IFC), під час якої обговорили **фінансову стійкість та інвестиційну підтримку реформ у залізничному секторі**. У центрі уваги перебували питання корпоративного управління, фінансової стабільності та узгодження законодавства із нормами ЄС. Також обговорено статус підготовки Закону «Про інтероперабельність та безпеку на залізничному транспорті» як правової основи для подальших структурних змін, а також довгострокову стратегію розвитку АТ «Укрзалізниця». Світовий банк і IFC підтвердили готовність надавати фінансову та технічну підтримку для залучення інвестицій у залізничну реформу, зокрема у прив'язці до проєктів RELINC та DRIVE.

Окремим інвестиційним напрямом розглянуто **модернізацію пасажирського рухомого складу та розвиток Євроколії**⁵⁸. Уряд поінформував про постачання нових пасажирських вагонів українського виробництва, зокрема заплановані двоповерхові вагони, що мають підвищити економічну ефективність перевезень. Окремо підтверджено продовження реалізації проєкту Євроколії стандарту 1435 мм від польського кордону до Львова та подальше розширення в напрямку Чернівців і Луцька. Зазначено, що фінансування цих проєктів здійснюється з використанням грантових механізмів програми CEF із покриттям 50% вартості витрат, що напряму пов'язує модернізацію інфраструктури з інструментами фінансової підтримки ЄС.



Олександр Кава,
заступник Міністра фінансів України

цитата

Двоповерхові пасажирські вагони дозволять суттєво оптимізувати витрати на перевезення пасажирів. Витрати на обслуговування одно- та двоповерхових вагонів відрізняються приблизно на 10%, тоді як кількість місць у двоповерховому вагоні зростає майже на 80%. Тобто за порівнянних експлуатаційних витрат компанія зможе перевезти значно більше пасажирів. У перспективі модельний ряд двоповерхових вагонів включатиме варіанти як для нічного сполучення – зі спальними місцями, так і для денного – з місцями для сидіння.

Пасажирський сегмент залізничної мобільності у 2026 році орієнтований на розширення пропозиції та міжнародну доступність⁵⁹. Передбачено запуск 11 нових поїздів, з яких 8 – міжнародні, та збільшення пропозиції місць у пікові періоди на 20%, що еквівалентно близько 2 млн додаткових місць на рік.

Розбудова європейської колії до Львова перейшла у фазу практичної реалізації після вручення грантової угоди між АТ «Укрзалізниця» та Європейським агентством з питань клімату, інфраструктури та навколишнього середовища (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, CINEA) в межах програми CEF.

Загальна вартість проекту оцінена приблизно у 190 млн євро, а завершення першої фази заплановане до кінця 2027 року. Проект формує пряме технічне з'єднання української залізничної мережі з TEN-T та логічно продовжує реалізований раніше відрізок Чоп – Ужгород.



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

цитата

Цей проект – не лише про інфраструктуру. Це про єдність і безпеку Європи. Кожне євро, вкладене у транспортну систему України, – це внесок у стабільність, відновлення та захист зовнішніх кордонів ЄС. Ми вдячні Європейській Комісії за постійну підтримку інтеграції України до європейської транспортної мережі. Українська залізниця невдовзі розпочинає підготовчі роботи для будівництва «євроколії» до Львова. До кінця 2027 року плануємо реалізувати цей стратегічний проект.

Ці питання були системно розглянуті **на сьомому засіданні Керівного комітету CEF**, яке вперше відбулося в Україні⁶⁰. Україна координує 11 пакетів CEF загальною вартістю 422 млн євро з часткою грантового фінансування до 50%. Обговорювався прогрес проектів на польському, словацькому, угорському, молдовському та румунському напрямках, зокрема щодо пунктів пропуску, залізничних вузлів і прикордонних ділянок. Окрему увагу приділено процедурній гнучкості фінансування, критеріям прийнятності витрат та фінансовим механізмам для уникнення затримок виконання. Формування нового багаторічного фінансового плану ЄС на період після 2027 року розглядається як наступний етап масштабування цих інвестицій. **Підписано чотири грантові угоди на понад 65 млн євро** для реконструкції пунктів пропуску, створення паркувальних зон та ремонту під'їзних шляхів. Проекти виконуються в координації з Польщею, Румунією, Угорщиною, Словаччиною та Молдовою⁶¹. Звітування засвідчило виконання більшості компонентів у межах графіків, а підготовка нових проектів орієнтована вже на наступний програмний цикл CEF.

Портово-логістичний напрям дедалі більше структурується навколо Дунайського кластеру як ключового експортного вузла в умовах обмеженого доступу до глибоководних портів⁶². Презентований Стратегічний план орієнтований на підвищення пропускнуєї спроможності дунайських портів, розвиток перевантажувальних потужностей, оптимізацію залізнично-річкової логістики та підвищення стійкості маршрутів експорту. Документ концентрується на технічних, інфраструктурних і управлінських рішеннях, що мають забезпечити безперервність перевалки аграрної та промислової продукції в умовах воєнних обмежень морського судноплавства. Дунайський кластер розглядається як один з ключових елементів експортної архітектури України.

Паралельно триває підготовка до залучення приватних інвестицій у портову інфраструктуру Чорноморського вузла через механізми державно-приватного партнерства. Відбулося чергове засідання конкурсної комісії порту Чорноморськ, присвячене процедурним питанням підготовки концесійного проєкту⁶³. Обговорювалися організаційні етапи проведення конкурсу, стан підготовки конкурсної документації та технічні параметри об'єкта.

Цей процес було продовжено на наступному засіданні конкурсної комісії з визначення інвестора в межах публічно-приватного партнерства⁶⁴. Розгляд зосереджувався на юридичних, фінансових та процедурних аспектах відбору концесіонера, з урахуванням умов функціонування порту в умовах воєнного стану. Концесійна модель розглядається як інструмент модернізації портових потужностей та відновлення інвестиційної спроможності морської галузі після руйнувань і втрати частини інфраструктури.

У сфері морської безпеки триває **поглиблення регіональної взаємодії в Чорному морі**. Україна та Румунія провели консультації щодо співпраці у сфері морської безпеки⁶⁵. Обговорення охоплювало обмін інформацією, координацію дій у Чорному морі та підходи до реагування на безпекові загрози для судноплавства. Румунський напрям традиційно залишається одним із ключових для підтримки експортних коридорів у південно-західному секторі.



Андрій Кашуба,
заступник Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Ми розуміємо стратегічну важливість розвитку судноплавства на Дунаї. Ми працюємо над тим, щоб максимально забезпечити безпеку руху та захистити наших людей у портах та на морі. Наша мета – зробити українські порти безпечними та надійними, навіть в умовах війни. А останні атаки на портову та міську інфраструктуру на Дунаї ще раз підтверджують, наскільки важливим є посилення співпраці з партнерами у сфері морської безпеки.

Міжнародний вимір морської безпеки та логістики було розширено під час візиту української делегації до Лондона⁶⁶. У межах зустрічей обговорювалися питання розвитку транспортних коридорів, страхування судноплавства, залучення приватних інвестицій у портову інфраструктуру та підтримки експорту з Чорноморського регіону.

На цьому тлі морська безпека отримала чітке політичне продовження у межах діяльності Міжнародної морської організації (International Maritime Organization, IMO). **Україна ініціювала дипломатичні звернення до держав-членів із закликом не допустити повернення рф до складу Ради IMO^{67,68}**. Ці кроки були спрямовані на збереження принципів морської безпеки, відповідальності держав і недопущення легітимізації участі держави-агресора у формуванні міжнародної морської політики.

У межах цього ж напрямку Мінрозвитку провело робочу зустріч із Генеральним секретарем ІМО⁶⁹. Формат взаємодії на рівні керівних інституцій ІМО доповнив багатосторонні дипломатичні зусилля України в межах Організації.



Альона Шкрум,
заступниця Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Стійкість нашої морської інфраструктури є критично важливою не лише для економіки України, а й для глобальної продовольчої безпеки. Вже зараз через Український коридор пройшло понад 160 мільйонів тонн вантажів, з яких 94 мільйонів – це зерно для 55 країн світу, щоб всі країни Африки та Близького Сходу отримували необхідну продукцію. Ми вдячні ІМО за поширення правдивої інформації про ризики, які створює рф для цивільного судноплавства.

Результатом цього політико-безпекового блоку стало недопущення обрання росії до Ради Міжнародної морської організації на 2026–2027 роки⁷⁰. Це рішення зафіксувало збереження позицій України та партнерів у питаннях морської безпеки на інституційному рівні та унеможливило залучення держави-агресора до механізмів управління глобальним морським середовищем у найближчій перспективі.



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

цитата

Необрання росії до Ради ІМО – це перемога міжнародного права. Спільнота чітко вказала агресору на його місце – за межами цивілізованого демократичного прийняття рішень. Країна, яка системно атакує порти, вбиває цивільних моряків та шантажує світ голодом, не має жодного морального права керувати глобальною безпекою судноплавства.

Протягом місяця відбувалась реалізація ініціатив, що охоплюють три ключові рівні транспортної політики: нормативний, інвестиційний та інфраструктурний. На нормативному рівні фіксується узгодження режимів міжнародних перевезень, лібералізація доступу до ринків і підготовка правової бази для реформ у залізничному секторі. Інвестиційний рівень зосереджений на залученні ресурсів міжнародних фінансових інституцій, донорських програм і приватного бізнесу для відновлення та модернізації транспортної системи. Інфраструктурний рівень відображає поступову реалізацію проєктів євроколії, оновлення пасажирського парку, розвиток Дунайського портового кластера та підтримку морських і логістичних маршрутів в умовах безпекових обмежень. У сукупності ці процеси формують практичний каркас інтеграції України до європейського транспортного простору в умовах воєнного часу.

Лінки на публікації

- 1 Пункт пропуску «Хребенне – Рава-Руська» підключено до європейської системи EES (Держприкордонслужба)
- 2 Цього тижня в усіх пунктах пропуску на польсько-українському кордоні запрацює система EES (Держприкордонслужба)
- 3 До уваги громадян! Можливе сповільнення руху на кордоні з Польщею (Держмитслужба)
- 4 У ЄС остаточно затвердили нові правила позбавлення безвізу (Європейська правда)
- 5 Увага! Тимчасово припинено пропускні операції на кордоні (Держприкордонслужба)
- 6 Держмитслужба повідомила про відновлення роботи інформаційних систем ДМСУ на кордоні (Держприкордонслужба)
- 7 До уваги громадян, які прямують за кордон залізницею та через піші переходи (Держприкордонслужба)
- 8 Увага!! Ускладнення руху у пункті пропуску «Дяківці», що на кордоні з Румунією (Держприкордонслужба)
- 9 !! Відновлено рух в пункті пропуску «Дяківці», що на кордоні з Румунією (Держприкордонслужба)
- 10 Через атаку поромного пункту пропуску «Орлівка» пропускні операції тимчасово призупинено (Держприкордонслужба)
- 11 Ворог атакував пункт пропуску «Орлівка» на кордоні з Румунією (Мінрозвитку)
- 12 Важлива інформація щодо функціонування пунктів пропуску на Півдні України (Держприкордонслужба)
- 13 За 10 місяців 2025 року товарообіг України склав \$101 млрд (Держмитслужба)
- 14 За 10 місяців 2024 року товарообіг України склав \$92 млрд (Держмитслужба)
- 15 За 10 місяців 2023 року товарообіг склав \$82 млрд (Держмитслужба)
- 16 У жовтні до Держбюджету спрямовано 67 млрд грн митних платежів (Держмитслужба)
- 17 Пільги зі сплати митних платежів у жовтні склали 29,1 млрд грн (Держмитслужба)
- 18 Пільги при імпорті в Україну електромобілів склали 36 млрд грн: головний постачальник – Китай (Держмитслужба)
- 19 За 10 місяців 2025 року митні органи виявили 8 084 порушень митних правил на 10,7 млрд грн (Держмитслужба)
- 20 Шлях до спільного ринку ЄС: Україна розбудовує транспортну інфраструктуру і відкриває нові можливості для експорту (Мінфін)
- 21 ETIAS.com: EU Cracks Down on Visa-Free Travel Over Migration, Security
- 22 Commission proposes visa free travel for citizens from the Western Balkans
- 23 European Commission. Fifth report on the EU visa-free regime with Western Balkans and Eastern Partnership countries
- 24 European Council: Council greenlights new EU rules for the suspension of visa-free travel for third countries
- 25 Report on investor citizenship and residence schemes in the EU
- 26 Transparency International: Ending corrupt abuse of EU golden passports & visas
- 27 DW: EU citizenship no longer for sale
- 28 European Commission. Investor citizenship schemes: European Commission opens infringements against Cyprus and Malta for “selling” EU citizenship
- 29 European Commission: Commission adopted the seventh report under the Visa Suspension Mechanism
- 30 Єврокомісія: українська митниця – серед лідерів євроінтеграції (Держмитслужба)
- 31 Україна демонструє прогрес у сфері регіональної політики, транспорту та “зеленого переходу” – Звіт Єврокомісії в межах Пакету розширення 2025 (Мінрозвитку)
- 32 Євроінтеграція митниці: Мінфін та Держмитслужба продовжують роботу над проектом Митного кодексу спільно з бізнесом (Мінфін)
- 33 Міжнародний валютний фонд відзначив значний прогрес української митниці в питаннях реформування і рекомендував надати статус правоохоронного органу (Держмитслужба)
- 34 Мінфін: Уряд удосконалив ведення митних реєстрів та здійснення митного контролю (Мінфін)
- 35 Три роки «митного безвізу» в Україні: бізнес здійснив понад 231 тис. транзитних перевезень за допомогою системи NCTS (Мінфін)
- 36 Три роки «митного безвізу» в Україні: бізнес здійснив понад 231 тис. транзитних перевезень за допомогою системи NCTS (Держмитслужба)

- 37 єЧерга для вантажівок: розпочато впровадження нових правил для забезпечення прогнозованості руху (Мінрозвитку)
- 38 єЧерга для вантажівок: 24 листопада стартує впровадження оновлених правил (Мінрозвитку)
- 39 Україна, Угорщина та Словаччина посилюють митне співробітництво (Держмитслужба)
- 40 Розвиток транскордонної логістики: відбулась зустріч з Міністерством транспорту та інфраструктури Румунії (Мінрозвитку)
- 41 Розбудовуємо майданчик для стоянки й відпочинку біля міжнародного пункту пропуску (Агентство відновлення)
- 42 Три роки ефективної роботи міжнародного пункту пропуску «Красноільськ – Вікову де Сус» (Держмитслужба)
- 43 Міжвідомча робоча група з питань координації інтегрованого управління державним кордоном визначає план роботи 2026 (Держприкордонслужба)
- 44 Валерій ВАВРИНЮК: «Співпраця з Frontex для Держприкордонслужби – важливий інструмент наближення до стандартів ЄС у сфері управління кордонами» (Держприкордонслужба)
- 45 На конференції Frontex Україна представила свої пріоритети інтеграції до системи безпеки кордонів ЄС (Держприкордонслужба)
- 46 Посилення регіональної безпеки: митні служби України, Румунії та Молдови визначили ключові етапи взаємодії (Держмитслужба)
- 47 У Державній прикордонній службі України завершився черговий етап конкурсу «Нове обличчя керівного складу» (Держприкордонслужба)
- 48 Відкрито набір експертів для виявлення корупційних ризиків у митній сфері (Держмитслужба)
- 49 Не пропонуй – ми не беремо: один крок – і ми обоє вже фігуранти справи (Держмитслужба)
- 50 Заступник Голови ДПСУ провів зустріч з представниками Управління ООН з наркотиків та злочинності (Держприкордонслужба)
- 51 Держмитслужба розвиває співпрацю з університетами, дбаючи про підготовку майбутніх фахівців ще зі студентських років (Держмитслужба)
- 52 Держмитслужба посилює енергостійкість для безперебійної роботи митниць (Держмитслужба)
- 53 Системний крок до рівності: Держмитслужба проводить гендерний аудит (Держмитслужба)
- 54 Транспортний діалог Україна – ЄС: Мінрозвитку та Єврокомісія провели 4-те засідання (Мінрозвитку)
- 55 Україна та Норвегія продовжили “транспортний безвіз” до березня 2027 року (Мінрозвитку)
- 56 Конкурс ЄКМТ: підсумки прийому анкет на участь у конкурсі з розподілу дозволів на 2026 рік (Мінрозвитку)
- 57 Мінрозвитку та МБРР обговорили прогрес ключових проєктів відновлення транспортної логістики (Мінрозвитку)
- 58 Двоповерхові вагони і євроколія до Львова у 2026 році: Мінфін та Американська торговельна палата обговорили інвестиції у транспортну інфраструктуру (Мінфін)
- 59 Укрзалізниця введе 11 нових поїздів та запропонує додаткові 2 млн місць у 2026 році (Мінрозвитку)
- 60 На сьомому Керівному комітеті CEF обговорили прогрес у проєктах та стратегію розвитку євроколії (Мінрозвитку)
- 61 Реалізація проєктів CEF: крок до інтеграції в транспортну мережу ЄС (Агентство відновлення)
- 62 Мінрозвитку презентувало Стратегічний план підвищення стійкості експортних логістичних маршрутів Дунайського кластеру (Мінрозвитку)
- 63 Відбулося чергове засідання конкурсної комісії порту Чорноморськ (Мінрозвитку)
- 64 Відбулося чергове засідання Конкурсної комісії з визначення інвестора публічно-приватного партнерства порту Чорноморськ (Мінрозвитку)
- 65 Україна та Румунія обговорили співпрацю у сфері морської безпеки (Мінрозвитку)
- 66 Україна розширює міжнародне партнерство у сфері транспорту та логістики: підсумки зустрічей української делегації в Лондоні (Мінрозвитку)
- 67 Україна закликала країни-члени не допустити повернення росії до Ради Міжнародної морської організації (Мінрозвитку)
- 68 Україна закликає держави-члени ІМО не допустити повернення росії до Ради організації (Мінрозвитку)
- 69 Мінрозвитку провело зустріч з Генеральним секретарем ІМО (Мінрозвитку)
- 70 Україна не допустила членство росії у Раді Міжнародної морської організації на 2026–2027 роки (Мінрозвитку)