








Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами

Зміст

	Вступ	3
	<i>Спеціальний блок: Проект EU4IBM Resilience: практичні зміни в управлінні кордонами</i>	4
	Рух осіб та товарів	14
	Євроінтеграція	19
	Реформа української митниці	20
	Неінфраструктурні рішення на кордоні	23
	Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури	24
	Кадрові зміни. Навчання та розвиток	27
	Транспортна інтеграція і розвиток логістики	29
	Лінки на публікації	31

Вступ

Січень 2026 року характеризувався поєднанням інституційних рішень, технічних змін у роботі кордону та підготовки інфраструктурних проєктів разом із державами ЄС. Після пікового навантаження наприкінці року інтенсивність руху поступово нормалізувалася, а проблеми пропуску мали переважно локальний або технічний характер і не переходили у системні затримки. Основний акцент перейшов від реагування на сезонні черги до налаштування процедур і модернізації пунктів пропуску.

Оновлення управлінських підходів одночасно охопило обидві складові системи інтегрованого управління кордонами. Тривав відкритий конкурс на посаду Голови Державної митної служби України – після початку процедури у грудні в січні відбулися тестування кандидатів, формування рейтингу та підготовка до наступних етапів перевірок і співбесід. У той самий період відбулися кадрові зміни в Державній прикордонній службі України, що стосувалися керівного складу та розподілу функцій управління.

Практична робота на кордоні зосереджувалася на усуненні вузьких місць у пунктах пропуску та розвитку цифрових процедур. Оновлювався функціонал електронної черги для автобусів, тривали налаштування обміну даними, а окремі обмеження руху були пов'язані з технічними роботами або локальними акціями на суміжній території. При цьому пропуск легкового транспорту та пасажирів у більшості випадків відбувався без істотних обмежень.

Паралельно розвивалася транспортна та портова політика: визначалися законодавчі пріоритети у сфері автомобільних, морських і внутрішніх водних перевезень, продовжувалося впровадження цифрових дозволів ЄКМТ та підготовка інвестиційних проєктів у морських портах. Окремі рішення були спрямовані на спрощення митних процедур і підвищення безпеки під час перевалки вантажів.

Інфраструктурний напрям включав як швидкі рішення для розвантаження діючих переходів, так і довгострокові проєкти, зокрема, модернізацію пунктів пропуску, розширення під'їзних шляхів і використання фінансування ЄС у межах CEF. З'явилися нові пішохідні можливості на словацькому напрямку, розпочалися роботи на румунському, а також тривала підготовка нових переходів і сервісних зон.

Частина зазначених змін пов'язана з результатами міжнародної технічної допомоги, спрямованої на розвиток інтегрованого управління кордонами. У цьому випуску окремий спеціальний блок присвячено підсумкам реалізації проєкту EU4IBM-Resilience та практичним змінам, які були впроваджені у роботі українських органів управління кордонами. Керівник проєкту підсумував ключові результати ініціативи та окреслив, які рішення і підходи стали частиною щоденної діяльності прикордонних і митних органів.

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)

Проект EU4IBM Resilience: практичні зміни в управлінні кордонами

Проект EU4IBM Resilience, що реалізується Міжнародним центром розвитку міграційної політики (ICMPD) за фінансової підтримки Європейського Союзу, спрямований на посилення інтегрованого управління кордонами в Україні в умовах війни та євроінтеграційної підготовки. Його робота стосується прикордонних і митних органів та охоплює розвиток професійної спроможності персоналу, технічне оснащення, а також вдосконалення процедур і підходів до управління кордонами.

На завершальному етапі проекту важливо підсумувати не лише його окремі заходи, а й те, які результати вже мають практичне значення для щоденної роботи служб.



У цьому спецблоці керівник проекту EU4IBM Resilience В'ячеслав Топоров підбиває підсумки та дає їм оцінку з огляду на практичні зміни. Розмова зосереджена на тому, що саме вдалося запровадити, які підходи вже працюють у щоденній практиці та які напрями потребуватимуть подальшої підтримки.

Які нові підходи та практики привніс проект в роботу на кордоні і чи залишаться вони сталими у довгостроковій перспективі?

У ICMPD ми виходимо з того, що ефективне управління і безпеку кордону неможливо «імпортувати». Найбільша помилка – думати, що можна просто скопіювати та вставити систему однієї країни чи групи країн в іншу. Ми, безумовно, привносимо найкращі світові практики та наш досвід роботи в різних країнах та з різними спеціалізованими агентствами, а також орієнтуємося на норми та стандарти Європейського Союзу, оскільки Україна прагне інтегруватися сам в цей простір, але кінцевий продукт все ж має сформуватися і вирости у місцевому середовищі та належати йому. Якщо люди не відчуватимуть причетності до цих процесів, зміни не будуть сталими. Ми тут, щоб давати поради, але також і для того, щоб працювати пліч-о-пліч із прикордонниками, митниками та міграційниками та разом плекати паростки позитивних змін.

Треба зауважити, що наші партнери теж не зацікавлені просто отримувати готові рішення ззовні, якими б хорошими вони не здавались на перший погляд. Вони самі беруть на себе відповідальність та лідерство, тому наша роль – підтримати, забезпечити доступ до знань і рекомендацій, надати інструменти та створити можливості.

Україна є унікальним випадком, який поєднує і рішучу відсіч агресору, і прагнення долучитись до європейської сім'ї, і необхідність бути швидкими та гнучкими, і потребу підтримувати безпеку і стійкість у надскладних умовах. Є також елементи, які тягнуть країну в минуле – такі як інерція мислення чи корупція. Врешті, інвестиція саме в людей є найбільш складною, але й найбільш вигірною в довгостроковій перспективі.

Багато хто вважає, що «фінансування» та «інвестиції» з боку проєктів – це лише купівля дорогих сканерів чи інших гаджетів. Але загальновідомо, що техніка хороша настільки, наскільки професійна людина, що нею користується. Тому ми робимо величезний акцент на розбудові людської спроможності: забезпечуємо спеціалізовані навчальні програми та курси, проводимо тренінги та тренінги для тренерів, створюємо пул спеціалістів, які можуть передавати експертні знання своїм колегам. Ми намагаємось використовувати обладнання як каталізатор змін: ми не просто купуємо спорядження – ми модернізуємо середовище. Зрештою, ми допомагаємо відомствам формалізувати певні оновлені процеси в рамках стандартних операційних процедур. Це перетворює набуття нових знань та навичок персоналом на довгострокову інституційну звичку, а не просто разовий успіх після навчання.

Ми поділяємо думку, що служба на кордоні має бути професійною та орієнтованою на людину, а її безпекові заходи ґрунтуватися на даних. Зміцнюючи навички персоналу, ми значно ускладнюємо злочинним мережам незаконну діяльність, водночас сприяючи безпечним подорожам та руху товарів, що робить внесок у стабільність кордону України з країнами ЄС та Молдовою.

Зрештою, професійний кордон – це швидкий кордон. Коли офіцер добре підготовлений, він може швидко виявити зловмисника, а це означає, що добропорядні мандрівники – сім'я у відпустці чи людина, яка їде у справах – проходять контроль набагато швидше.



Офіцер на кордоні має бути достатньо пильним, щоб зупинити правопорушника, але водночас достатньо професійним, щоб ставитися до кожного мандрівника чи перевізника з гідністю. Саме це дозволяє Україні, навіть в умовах війни, рухатись до побудови культури «розумної безпеки» на противагу просто «жорсткій безпеці». Багато ще треба зробити, і людський чинник незмінно відіграє тут ключову роль, але мені здається, що нашому проєкту вдалося зробити свій внесок у такий позитивний поступ.

Які зміни та спроможності служби вже можуть підтримувати самі, а де без донорської підтримки є ризик зупинки або погіршення роботи?

Наріжним каменем нашого підходу є забезпечення максимальних умов для того, щоб спільні здобутки в рамках проєкту могли використовуватися нашими партнерами надалі самостійно. Саме тому ми приділяємо велику увагу навчанню. При цьому ми прагнемо, наприклад, навчити не тільки користуватися обладнанням, а й обслуговувати чи підтримувати його в робочому стані якомога довше. Не секрет, що бюджети відомств, що працюють на кордоні, не в змозі закрити деякі важливі потреби. Тому, за можливості, ми також намагаємось придбати довгу гарантію від виробника, яка принаймні частково перекриє потреби у майбутньому. Завдяки тому, що проєкт декілька разів подовжувався, ми також забезпечили ремонт певного обладнання, яке було придбано на самому початку, ще три роки тому, і гарантія на яке, відповідно, вже завершилася.

Що стосується «м'якої» підтримки – нових знань, експертизи, процедур – це звичайно залишається у наших партнерів і допомагає їм розвиватися надалі. Додатково ми організуємо навчання тренерів, які зможуть передавати знання колегам і новоприбулим, а також підтримуємо, поки триває проєкт, горизонтальні обміни знаннями та практиками в рамках періодичних зборів на затребувані тематики. Ми сподіваємось на те, що це сприятиме усталенню спільнот практиків та заохочуватиме поширення знань і в довгостроковій перспективі.

Проєкт також суттєво долучився до розробки Стратегії інтегрованого управління державним кордоном, низки законодавчих та внутрішніх відомчих актів, а також Програм та Планів дій. Таким чином, аналітичні результати та рекомендації проєкту залишаються у вигляді документів, якими керуватиметься розвиток сектору в майбутньому. Наразі проєкт продовжує роботу над стратегічними напрямками, зокрема бере участь у підготовці до створення системи шенгенського врядування, що додатково збагачує спадок, який ми залишаємо нашим партнерам.



Повертаючись до питань технічного та інфраструктурного забезпечення кордону, треба визнати, що потреби залишаються дуже значними. Водночас варто зазначити, що спроможності партнерів з кожним роком стають дедалі відчутнішими та набувають все більшої здатності до самопідтримки. Не останню роль у цьому відіграють проекти технічної допомоги, подібні до EU4IBM-Стійкість. Водночас має місце і природна еволюція державного сектору, і інтегроване управління кордоном у цьому сенсі не є винятком.

Як у цілому змінилася логіка роботи кордону – і яку зміну першими відчули б інспектори, перевізники або пасажери, якби ці результати зникли?

Коли чорноморські порти України були заблоковані агресором, сухопутні кордони перетворилися на «економічну артерію» країни. Проєкт EU4IBM- Стійкість, що фінансується Європейським Союзом, інвестував близько 8 мільйонів євро, щоб цей шлях залишався відкритим і дієвим.

Фактично, ми зробили неабиякий внесок у розбудову в Україні екосистеми неінвазивного контролю. Ми розгорнули сучасні мобільні сканери на трьох ключових пунктах пропуску – Чоп, Ягодин та Краківець – для швидких та безконтактних перевірок. Ще три аналогічні сканери, встановлені в межах проєкту іншої організації, також базувалися на підході, який підготували ми. Для кожного сканера ми додали семиденні курси для операторів та фахівців з аналізу зображень, а також п'ятиденне навчання з технічного обслуговування від виробника. Сподіваємося, це допоможе підтримувати обладнання в належному стані значно довше.

Окрім цього, ми встановили 10 автоматизованих систем зважування з розпізнаванням номерних знаків, щоб пришвидшити обробку даних та передавати їх для аналізу в режимі реального часу.

Ще одним викликом для цієї екосистеми стали відключення електроенергії через атаки на українську енергетичну інфраструктуру. Щоб запобігти збоєм під час сканування, ми встановили джерела безперебійного живлення на семи стаціонарних сканерах. Це

дозволяє їм безпечно перемикається на генератори, заощаджуючи близько 30 хвилин простою щоразу. Для цих старих стаціонарних сканерів на кордоні ми також провели комплексну оцінку, щоб визначити майбутні потреби та необхідні оновлення. Експерти проєкту забезпечили певне покращення якості зображення безпосередньо на місцях вже під час візиту та надали детальний звіт і методологію для подальшої модернізації цих систем.

Тренінг для тренерів у Львові став кульмінацією серії навчань з аналізу та інтерпретації зображень, що отримуються з різними типів сканерів: ми підготували понад 80 митників через практичні курси та обмін досвідом. Фінальним етапом стали сесії «тренінгу для тренерів», що забезпечить сталу передачу знань навіть після завершення проєкту.

Наостанок, оскільки сканування 100% вантажів не є ані реальним, ані ефективним, критично важливим було посилення аналізу ризиків. Ми проводили онлайн та офлайн-семінари для вдосконалення методів профілювання, покращення виявлення ризикових партій товарів та точнішого відбору для поглибленого контролю.

Таким чином, у межах проєкту ми намагалися застосувати комплексний підхід, який впливає на саму логіку роботи, роблячи її більш ефективною та значно прискорюючи та полегшуючи перетин кордону для законних вантажів на тлі величезного зростання товарообігу сухопутним кордоном в умовах воєнного тиску. Логіка роботи кордону стала більш технологічною і ризикоорієнтованою. Звичайно, всі ці зміни змінюють кордон в комплексі з безліччю інших новацій, що впроваджуються митницею та прикордонною службою як самостійно, так і за активної підтримки різних проєктів.

Якби ці інструменти та знання зникли, інспектори повернулись би до більшого обсягу рутинної роботи, з якою було б важче впоратись, перевізники стикнулись б із затримками та менш передбачуваними процесами, а пасажери відчули б довші черги та затримки. Це наочно демонструє, що зміни не були точковими, а створили стійку систему, яка реально покращила роботу всього кордону.

Чи вдалося проєкту втілити якісь глобальні інновації, які продовжують жити «самостійно», незалежно від офіційних регламентів чи наявності фінансування?

Свідомо оминаючи численні новітні технології та не заглиблюючись у конкретні сучасні методики, які нам вдалося внести у роботу наших партнерів, хочу акцентувати на двох прикладах.

По-перше, проєктом було запроваджено новаторський підхід до змін, заснований на аналізі та перебудові робочих процесів. На відміну від класичного підходу LEAN,

який зазвичай фокусується на локальній оптимізації конкретного процесу силами тих, хто безпосередньо в ньому працює, запропонована проектом альтернатива передбачала залучення кількох рівнів експертизи – як профільної, так і кроссекторальної, що дозволило розглядати ситуації «з висоти пташиного польоту», комплексно оцінювати процеси та знаходити більш системні рішення. Багато із запропонованого було поставлено на паузу через війну, проте значна частина рекомендацій залишається актуальною та поступово впроваджується у роботі служб.

Другий приклад реальної цінності роботи проекту - це моменти, коли ставало очевидно, що навіть без формального юридичного затвердження запропонованих змін окремі співробітники починали застосовувати нові практики у щоденній роботі. Це означало, що ідеї не просто обговорюються на рівні концепцій чи рекомендацій, а знаходять реальне застосування у житті. Саме такі випадки демонструють силу підходу «знизу вгору» та готовність людей брати на себе відповідальність.

Ми переконані, що зміни, зокрема ті, над якими працювали та продовжуємо працювати ми, дадуть свій найсуттєвіший результат з часом. Адже йдеться не лише про точкові покращення, хоча і їм ми приділяємо увагу, а насамперед про системну трансформацію. Ми говоримо не тільки про постачання передового обладнання чи створення окремих навичок, а й про зміну підходів. А такі зміни потребують часу.

Розкажіть, будь ласка, який результат проекту приніс найбільше задоволення команді?

Одним з таких результатів, що принесли найбільше задоволення, стало постачання обладнання для фізичної реабілітації прикордонників, які отримали поранення під час захисту України від російської навали. Наприкінці 2023 - початку 2024 року ми допомогли дообладнати три госпіталі ДПСУ спеціалізованим обладнанням, призначеним для підтримки лікування, а також посттерапевтичного відновлення. До прикладу, переданий реабілітологам екзоскелет допомагає покращувати мобільність осіб із травматичними ушкодженнями головного або спинного мозку, а також із дистрофією м'язів. Тренажер для кінезотерапії включає різноманітні



аксесуари та пропонує широкий спектр вправ, які зміцнюють м'язи та покращують гнучкість. Регульовані реабілітаційні сходи допомагають тренувати ходу, покращувати рівновагу та розвивати силу в нижніх кінцівках. Динамічний вертикалізатор полегшує самостійну ходу пацієнта й допомагає стати менш залежним від сторонньої допомоги. Доповнили передане обладнання й прилади для кріотерапії, що сприяють полегшенню болю та зменшенню ділянок ушкодження.

Кожне постачання супроводжувалося тренінгами для реабілітологів Держприкордонслужби, з тим, щоб вони могли застосовувати дане обладнання з максимальною ефективністю. Загалом усі доставлені засоби сприяють більш персоналізованій та якісній реабілітації, забезпечуючи повний цикл відновлення поранених.

Також вже у 2025 році ми підтримали серію сесій з психологічної реабілітації військовослужбовців ДПСУ. Протягом серпня-лютого через партнерську неурядову організацію «Центр психічного відновлення ветеранів», яка пропонує чотири види терапевтичних заходів, було проведено 48 реабілітаційних сеансів. Проєкт профінансував основні витрати, такі як матеріали, професійні послуги, транспорт, харчування учасників та комунікаційна підтримка, та забезпечив таким чином ветеранам та військовослужбовцям, які проходять реабілітацію, доступ до високоякісного терапевтичного досвіду, що сприяє творчості, розвитку навичок та емоційному добробуту. Матеріальні результати арттерапії також дозволяють організовувати виставки та інформаційно-просвітницьку роботу з громадськістю, що в довгостроковій перспективі підвищує обізнаність про завдання та проблеми психічного відновлення, сприяє розумінню та підтримці з боку громади. В наступні місяці планується додатково підтримати щонайменше 24 сеанси.

Звичайно, підтримка реформ та системних трансформацій, що впливають на життя кордону та країни в цілому, є важливою, а досягнуті успіхи – приносять неабияке задоволення та відчуття причетності до важливих змін у країні. Втім, саме такі заходи, що напряду торкаються людей, допомагають відновлюватись чи повертатись до життя захисникам України, дарують щирю радість та є джерелом великої втіхи для команди проєкту.

Яка історія/ситуація з цього проєкту запам'яталася найбільше, з якими труднощами ви зіштовхнулись?

Протягом проєкту ми зіштовхувалися з різними ситуаціями, серед яких були і яскраві позитивні моменти, і труднощі. Більшість із них були цілком передбачуваними, і тому ми заздалегідь працювали над зменшенням ризиків або пошуком альтернативних рішень. Разом з тим, деякі інші ситуації заставляли нас зненацька.

Як приклад складної ситуації можемо згадати роботу з упровадженням вагових систем для вантажного транспорту на пунктах пропуску. Починаючи з технічних аспектів та питань оптимального розташування і закінчуючи взаємодією зі всіма причетними – шлях був нелегкий. Багато факторів ускладнювали процес: дорожні умови, обмежений простір на пунктах пропуску, необхідність коректної роботи систем для різних транспортних засобів. Як позитивний, так і негативний вплив людського фактора також важко переоцінити. Проєкту було необхідно втручатись і шукати рішення навіть там, де зазвичай участь команди не вимагається. Врешті всі ці питання були успішно вирішені, і вагові системи почали ефективно працювати, ставши невід’ємною частиною щоденного контролю на кордоні.

Сьогодні митники вміють ефективно працювати з більшістю технічних засобів митного контролю, включно з поставленими нами сканерами та ваговими системами, вони можуть самостійно оцінювати їх стан і усувати прості несправності, а також передавати відповідні знання колегам. В цілому митний контроль став сучаснішим, технологічнішим та ближчим до європейських стандартів. Базова операційна робота стала доволі самодостатньою, і навіть без постійної зовнішньої підтримки процеси підтримуються на певному рівні. Можемо казати, що сформовано цілий ланцюжок ефективності, який буде працювати навіть після завершення проєкту: сучасне обладнання продовжить виконувати свою функцію, знання залишаться в команді, а надбаний досвід та зв’язки допоможуть далі розвиватись. Ми ж, своєю чергою, набули неймовірно цінного досвіду та укріпили зв’язки, які допомагають нам ефективніше працювати із широким спектром різних питань.

Але в цілому – те що найбільше вразило в роботі цього проєкту, це швидкість – швидкість зміни реальності, потреб, вимог, і відповідна швидкість нашої адаптації. Особливо гостро це, мабуть, відчувалося на початку, коли країна пристосовувалася до нових реалій воєнного життя: величезні маси людей перетинали кордони в пошуках захисту, критичний імпорт конкурував за логістику з експортом, життєво необхідним для підтримання економіки. Ми пишаємось, що змогли зробити свій невеличкий внесок у подолання тих труднощів у критичні для країни моменти.

Чи має проєкт EU4IBM Resilience перспективи продовження? Які плани має команда проєкту для подальшої роботи зі зміцнення потенціалу та спроможностей українського кордону, а також служб, які працюють на кордоні?

Діяльність, впроваджувана проєктом EU4IBM-Resilience, закладає фундамент для роботи далеко за межами свого поточного циклу, який триватиме до серпня 2026 року. Ця робота набуває все чіткіших перспектив, оскільки управління кордоном є прямою частиною вимог для вступу України до ЄС.



Стратегія ICMPD фокусується на забезпеченні тривалих результатів. Це означає, що ми залишаємося залученими після завершення основних поставок чи проведення тренінгів, щоб переконатися, що створені інструменти дійсно працюють на користь держави. Ба більше, період, що розпочався у 2026 році, ми бачимо як новий етап глибокої інституційної трансформації, де фокус зміщується з екстреного реагування на повну інтеграцію української прикордонної системи до європейських стандартів.

Що стосується планів команди на майбутнє, то вони охоплюють декілька критично важливих напрямів, серед яких ключовим є практичне впровадження норм ЄС. В продовження теоретичного аналізу законодавства ми переходимо до розробки унікальних, «індивідуальних» рішень для України. Зокрема, йдеться про впровадження дуального підходу до управління кордонами, який враховуватиме абсолютно різні реалії: інтеграцію на західному кордоні з країнами ЄС та посилену безпекову архітектуру на східних рубежах, що є безпрецедентним викликом для всієї Європи.

На західному кордоні наш фокус зміщується на повну гармонізацію з правилами Шенгенської зони, впровадження спільного контролю на кордоні та ще більшу автоматизацію процесів, зокрема з використанням штучного інтелекту.

Паралельно з цим, величезна увага приділятиметься людському капіталу та стійкості персоналу. Ми докладаємо зусиль, щоб продовжувати підтримку і розвиток системи реабілітації для прикордонників, як через сучасне обладнання, так і розширюючи можливості психологічної допомоги. Важливою частиною нашого підходу є і реформа управління персоналом в ДПСУ, де ми прагнемо допомогти службі перейти до сучасної моделі, в якій професійне просування та винагорода залежатимуть від реальної ефективності роботи.

Питання прозорості та технологічності також залишаються у центрі уваги. Ми готуємо підґрунтя для нових антикорупційних дій на 2026–2028 роки, з особливою увагою до практичної реалізації заходів та впровадження засадничих принципів на місцевому

рівні. Також важливим аспектом цієї діяльності, сподіваємось, стане подальша цифровізація процесів, розширення використання натільних камер та автоматизація внутрішнього контролю.

Усі ці зусилля – від технічного обслуговування сканерів до підготовки менеджменту середньої ланки – спрямовані на те, щоб український кордон все менше був бар'єром, а все більше – сучасною, технологічною та прозорою системою, яка повністю відповідає стандартам європейської спільноти. Ми віримо, що накопичений нами досвід та зміцнені зв'язки дозволять ефективно реалізувати ці плани, створюючи ланцюжок ефективності, який працюватиме довгі роки.

Водночас ми тверезо оцінюємо виклики: деякі аспекти залишаються критичними для стабільності. Складне технічне обслуговування обладнання, його модернізація та регулярне підвищення кваліфікації персоналу потребують значних додаткових ресурсів, і без донорської підтримки тут існує реальний ризик зниження ефективності або затримок у роботі. Найбільший ризик становить саме питання масштабування. Україна здатна самостійно підтримувати існуючі системи, але, в умовах триваючої агресії, існують інші, вищі пріоритети, тому швидка закупівля нового високовартісного обладнання або розробка складного програмного забезпечення «з нуля» може суттєво сповільнитися. Так само важливим залишається підтримка у розробці законодавства, оновленні процедур і процесів, підвищенні кваліфікації персоналу тощо.

Попри всі виклики, ми дивимося у майбутнє з оптимізмом. Кожен успішно впроваджений захід – це не просто технічне досягнення, а реальний крок України до спільного європейського дому. Ми бачимо неймовірну стійкість та відданість українських прикордонників і митників, які в надскладних умовах демонструють готовність до змін. Ця синергія міжнародної експертизи ICMPD та незламної волі наших партнерів дає впевненість у тому, що кордон майбутнього буде саме таким: безпечним, прозорим та максимально зручним для людей. Ми пишаємося можливістю бути частиною цього історичного процесу і переконані, що спільними зусиллями ми збудуємо одну з найсучасніших систем управління кордоном у світі.

Рух осіб та товарів

На початку року Державна прикордонна служба України (Держприкордонслужба) оприлюднила підсумкові показники функціонування кордону. **У 2025 році** на державному кордоні України оформлено **понад 37 млн осіб і 8,2 млн транспортних засобів**, що на **5% більше**, ніж у 2024 році. Найбільш інтенсивними залишалися напрямки з Республікою Польща (50%) та Республікою Молдова (17%)¹.

За інформацією Західного регіонального управління Держприкордонслужби, у січні 2026 року через західні кордони України з країнами ЄС та Молдовою перетнули **понад 2 млн осіб**. Добові показники коливалися від **52 тис. до 113 тис. осіб**. Найбільші обсяги припали на 3-5 січня; після 7 січня інтенсивність руху зменшилася й у другій половині місяця переважно перебувала в межах **52-66 тис. осіб на добу**. Для порівняння, у грудні 2025 року загальний пасажиропотік становив 2,32 млн осіб, із підвищенням у передсвяткові дні до 100–136 тис. осіб на добу. У листопаді 2025 року через західні кордони перетнули близько 2,1-2,2 млн осіб, середньодобово – 70-73 тис. осіб. У жовтні 2025 року загальний обсяг руху становив приблизно 2,38 млн осіб (близько 77 тис. осіб на добу). Отже, січневі показники в першій декаді були вищими за листопадові середні значення, тоді як у другій половині місяця – співставними з ними та нижчими за жовтневі.

У січні в'їзд до України коливався від **11 тис. до 61 тис. осіб на добу**. Виїзд з України перебував у межах 15–54 тис. осіб на добу. У перші дні місяця переважав виїзд; у другій половині січня обсяги в'їзду та виїзду були ближчими між собою. Польський напрямок залишався основним: 9-35 тис. осіб на добу з переважанням 15-20 тис. після завершення свят.

Щодо руху транспортних засобів, то у січні 2026 року західні кордони України перетнули понад 480 тис. транспортних засобів. Добові обсяги становили 14–19 тис. одиниць, із вищими значеннями на початку місяця та подальшим переходом до рівномірніших показників у другій половині січня. У грудні 2025 року рух транспорту був інтенсивнішим і перевищив 520 тис. транспортних засобів, із добовими значеннями до 20–22 тис. одиниць у передсвятковий період.



У другій половині січня добові показники руху транспорту були співставними з листопадovими та нижчими за грудневi пікові значення. На польському напрямку після завершення святкового періоду рух транспортних засобів переважно перебував у межах 5–6 тис. одиниць на добу, що відповідало пізньоосіннім рівням.

Упродовж перших днів місяця Держприкордонслужба попереджала **про традиційне післясвяткове зростання інтенсивності перетину на західній ділянці кордону**. Зокрема, 1 січня через пункти пропуску Львівської та Волинської областей кордон перетнули понад 15,5 тис. осіб, без утворення черг, однак уже на наступні дні прогнозувалося збільшення навантаження². Наступного дня прикордонники повідомили про подальше зростання пасажиропотоку та посилення роботи змін, зокрема, збільшення кількості нарядів і додаткові автоматизовані робочі місця³. Після завершення святкового періоду окремі локальні накопичення транспорту все ж виникали. Так, 12 січня на в'їзд до України біля пунктів пропуску «Краківець–Корчова» та «Шегині–Медика» очікували відповідно 100 і 110 автомобілів, а також 8 і 10 автобусів, тоді як в інших пунктах пропуску заторів не було⁴.

У другій половині місяця на інтенсивність руху **впливали вже технічні фактори**. 18 січня польська сторона тимчасово призупинила роботу бази даних для оформлення вантажних транспортних засобів у пунктах пропуску «Медика–Шегині» та «Хребенне–Рава-Руська», а в «Корчова–Краківець» оформлення здійснювалося повільніше. Обмеження стосувалися вантажного транспорту, тоді як легкові автомобілі, автобуси та пішоходи проходили контроль без змін⁵.

23 січня на польському напрямку відбулася **акція польських фермерів біля пункту пропуску «Долгобичув–Угринів»**. За попередженням Державної митної служби України (Держмитслужба), існував ризик блокування під'їзної дороги⁶.

Фактично протест мав **демонстраційний характер**: близько 30 учасників зібралися поблизу кордону без перекриття руху транспорту та без утворення черг^{7,8}. Уже за кілька годин акція завершилась, пропуск здійснювався без обмежень⁹. Вимоги учасників стосувалися умов імпорту української агропродукції та торговельних угод ЄС із країнами Меркосур. Аналогічна аргументація використовувалася під час масштабних блокувань кордону польськими перевізниками та аграріями у 2023–2024 роках, коли сторони заявляли про неконкурентні умови доступу до ринку ЄС.

довідка

Меркосур (Mercosur/Mercosul) – це економічний союз країн Південної Америки, створений у 1991 році. До нього входять Аргентина, Болівія, Бразилія, Парагвай, Уругвай та як асоційовані члени – Гаяна, Еквадор, Колумбія, Перу, Суринам, Чилі.

Відтак, січнева акція не вплинула на пропускні операції, але підтвердила збереження протестного потенціалу на польському напрямку.

26 січня на всіх польських пунктах пропуску, суміжних зі Львівською та Волинською областями, стався **технічний збій у базі даних прикордонної служби Польщі**. Оформлення здійснювалося повільніше, але накопичення транспорту не виникло; згодом роботу системи відновили¹⁰. Наприкінці місяця через ожеледицю, перебої з електроживленням і зупинку бази даних митних органів Республіки Молдова тимчасово не оформлювали вантажні транспортні засоби в окремих пунктах пропуску, а також не здійснювався пропуск вантажівок у пункті пропуску «Рені–Джурджулешть»¹¹.

У січні Європейська Комісія оприлюднила роз'яснювальний матеріал про **взаємодію систем Entry/Exit System (EES) та European Travel Information and Authorization System (ETIAS), які формують нову модель контролю в'їзду до Шенгенської зони**. У публікації пояснюється, що EES забезпечує автоматичну реєстрацію перетину кордону громадянами третіх країн із фіксацією біометричних даних та подій в'їзду/виїзду замість штампів у паспорті, тоді як ETIAS передбачає попередній онлайн-дозвіл на подорож. Для користувачів, які регулярно перетинають зовнішній кордон ЄС, передбачено мобільний застосунок попередньої реєстрації Travel to Europe, що дозволяє внести дані заздалегідь і скоротити час проходження контролю. Окремо звертається увага на інформаційну кампанію ЄС і перевірку наявності ETIAS перевізниками під час реєстрації на рейс¹².



Ірина Сушко,
виконавча директорка
аналітичного центру «Європа Без Бар'єрів»

коментар для огляду

Програма цифрового управління кордонами «в'їзд–виїзд» (EES), що передбачає обов'язкову біометричну реєстрацію громадян третіх країн під час першого в'їзду до Шенгенської зони, розпочала роботу 12 жовтня 2025 року. Вона покликана замінити ручне проставлення штампів у паспорті електронною фіксацією в'їздів та виїздів. Повністю функціональною система стане у квітні 2026 року, а наразі держави-члени ЄС впроваджують її поетапно: частина країн вже готова до повного застосування, інші працюють у частковому режимі.

У перехідний період застосовується «подвійний підхід»: мандрівники проходять реєстрацію в системі EES, але водночас у деяких пунктах продовжують ставити штампи в паспорт. Така практика зберігатиметься до повного впровадження системи в усіх країнах Шенгенської зони.

На старті роботи системи серед мандрівників виникали побоювання щодо можливих затримок та плутанини. За результатами міжнародного опитування Holiday Extras, 82% респондентів зазначили, що не до кінця розуміють, як EES вплине на їхні поїздки.

Ми проаналізували досвід українських мандрівників після запуску системи. На автомобільних пунктах пропуску великі черги фіксувалися, однак опитані пов'язували це переважно із сезонними чинниками, зокрема святковими періодами, а не безпосередньо з впровадженням EES.

Натомість на залізничному сполученні в перші дні застосування нових процедур час проходження контролю збільшився. Зокрема, у Перемишлі – одному з ключових логістичних хабів для пасажирів з України – поїзди запізнювалися на 3–4 години через повільніший рух черги на паспортному контролі. Якщо раніше на перевірку одного пасажирів витрачалася приблизно одна хвилина, то після впровадження нових процедур – півтори-дві. Для потяга з 400–500 пасажирами це означає суттєве збільшення загального часу контролю.

Водночас уже за кілька тижнів ситуація поступово стабілізувалася. Біометричне сканування здійснюється під час першого перетину в межах нової системи; надалі дані вже зберігаються в системі, що має скорочувати час перевірки. Більшість респондентів також зазначають, що контроль часто здійснюється вибірково, а сама процедура збору біометричних даних є швидкою і не має істотного впливу на тривалість проходження кордону.

Рух товарів

2025 рік



\$125,1 млрд (+11,4% до 2024 року)



Імпорт

\$84,8 млрд
(+19,9% до 2024)



Експорт

\$40,3 млрд
(-3,1% до 2024)

Країни-партнери

Китай (\$19,2 млрд)
Польща (\$7,9 млрд)
Німеччина (\$6,6 млрд)

Польща (\$5 млрд)
Туреччина (\$2,7 млрд)
Німеччина (\$2,4 млрд)

Основні товари



Машини та устаткування
(\$34,1 млрд)
Продукція хімічної
промисловості (\$12,5 млрд)
Паливно-енергетичні товари
(\$10,5 млрд)



Продовольчі товари
(\$22,5 млрд)
Метали та вироби з них
(\$4,7 млрд)
Машини та устаткування
(\$3,6 млрд)

Початок року традиційно супроводжувався публікаціями Держмитслужби з **річними підсумками зовнішньої торгівлі**. Тож динаміка руху товарів через кордон у трирічній перспективі така: за підсумками 2025 року товарообіг України склав **\$125,1 млрд**¹³, тоді як у 2024 році він становив \$112,3 млрд¹⁴, а у 2023 році – \$99,4 млрд¹⁵. Зростання забезпечував передусім імпорт: у 2025 році він досяг \$84,8 млрд, тоді як експорт – \$40,3 млрд. **Основними торговельними партнерами** залишаються Китай, Польща та Німеччина, причому Польща стабільно виступає ключовим напрямом українського експорту. Структура торгівлі суттєво не змінилася: **в імпорті** домінують машини та транспорт, хімічна продукція і паливо, у той час як **експорт** зберігає аграрну спеціалізацію – продовольчі товари формують найбільшу частку поставок. Одночасно поступово зросло податкове навантаження на імпорт – з 0,49 дол/кг у 2023 році до 0,52 дол/

кг у 2025 році, що відображає збільшення частки товарів з більшою митною вартістю.

Обсяги митних надходжень у 2025 році зросли до 716,1 млрд грн, що на 124,4 млрд грн більше, ніж роком раніше¹⁶. Основними бюджетоформуючими позиціями залишаються нафтопродукти, легкові автомобілі та природний газ. Водночас значну частку операцій супроводжували податкові пільги – насамперед для оборонних товарів, відновлення енергетичної інфраструктури та виконання угод про вільну торгівлю. Це безпосередньо пов'язано зі структурою імпорту: поряд із комерційними поставками суттєвий обсяг становлять товари критичного призначення, що проходять оформлення за спеціальними умовами.

Паралельно Міністерство розвитку громад і територій України (Мінрозвитку) підсумувало роботу морських портів: **у 2025 році перевалено 82,2 млн тонн вантажів** при плані 86,2 млн тонн¹⁷. Більше половини становила аграрна продукція, при цьому контейнерні перевезення зросли до 215 748 TEU проти 129 902 TEU роком раніше. Отже, попри обстріли та тривалі простой через безпекові обмеження, морський напрямок зберіг ключову роль у забезпеченні експорту і підтримці загального руху товарів.

довідка

TEU (від англ. twenty-foot equivalent unit – двадцятифутовий еквівалент) – це умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів та контейнерних терміналів, що дорівнює об'єму стандартного 20-футового (6,1 м) ISO-контейнера. Вона використовується в логістиці для визначення обсягів перевезень та потужності портів.

Держмитслужба повідомила про **продовження до 1 січня 2029 року податкової пільги на ввезення обладнання для генерації та накопичення електроенергії**¹⁸. Пільговий режим поширюється як на підприємства, так і на громадян та охоплює генератори великої потужності, вітроустановки й літій-іонні акумулятори. Водночас генератори меншої потужності та частина накопичувачів енергії під дію пільги не підпадають і оформлюються у загальному порядку. Рішення зберігає спрощені умови імпорту критичного енергетичного обладнання та впливає на структуру ввезення товарів.

Державна служба України з питань безпеки харчових продуктів та захисту споживачів (Держпродспоживслужба) **підсумувала розширення географії збуту української аграрної продукції** – у 2025 році відкрито 19 нових ринків¹⁹. Йдеться як про харчову продукцію, так і про корми, продукти переробки, яйця, молочні та м'ясні вироби, рибу, а також рослинну продукцію. Окремо повідомлено про роботу над сертифікацією халяль та розширення акредитацій для експорту до країн Азії і Близького Сходу. Такі кроки спрямовані на диверсифікацію ринків збуту та зростання обсягів переміщення українських товарів через кордон.

Євроінтеграція

На початку місяця оприлюднено результати місії Генерального директорату Європейської комісії з питань охорони здоров'я та безпечності харчових продуктів – **система державного контролю України відповідає підходам і принципам ЄС²⁰**. Перевірка охоплювала контроль залишків ветеринарних препаратів, пестицидів і забруднювачів у продуктах тваринного походження, процедури розслідування невідповідностей та спроможність лабораторій. **За результатами аудиту зроблено позитивний висновок. Це означає, що Україна й надалі залишається у Додатку I Імплементативного Регламенту (ЄС) № 2021/405, а отже, має право і надалі постачати відповідну продукцію на ринок ЄС.**



Сергій Ткачук,
голова Держпродспоживслужби

цитата

Позитивна оцінка Європейської комісії свідчить про системну роботу Держпродспоживслужби та відповідність українського контролю європейським стандартам. Це створює додаткові можливості для українських виробників і посилює довіру до української продукції в ЄС.

Також увага зосереджувалася на практичній підготовці секторів економіки до роботи за правилами ЄС. У Вінниці під час заходу «Агросектор на шляху до ЄС: де ми знаходимося та що нас чекає попереду»²¹, обговорювали переговорний процес, строки впровадження вимог ЄС, можливі перехідні періоди та фінансові інструменти підтримки бізнесу. Участь представників органів влади, парламенту, Представництва ЄС та фінансових інституцій означає перехід **від адаптації законодавства до підготовки галузей до практичного застосування норм спільної аграрної політики.**

Окремо розглядали питання функціонування логістики в умовах війни та її узгодження з європейськими підходами. В Ізмаїлі представники Міністерства розвитку громад та територій України, DG MOVE, Адміністрації морських портів України (АМПУ), «Укрзалізниця» та Українського Дунайського пароплавства погоджували потреби відновлення інфраструктури, використання фінансування ЄС, координацію руху та співпрацю з Румунією. Йшлося про **пропускну здатність маршрутів, пошкодження портів, енергетичні обмеження та підготовку спільного планування перевезень.**

Таким чином, події місяця поєднують регуляторний і практичний рівні інтеграції: підтверджено відповідність контролю вимогам ЄС, розпочато підготовку секторів до застосування правил, а також узгоджено кроки для забезпечення безперервності логістики. Основні ризики залишаються пов'язаними не з нормативними обмеженнями доступу до ринку ЄС, а з пропускнуою спроможністю інфраструктури та залежністю експорту від альтернативних маршрутів.

Реформа української митниці

Держмитслужба опублікувала митний огляд за IV квартал 2025 року²². Основні акценти – гармонізація митного законодавства з правом ЄС та підготовка нової редакції Митного кодексу України: проведено 31 консультативну зустріч із залученням понад 300 учасників; після оцінки Єврокомісії доопрацьований текст має бути поданий на розгляд Уряду. Окремо згадано високу оцінку прогресу за переговорним розділом 29 «Митний союз» (висновок Єврокомісії від 4 листопада 2025 року) та рекомендацію місії Департаменту з бюджетних питань МВФ щодо надання Держмитслужбі статусу правоохоронного органу. Урядові рішення у звітному періоді описано через три дати: 19 листопада (реєстри/контроль/офіційний контроль), 24 грудня (оптимізація процедур і безпека у портах), 30 грудня (продовження спрощень для ввезення товарів для оборони й енергетики без фінансової гарантії). У частині «митного безвізу» наведено 142 тис. транзитних декларацій за 2025 рік і найкращий квартальний результат у IV кварталі – 46,6 тис. декларацій; окремо – 87 загальних гарантій на майже 300 млн євро та 22,7 тис. індивідуальних гарантій на понад 1 млрд євро. У блоці про доходи вказано 716,1 млрд грн митних платежів у 2025 році та 75 млрд грн у грудні 2025 року; для зовнішньої торгівлі – товарообіг \$125,1 млрд (імпорт \$84,8 млрд, експорт \$40,3 млрд) і частку ЄС 47% імпорту/58% експорту.

Публікація Держмитслужби про взаємодію з бізнесом фокусується на цифрових сервісах і стандартизації даних²³. Описано розширення «Єдиного вікна», API-доступ до власних декларацій (за рік – 5,4 млн запитів), уніфікований електронний обмін даними щодо суднозаходів у морських портах, електронні талони, розпізнавання даних авто за фото номерного знаку, а також 100% електронне оформлення поштових та експрес-відправлень (за 2025 рік: 7,7 млн експортних і 74,7 млн імпортних). У частині про АЕО зазначено 110 підприємств зі статусом АЕО на кінець 2025 року, з них 33 пройшли оцінку відповідності у 2025 році; також вказано, що понад 70% структур даних IT-систем Держмитслужби узгоджуються з підходами митних адміністрацій країн ЄС, а доступність систем власної розробки – не менше 99,95% (для більшості – понад 99,99%). Окремо згадано контракт на створення контакт-центру з планом запуску у 2026 році.

Після переходу країн-учасниць Конвенції про процедуру спільного транзиту на NCTS Фаза 5 Україна працює в єдиній оновленій версії системи²⁴. Зазначено, що режим спільного транзиту застосовується з 38 країнами. За 2025 рік оформлено майже 142 тис. транзитних декларацій; у країнах-учасницях завершено майже 96,5 тис. переміщень, розпочатих митними органами України, а в Україні – понад 45,5 тис. переміщень, ініційованих іншими державами. IV квартал окреслено як рекордний (майже 30,5 тис. декларацій T1), а грудень 2025 року – як найвищий місячний показник (понад 10,5 тис. переміщень, розпочатих митними органами України, і 5,7 тис. –

розпочатих за кордоном і завершених в Україні). Для внутрішнього транзиту наведено зростання до 24,5 тис. переміщень (проти 10 тис. у 2024 році). У фінансових гарантіях – 87 загальних гарантій (майже 300 млн євро) та 22 701 індивідуальна гарантія (понад 1 млрд євро); для спрощення «звільнення від гарантії» – 11 суб'єктів і сума звільнення понад 57 млн євро.

Зміни в процедурах портового оформлення ухвалені до постановою Уряду № 1767 від 24.12.2025²⁵. Передбачено можливість випуску контейнерних товарів у режим транзиту до в'їзду транспорту в порт, якщо система управління ризиками не сформувала форми контролю; окремо – внутрішній транзит суміжними державами без гарантування сплати митних платежів. В обґрунтування рішення названо недопущення накопичення транспорту в зонах контролю, посилення безпеки портової інфраструктури та підтримку альтернативних ланцюгів ввезення, зокрема через територію Молдови.

Технічне оснащення контролю описано через поставку **перших скануючих систем для залізничних вагонів і контейнерів**²⁶. Зазначено, що тривають проектні та будівельні роботи, а введення в експлуатацію планується у другій половині 2026 року. Перші установки мають бути розміщені на станціях «Ягодин» та «Мостиська-2» із цілодобовим автоматизованим контролем і можливістю двонаправленого сканування. Наголошено на неінтрузивному характері контролю (без втручання у вантаж) і програмному відборі вагонів для сканування з виключенням пасажирських вагонів і локомотивів.

Відповідно до наказу Державної митної служби України від 12.12.2025 № 1801 у січні розпочато **перевірку рівня митних компетенцій посадових осіб митних органів у 2025 році**²⁷. Перевірка проводиться відповідно до ст. 570³ Митного кодексу України. Результат процедури – формування індивідуальної програми професійного розвитку для кожної посадової особи з урахуванням рівня підготовки та функцій.

У регулюванні посередницької діяльності наведено статистику **авторизацій митних брокерів**²⁸. Станом на січень 2026 року видано 1000 авторизацій, опрацьовано 2480 заяв. Акценти – на вимогах до документів про призначення відповідальних осіб, описі внутрішніх процедур санкційної політики та дотриманні вимог ст. 14 Митного кодексу України.

Наприкінці січня Держмитслужба повідомила про **завершення перехідного періоду щодо застосування переглянутих правил походження в межах Конвенції Регіональної конвенції про пан-євро-середземноморські преференційні правила** (Конвенція)²⁹. Йдеться про імплементацію Закону України № 4414-IX від 01.05.2025, яким ратифіковано Рішення № 2/2024 Спільного комітету Конвенції.

довідка

Регіональна Конвенція про пан-євро-середземноморські преференційні правила походження (Конвенція ПЄМ) – це міжнародний договір, що встановлює єдині правила визначення походження товарів для 25+ країн (ЄС, Україна та ін.). Вона дозволяє використовувати «діагональну кумуляцію», що спрощує експорт та дозволяє безмитно ввозити товари, виготовлені з компонентів країн-учасниць.

До 01.01.2026 у сертифікатах EUR.1 та деклараціях про походження використовувалася позначка «REVISED RULES». Після завершення перехідного періоду бізнесу рекомендовано звернути увагу європейських контрагентів на оформлення документів без цієї позначки, аби уникати затримок під час митного оформлення.

Водночас за результатами консультацій з європейськими партнерами уточнено: докази преференційного походження, видані в ЄС після 01.01.2026 із зазначенням «REVISED RULES», приймаються і не впливають на застосування преференційного режиму відповідно до переглянутої Конвенції³⁰.

Загалом січневі рішення та опубліковані показники відображають перехід митної реформи від нормативної підготовки до прикладного функціонування. Законодавча гармонізація з правом ЄС, запуск оновлених правил походження ПЄМ, стабільне застосування NCTS і розширення авторизацій та цифрових сервісів формують передбачувані умови для торгівлі, водночас технічне оснащення та зміни у портових процедурах спрямовані на контроль і безперервність логістики. Реформа водночас залежить від кількох факторів ризику: складності переходу бізнесу на нові правила походження, необхідності подальшої інституційної перебудови (включно з можливим правоохоронним статусом), а також від спроможності інфраструктури працювати під воєнними обмеженнями. Таким чином, митна система вже функціонує за європейською моделлю у ключових інструментах, але її стабільність визначатиметься швидкістю адаптації учасників торгівлі та практичною імплементацією нових процедур.

Неінфраструктурні рішення на кордоні

Оновлено функціонал системи «Черга» для автобусів на «коротких» маршрутах³¹. Нові правила дозволяють бронювати кількість слотів відповідно до кількості дозволених перетинів кордону на добу для маршрутів до 400 км. Це враховує специфіку регулярних рейсів із багаторазовим перетином кордону та зменшує конфлікти під час планування перевезень. Функціонал запрацював 21 січня і спрямований на передбачуваність руху без фізичних черг.

Крім того Держпродспоживслужбою розглядалось **впровадження цифрових інструментів для оформлення аграрного експорту**³². Обговорювалися інтегровані ІТ-системи оформлення, обмін даними між державою, бізнесом і наукою та використання технологій Big Data і IoT у виробництві. Ініціатива пов'язана зі спрощенням процедур та відкриттям нових ринків збуту. Опрацьовуються пропозиції щодо подальшої цифровізації оформлення експортних операцій.



Сергій Захарін,
заступник Голови з питань цифрового розвитку,
цифрових трансформацій і цифровізації Держпродспоживслужби

цитата

Україна є одним із гарантів глобальної продовольчої безпеки. Але ми маємо піклуватися про те, аби наша експортна діяльність була ефективною, і здійснювалася на основі використання передових технологій – виробничих, управлінських, цифрових. Як відомо, використання цифрових рішень дозволяє знизити виробничі витрати, підвищити обґрунтованість управлінських рішень на основі аналізу об'єктивних даних, забезпечити належну прозорість управлінського процесу. В свою чергу, ми готові підтримувати ініціативи, спрямовані на підвищення ефективності експортної діяльності у агропромисловому секторі, зокрема – в частині подальшого спрощення оформлення господарських операцій на основі використання цифрових технологій. Наразі фахівці профільних підрозділів Держпродспоживслужби розглядають пропозиції щодо подальшої імплементації цифрових інструментів для стимулювання аграрного експорту. Користуючись нагодою, закликаємо до обговорення цих питань представників громадськості, бізнес-асоціацій, регіональних торгово-промислових палат, науковців.

Цифровізація рухається у двох площинах: на кордоні – оптимізація управління потоками через алгоритми бронювання, у торгівлі – підготовка до електронного супроводу продукції. Ефект залежатиме від інтеграції цих систем із митними та ветеринарними процедурами; без міжвідомчого обміну даними частина ручних операцій зберігатиметься.

Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури

Розвиток прикордонної інфраструктури у січні поєднував поточні рішення для розвантаження діючих пунктів пропуску та реалізацію раніше підготовлених інвестиційних проєктів разом із державами-членами ЄС. Контекст цих кроків визначили підсумки попереднього року: на балансі держави перебуває 28 пунктів пропуску, у 2025 році збудовано «Велика Паладь – Надьгодош», завершено сервісну зону «Рені – Джурджюлешть», триває будівництво «Біла Церква – Сігету-Мармаціей» та реконструкція «Порубне – Сірет», а також впроваджено модульні рішення на малих пунктах пропуску з пропускною здатністю близько 190 транспортних засобів на добу³³. Паралельно розширено участь у програмі CEF для фінансування під'їзних шляхів і обладнання.



Фото: [Мінрозвитку](#), [Держприкордонслужба](#)



На українсько-словацькому кордоні **відкрито пішохідний рух через пункт пропуску «Ужгород – Вишне-Немецьке»³⁴**. Рішення реалізоване на виконання міждержавного протоколу та передбачає розділення потоків осіб і транспорту, а також підготовку до спільного контролю і будівництва пасажирського терміналу. З 3 січня оформлено понад 4 тис. осіб, середньодобово – близько 400 при розрахунковій пропускній здатності до 1200 осіб^{35,36}. Окремі смуги організовано без впливу на автомобільний рух.



Сергій Деркач,
заступник Міністра розвитку громад та територій України

цитата

Пішохідний перехід в Ужгороді – це не символічне рішення, а конкретна відповідь на реальний запит людей. У жовтні ми зафіксували це в міждержавному протоколі, а вже на початку січня перехід запрацював. Майже 4 тисячі людей скористалися ним за перші дні – це чіткий показник потреби. Для нас важливо, щоб кордон переставав бути бар'єром і ставав сервісом: зручним, передбачуваним і людським. Саме так ми підходимо до розвитку прикордонної інфраструктури навіть в умовах війни.



На українсько-румунському напрямку розвиток перейшов у практичну фазу. Україна та Румунія погодили **будівництво під'їзних шляхів до «Порубне – Сірет»** із фінансуванням ЄС в межах механізму SAFE (Security Action for Europe)³⁷. Одночасно на пункті пропуску розпочато **першу чергу модернізації вантажного терміналу**³⁸:

будівництво чотирьох додаткових смуг, облаштування паркінгу, прокладання інженерних мереж та встановлення контрольного обладнання. Проект фінансується за принципом 50/50 коштом гранту ЄС у межах CEF та державного бюджету.

Таким чином, упродовж місяця відбувалося одночасне застосування коротких та інвестиційних рішень: у Словаччині – перерозподіл потоків через пішохідний напрямок, на румунському кордоні – розширення пропускної спроможності та під'їзної інфраструктури. Ключовим фактором ефективності залишається синхронізація будівництва доріг, реконструкції пунктів пропуску та процедур контролю, оскільки різні темпи реалізації можуть формувати локальні перевантаження навіть після завершення будівельних робіт.

Агентство
відновлення

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України

спеціальний коментар

Січень 2026 року розпочався для прикордонної інфраструктури в умовах фактичної відсутності капітального фінансування. У державному бюджеті на 2026 рік не передбачено видатків на нове будівництво, реконструкцію або капітальний ремонт пунктів пропуску. Попередній механізм фінансування скасовано, а новий – через систему публічних інвестиційних проектів – перебуває на стадії процедурного запуску. Агентство відновлення виступає суб'єктом подання проектів, однак рішення про включення їх до портфеля ухвалюються інвестиційною та стратегічною радами за участі Міністерства фінансів, Міністерства економіки та Секретаріату Кабінету Міністрів.

У цих умовах у 2026 році фінансуються виключно експлуатація та поточний ремонт.

У 2025 році було здійснено модернізацію десяти пунктів пропуску в Одеській області. Формально це були поточні роботи, проте за змістом вони охоплювали повну заміну навісів, асфальтобетонного покриття, інженерних мереж (водопостачання, газопостачання, каналізація), встановлення нового освітлення, шлагбаумів та утеплених модульних споруд. Частина робіт завершувалася вже у першому кварталі 2026 року з огляду на сезонні обмеження.

Модульні рішення стали окремим напрямком оновлення. Йдеться про утеплені споруди із сендвіч-панелей графітового кольору з державною символікою, які замінили тимчасові та фізично зношені конструкції попередніх років. Технічні характеристики погоджувалися безпосередньо з прикордонними загонами та митними підрозділами: від формату вікон до способу передачі документів. Паралельно враховано потреби суміжних служб, зокрема облаштовано інфраструктуру для Держспродспоживслужби (вольєри, спеціалізовані приміщення).

Фактично за рахунок поточних видатків було виконано роботи, які за обсягом втручання наближені до капітальних. Водночас низка конструктивних елементів, що відповідно до будівельних норм належать до категорії капітальних видатків, залишаються поза межами можливого фінансування.

Стабільним джерелом ресурсів залишаються міжнародні програми, насамперед CEF. У Чернівецькій області тривають роботи на пункті пропуску «Порубне» – реконструкція вантажного терміналу (розширення на чотири смуги та близько 170 метрів інфраструктури).

У Закарпатській області реалізується проєкт на «Лужанці». На Волині сервісна зона на «Ягодині» впроваджується за принципом «проєктуй-будуй» із співфінансуванням 50/50 (ЄС і державний бюджет). Територія площею 2,4 га поділена на два пускові комплекси – на 200 і 400 автомобілів відповідно. Розпочато підготовчі роботи та процедуру оцінки впливу на довкілля

Окремий управлінський вимір пов'язаний із розвитком сервісних зон перед пунктами пропуску та впровадженням електронної черги для легкового транспорту фізичних осіб. Після передачі земель від ДП «Укрінтеравтосервіс» відкрилася можливість розміщення систем розпізнавання номерних знаків, шлагбаумів і інформаційних табло. У випадках відсутності державних земель ведуться переговори з приватними власниками щодо використання їхніх територій.

Водночас частина інфраструктури залишається поза балансом Агентства відновлення, що формує окремий інституційний блок проблематики.

Об'єкти, що реалізуються в межах польського кредиту у Львівській області, не передані на баланс Агентства відновлення та залишаються в межах договорів польської сторони; будівельні роботи виконуються підрядниками, а балансоутримувачем є Державна митна служба.

У Чернівецькій області є питання з окремою міждержавною угодою, укладеною з Держмитслужбою, яка досі не закрита у зв'язку з невиконанням підрядником своїх зобов'язань і триваючими судовими процедурами. Питання передачі цих об'єктів на баланс Агентства потребує врегулювання з урахуванням чинності міжнародного договору, який має вищу юридичну силу порівняно з підзаконними актами.

Таким чином, розвиток прикордонної інфраструктури у 2026 році визначається трьома ключовими факторами: відсутністю капітального фінансування та залежністю від запуску публічних інвестиційних проєктів; реалізацією міжнародних програм (передусім CEF) як основного стабільного ресурсу; необхідністю врегулювання договірних і міждержавних зобов'язань попередніх років.

Пріоритетним регіоном на 2026 рік визначено Закарпатську область. Її стратегічне значення зумовлене багатонаціональною конфігурацією кордону – з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією – і наявністю кількох пунктів пропуску на кожному напрямку. Це створює потенціал для перерозподілу потоків та зменшення концентрації навантаження. Водночас значна частина інфраструктури регіону потребує комплексної реконструкції із розширенням смуг руху та модернізацією інженерних мереж.

Після передачі земельних ділянок з'явилася можливість формування повноцінних сервісних зон та зон очікування, що дозволяє інтегрувати електронну чергу у фізичну інфраструктуру пунктів пропуску. Проте реалізація масштабних проєктів безпосередньо залежить від бюджетних рішень. За відсутності капітальних видатків модернізація здійснюється фрагментарно: поточні кошти забезпечують підтримання функціональності, але не дозволяють збільшувати пропускну спроможність через перепланування територій або будівництво нових терміналів.

У цьому контексті 2026 рік стане індикативним для всієї системи управління прикордонною інфраструктурою: або буде запуснено повноцінний механізм публічних інвестицій і розпочнеться етап системної реконструкції, або розвиток обмежиться підтримкою вже модернізованих об'єктів та реалізацією міжнародних проєктів.

Кадрові зміни. Навчання та розвиток

У січні відбувалися кадрові зміни та конкурсні процедури у керівному складі ключових органів системи інтегрованого управління кордонами. На початку січня місяця Указом Президента **тимчасове виконання обов'язків Держприкордонслужби** покладено на першого заступника Голови Валерія Вавринюка³⁹.

У грудні 2025 року стартував **відкритий конкурс на посаду Голови Держмитслужби** – із 42 заявників до участі допущено 38 кандидатів. У січні процедура перейшла до перших очних етапів відбору. Напередодні тестування Комісія оприлюднила узагальнений профіль учасників: серед кандидатів 6 жінок і 32 чоловіки, найбільше претендентів із Києва та області⁴⁰. Переважали працівники митниці (17 осіб), також були держслужбовці, працівники НАБУ, представники бізнесу, науки та інші категорії. Середній вік – 43,8 року, середній стаж – 20,7 року; водночас повідомлено про проведення першого тесту 17 січня. У якому взяли участь 35 кандидатів, троє не з'явилися; прохідний бал становив 107. За результатами до наступного етапу перейшли 16 осіб, після чого передбачено оскарження результатів і подальші перевірки доброчесності⁴¹. Комісія також оприлюднила фотозвіт першого очного етапу та підтвердила завершення тестування⁴². 21 січня на засіданні Комісія відхилила скаргу щодо недопуску одного із заявників, затвердила перелік із 960 питань для наступного тесту та розпочала спеціальні перевірки кандидатів із залученням державних органів. Кандидатів зобов'язали подати майнові декларації, а засідання трансливалося онлайн⁴³. Після цього оприлюднено перелік питань і правильних відповідей для підготовки до наступного етапу – тестування на знання законодавства. Попередньою датою визначено 7 лютого 2026 року⁴⁴. Загалом у січні конкурс перейшов від реєстрації кандидатів до етапу оцінювання: після тесту розпочато перевірку доброчесності, далі передбачені практичні завдання та співбесіди. За підсумками процедури Комісія має визначити двох фіналістів і передати їх кандидатури Міністру фінансів України⁴⁵.

Водночас у законодавчій площині розглянуто **зміни щодо перебування іноземців, залучених до гуманітарної діяльності**⁴⁶. Комітет Верховної Ради України з питань прав людини, деокупації та реінтеграції тимчасово окупованих територій України, національних меншин і міжнародних відносин рекомендував ухвалити документ у другому читанні та в цілому. Йдеться про спрощення отримання посвідки на тимчасове проживання для осіб, які працюють у гуманітарному секторі під час воєнного стану, що впливає на практику перетину кордону і подальше перебування в Україні.

Практичні аспекти функціонування кордону стали предметом **робочого візиту Консультативної місії ЄС в Україні (КМЕС)**⁴⁷. Експерти відвідали пункти пропуску

«Нижанковичі» та «Краківець», де обговорили технічне оснащення, порядок здійснення контролю та підготовку персоналу. Під час зустрічі також передано міжнародну технічну допомогу та підтверджено подальшу співпрацю у сфері прикордонної безпеки.

Окрім роботи у пунктах пропуску, увага приділяється контролю поза ними⁴⁸. **Передані КМЄС фотопастки** встановлюються на ділянках «зеленого кордону» у Волинській, Львівській, Чернівецькій та Закарпатській областях. Обладнання використовується для відеоспостереження, раннього виявлення незаконного перетину та документування правопорушень, що відповідає практиці прикордонних служб держав ЄС.



Лін Шихан,
керівниця операційного департаменту КМЄС

цитата

Цей візит чітко продемонстрував практичний вплив підтримки ЄС на місцях. Передані фотопастки безпосередньо посилюють можливості Державної прикордонної служби України щодо раннього попередження та спостереження вздовж зеленого кордону. КМЄС залишається відданою підтримці реформ управління кордонами відповідно до найкращої практики ЄС та Шенгенської зони.

У морському сегменті кордону **посилено аналітичну складову**⁴⁹. Передано комп'ютери, планшети, принтери та широкоформатний плотер для підрозділів Морської охорони. Обладнання використовується для моніторингу обстановки, аналізу ризиків і підготовки аналітичних матеріалів щодо правопорушень на морі, зокрема контрабанди, торгівлі людьми та незаконного обігу наркотиків.

Оновлення керівництва, підготовка змін до правил перебування іноземців гуманітарного сектору, інспекційні візити партнерів ЄС і передача обладнання охоплюють як організаційний, так і операційний рівень роботи кордону – від пунктів пропуску до морської ділянки та «зеленого» кордону. У короткостроковій перспективі це підвищує контрольованість і спроможність реагування, однак одночасне розширення функцій та залежність від зовнішньої технічної підтримки потребуватимуть стабільного кадрового ресурсу й подальшої стандартизації процедур, інакше зростає ризик нерівномірного застосування практик на різних ділянках кордону.

Транспортна інтеграція і розвиток логістики

У публікації Мінрозвитку окреслено рамку **доступу українських автоперевізників до іноземних ринків у 2026 році**: поєднання режимів лібералізації та квот дозволів дає змогу працювати з географією «понад 40 країн»⁵⁰. Окремо уточнено, що для 35 країн перевезення можуть здійснюватися без двосторонніх і транзитних дозволів (у т.ч. ЄС, Норвегія, Велика Британія, Швейцарія, Молдова тощо) із додатковими умовами для «транспортного безвізу» з ЄС. Також наголошено на переліку документів, які перевізник має мати під час виконання перевезень, і на наявних квотах разових дозволів для напрямків, де лібералізація не діє.

З 1 січня 2026 року **стартувало використання цифрової системи дозволів Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) і електронних бортових журналів за правилами Міжнародного транспортного форуму (МТФ)**⁵¹. У повідомленні Мінрозвитку зібрано практичні інструкції для перевізників: результати розподілу на 2026 рік (подано 21 207 ТЗ від 1 410 перевізників, розподілено 4 975 дозволів), алгоритм оплати внесків і доступу до системи через кабінет перевізника/Укртрансбезпеку. Окремо зазначено вимогу вносити всі поїздки за дозволом ЄКМТ у цифрову систему МТФ та анонсовано навчання і збір зворотного зв'язку для подальшого обговорення на профільних майданчиках МТФ.

Також Мінрозвитку оприлюднило **перелік законодавчих пріоритетів у сфері автотранспорту на 2026 рік**, з акцентом на безпеку перевезень, цифрові інструменти та зближення правил з практиками ЄС⁵². Поряд із супроводом зареєстрованих ініціатив (небезпечні вантажі, НБРТ, пільгові та суспільно важливі перевезення, відповідальність за каботаж, БПЛА) окремим блоком заявлено підготовку нових рішень. Серед них – закріплення системи «ЄЧерга» на постійній основі та перехід до обов'язковості е-ТТН, а також пакети щодо таксі, техконтролю й перевезення швидкопсувних продуктів.

У сфері морського та внутрішнього водного транспорту Мінрозвитку визначило пріоритети на 2026 рік навколо імплементації міжнародних конвенцій, безпеки судноплавства і гармонізації норм із європейськими та міжнародними стандартами, з прив'язкою до Плану України Ukraine Facility⁵³. Серед ключових напрямів – ратифікація Конвенції МОП 2006 про працю в морському судноплавстві та пов'язані зміни до законодавства, а також оновлення правил торговельного мореплавства і судноплавства на внутрішніх водних шляхах. Окремо виділено приєднання до Конвенції про контроль баластних вод (2004), пакет щодо системи пошуку і рятування на морі та зміни до Кримінального кодексу України щодо відповідальності капітанів за ненадання допомоги.

Кабінет Міністрів вніс **зміни до регулювання митних формальностей у морських та річкових портах**, передбачивши можливість розміщення контейнерів у режим транзиту ще до в'їзду транспортного засобу в порт за відсутності ризик-індикаторів⁵⁴. Документ також дозволяє внутрішній транзит через суміжні держави без гарантій сплати митних платежів, що пов'язано з альтернативними маршрутами ввезення товарів в умовах пошкодженої інфраструктури. Окремо наголошено на безпекових міркуваннях – зменшення скупчення транспорту у портових зонах та зниження вразливості критичних об'єктів.

Мінрозвитку оголосило про **продовження процедури залучення інвестора до розвитку першого та контейнерного терміналів порту Чорноморськ** – проекту публічно-приватного партнерства (ППП), що реалізується за процедурою конкурентного діалогу за участі Міжнародного банку реконструкції та розвитку (IBRD), Міжнародної фінансової корпорації (IFC)⁵⁵. Держава зберігає право власності на порт, тоді як інвестор забезпечує модернізацію інфраструктури і стабільну роботу терміналів; очікується перевалка 250 тис. TEU і 3 млн тонн вантажів у перші роки. Повідомлено про інтерес понад 40 міжнародних операторів та трирівневу структуру відбору – прекваліфікація, діалог і подання пропозицій.

Подальшим кроком стала **зустріч із представниками українського та міжнародного бізнесу в Американській торговельній палаті**, присвячена умовам реалізації PPP-проекту. Обговорювалися параметри конкурентного діалогу, вимоги до учасників і можливість додаткових інфраструктурних рішень у межах пропозицій інвесторів; участь взяли понад 50 компаній⁵⁶. Також анонсовано окремий захід для потенційних інвесторів у Брюсселі та підтверджено залучення IBRD та IFC до підготовки документації.

Січневі публікації відображають поєднання трьох процесів: розширення доступу українських перевізників до зовнішніх ринків, переведення процедур у цифровий формат і підготовку інфраструктури до більших обсягів руху. Лібералізація перевезень і система ЄКМТ визначають практичні правила роботи бізнесу, а заплановані законодавчі зміни – майбутню конфігурацію регулювання в автомобільному та морському транспорті. Одночасно технічне переоснащення контролю та зміни портових процедур спрямовані на скорочення часу обробки вантажів, тоді як проект у Чорноморську додає інвестиційний компонент розвитку. У результаті формується цілісна логіка: регуляторні, технологічні та інфраструктурні рішення поступово синхронізуються для інтеграції української логістики в європейські транспортні процеси.

Лінки на публікації

- 1 Підсумки 2025 року: на кордоні оформлено понад 37 млн осіб та 8,2 млн транспортних засобів (Держприкордонслужба)
- 2 Післяноворічний трафік на кордоні: які пункти пропуску Львівщини та Волині найбільш завантажені (Держприкордонслужба)
- 3 Ситуація в пунктах пропуску на Львівщині та Волині (Держприкордонслужба)
- 4 У двох пунктах пропуску на в'їзд в Україну зафіксовано накопичення транспорту (Держприкордонслужба)
- 5 Важливо для водіїв вантажних транспортних засобів (Держприкордонслужба)
- 6 До уваги громадян та перевізників! (Держмитслужба)
- 7 Протест біля КПП «Долгобичув»: зібралися близько 30 польських фермерів, рух не перекривали (Укрінформ)
- 8 Щодо зібрання поблизу кордону у напрямку пункту пропуску «Долгобичув» (Фейсбук сторінка Держприкордонслужби)
- 9 Щодо зібрання поблизу кордону у напрямку пункту пропуску «Долгобичув» (Фейсбук-сторінка Держприкордонслужби)
- 10 UPD !! До уваги подорожніх, які планують перетин українсько-польського кордону (Держприкордонслужба)
- 11 UPD !! Щодо ситуації в пунктах пропуску на українсько-молдовському кордоні (Одеська, Вінницька, Чернівецька області) (Держприкордонслужба)
- 12 EU publishes traveller guide comparing Entry/Exit System and ETIAS ahead of April rollout at Polish borders (VisaHQ)
- 13 За 12 місяців 2025 року товарообіг України склав \$125,1 млрд (Держмитслужба)
- 14 За 2024 рік товарообіг України склав \$112,3 млрд (Держмитслужба)
- 15 За 2023 рік товарообіг склав \$99,4 млрд (Facebook-сторінка Держмитслужби)
- 16 Рекордні 716 млрд грн до бюджету: тенденції, що формували структуру митних надходжень у 2025 році (Держмитслужба)
- 17 Морські порти України у 2025 році виконали план перевалки більш ніж на 95% попри інтенсивні атаки на інфраструктуру (Мінрозвитку)
- 18 Пільгове ввезення енергообладнання продовжено до 2029 року (Держмитслужба)
- 19 Держпродспоживслужба посилює співпрацю у сфері сертифікації халяль (Держпродспоживслужба)
- 20 Аудит Європейської комісії підтвердив відповідність системи державного контролю України вимогам ЄС (Держпродспоживслужба)
- 21 У Вінниці обговорили євроінтеграційний шлях аграрного сектору України (Держпродспоживслужба)
- 22 Митний огляд «Українська митниця: розвиток попри війну». IV квартал 2025 року (Держмитслужба)
- 23 Цифровізація, модернізація, довіра: як митниця змінювала взаємодію з бізнесом у 2025 році (Держмитслужба)
- 24 «Митний безвіз» 2025: рекордний рік системи спільного транзиту (NCTS) (Держмитслужба)
- 25 Ухвалено законодавчі зміни для оптимізації митних процедур та посилення безпеки у портах (Держмитслужба)
- 26 Перші скануючі системи для огляду залізничних вагонів та контейнерів вже доставлені в Україну (Держмитслужба)
- 27 Розпочато перевірку рівня митних компетенцій посадових осіб митних органів (Держмитслужба)
- 28 Підприємства отримали 1000 авторизацій на провадження митної брокерської діяльності (Держмитслужба)
- 29 Завершено перехідний період для переглянутих правил походження товарів у межах Конвенції ПЄМ (Держмитслужба)
- 30 Застосування переглянутих правил походження Конвенції ПЄМ: результати консультацій з європейськими партнерами (Держмитслужба)
- 31 Держпродспоживслужба опрацьовує пропозиції щодо подальшої імплементації цифрових інструментів для стимулювання аграрного експорту (Держпродспоживслужба)

- 32 єЧерга для автобусів: оновлено функціонал для “коротких” маршрутів (Мінрозвитку)
- 33 Підсумки 2025 року: розвиток прикордонної інфраструктури (Агентство відновлення)
- 34 Розвиток кордону з Словаччиною: відкрито пішохідний перехід на пункті пропуску «Ужгород – Вишне-Немецьке» (Мінрозвитку)
- 35 У пункті пропуску «Ужгород» відбулося відкриття пішохідної смуги руху (Держприкордонслужба)
- 36 Для зручності громадян: на кордоні зі Словаччиною запрацював пішохідний перехід (Держмитслужба)
- 37 Україна та Румунія узгодили проєкт нової дороги до кордону на напрямку «Порубне – Сірет» (Мінрозвитку)
- 38 Інфраструктурний проєкт CEF: на Буковині стартувала перша черга модернізації пункту пропуску «Порубне – Сірет» (Агентство відновлення)
- 39 Першого заступника Голови Державної прикордонної служби України ВАВРИНЮКА Валерія Павловича призначено тимчасово виконувати обов’язки Голови ДПСУ (Держприкордонслужба)
- 40 38 кандидатів на посаду Голови Державної митної служби України – хто вони? (Телеграм-канал Комісія з добору Голови Державної митної служби України)
- 41 Конкурс на посаду Голови Державної митної служби України – 16 учасників продовжать змагання після етапу оцінювання загальних здібностей (Телеграм-канал Комісія з добору Голови Державної митної служби України)
- 42 Етап оцінювання загальних здібностей – як це було (Телеграм-канал Комісія з добору Голови Державної митної служби України)
- 43 Результати засідання комісії з добору Голови Державної митної служби України (Телеграм-канал Комісія з добору Голови Державної митної служби України)
- 44 Комісія з добору Голови Державної митної служби України оприлюднює питання та правильні відповіді тестування на знання законодавства (Телеграм-канал Комісія з добору Голови Державної митної служби України)
- 45 Триває конкурс на посаду Голови Державної митної служби України: конкурсна Комісія планує представити двох фіналістів в березні (Телеграм-канал Комісія з добору Голови Державної митної служби України)
- 46 Комітетом ВРУ розглянуто законопроект щодо скасування візових вимог для іноземців та осіб без громадянства, які є гуманітарними працівниками та волонтерами (ДМС)
- 47 Делегація КМЕС ознайомила з роботою пунктів пропуску на українсько-польському кордоні (Держприкордонслужба)
- 48 Фотопасти допомагають прикордонникам у роботі на західному кордоні України (КМЕС в Україні)
- 49 Сучасне ІТ-обладнання посилить аналітичний потенціал Морської охорони в Одесі (КМЕС в Україні)
- 50 Міжнародні вантажні перевезення: українські перевізники у 2026 році можуть виконувати перевезення до понад 40 країн світу (Мінрозвитку)
- 51 Дозволи ЄКМТ: що варто знати перевізникам про нову цифрову систему та поїздки в 2026 році? (Мінрозвитку)
- 52 Пріоритети законодавчої роботи у сфері автомобільного транспорту та перевезень на 2026 рік (Мінрозвитку)
- 53 Пріоритети законодавчої роботи у сфері морського та внутрішнього водного транспорту на 2026 рік (Мінрозвитку)
- 54 Ухвалено законодавчі зміни для оптимізації митних процедур та посилення безпеки у портах (Держмитслужба)
- 55 Триває конкурс з відбору інвестора для портових терміналів у Чорноморську (Мінрозвитку)
- 56 Мінрозвитку провело зустріч з українським та міжнародним бізнесом щодо проєкту ППП у порту Чорноморськ (Мінрозвитку)