



Співфінансується  
Європейським Союзом



**ICMPD**

International Centre for  
Migration Policy Development





# Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами



[IBM.in.UA](http://IBM.in.UA)

лютий-березень 2026

# Зміст

	<b>Вступ</b>	
	<b>Рух осіб та товарів</b>	<b>4</b>
	<b>Євроінтеграція</b>	<b>9</b>
	<b>Реформа української митниці</b>	<b>10</b>
	<b>Український шлях до Шенгену</b>	<b>13</b>
	<b>Розвиток прикордонної інфраструктури</b>	<b>15</b>
	<b>ІУДК: стратегії, координація та розвиток спроможностей</b>	<b>17</b>
	<b>Транспортна інтеграція і розвиток логістики</b>	<b>20</b>
	<b>Лінки на публікації</b>	<b>22</b>

# Вступ

У лютому-березні 2026 року розвиток сфери інтегрованого управління кордонами відбувався в умовах поєднання сезонної динаміки руху, поступового відновлення інтенсивності перетину кордону після зимового періоду та продовження адаптації процедур до нових європейських інструментів контролю. Після відносно стриманих показників початку року у другій половині березня спостерігалося зростання пасажиропотоку, що супроводжувалося нерівномірним навантаженням на окремі напрямки та збереженням локальних обмежень, пов'язаних із технічними роботами, безпековими чинниками та пропускною спроможністю суміжної сторони. Водночас у більшості випадків робота пунктів пропуску залишалася керованою без системних затримок.

Практичне застосування Entry/Exit System продовжувало впливати на організацію прикордонного контролю, зберігаючи фокус на процедурі первинної біометричної реєстрації та оптимізації часу оформлення. Паралельно у фокусі залишалися питання візової політики, міграційного контролю та підготовки до подальшого впровадження європейських цифрових інструментів.

Публікації про товарообіг, митний контроль і логістику були зосереджені на динаміці зовнішньої торгівлі, структурі імпорту та експортних можливостях в умовах воєнного часу. Зростання обсягів товарообігу супроводжувалося збереженням імпортно орієнтованої моделі, тоді як митні органи посилювали контрольні функції, зокрема через розвиток ризик-орієнтованих підходів і збільшення кількості виявлених порушень. Окрему увагу приділено ролі морської логістики та функціонуванню портової інфраструктури як ключового елемента забезпечення експорту.

У сфері прикордонної інфраструктури та логістики продовжувалася реалізація проєктів модернізації пунктів пропуску, розвитку під'їзних шляхів і розширення пропускної спроможності на окремих напрямках. Значна частина рішень стосувалася використання тимчасових та модульних інфраструктурних рішень, а також залучення міжнародної фінансової та технічної допомоги. Паралельно розвивалися альтернативні логістичні маршрути, зокрема дунайський напрямок, а також інструменти управління потоками транспорту.

Питання міжнародних перевезень і логістики були пов'язані з подальшою інтеграцією України до європейської транспортної системи, розвитком перевезень та цифровізацією дозвільних процедур. У фокусі залишалися функціонування міжнародних транспортних коридорів, взаємодія з країнами ЄС та забезпечення стабільності логістичних ланцюгів в умовах безпекових ризиків.

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.

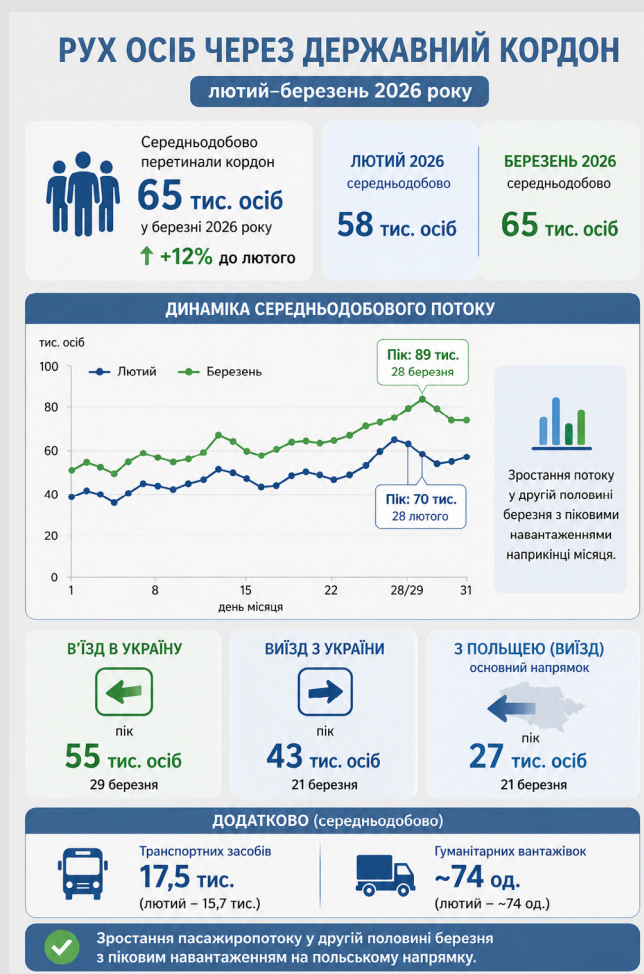
Більше інформації про інтегроване управління кордонами на сайті [IBM.in.UA](https://ibm.in.ua)

# Рух осіб та товарів

За даними щоденних публікацій на Facebook-сторінці Західного регіонального управління Державної прикордонної служби України<sup>1</sup> (Держприкордонслужба), у лютому 2026 року західний кордон України перетнули **1,61 млн осіб**, тоді як у березні цей показник зріс до **2 млн осіб**, що на 24% більше і відображає поступове відновлення мобільності після зимового періоду. Для аналізу динаміки руху осіб у лютому-березні 2026 року доцільно враховувати пікове навантаження наприкінці 2025 року. У другій половині грудня минулого року добові показники перетину західного кордону зросли: з 19 грудня вони перевищували 100 тис. осіб, а максимальні значення фіксувалися 20 та 21 грудня – 125-136 тис. осіб на добу. Таке зростання було пов'язане із сезонним підвищенням мобільності у передсвятковий період.

Уже в січні 2026 року інтенсивність руху знизилась після святкових піків. Якщо на початку місяця ще спостерігалися високі показники (3-5 січня – 97-113 тис. осіб на добу), то надалі відбулося вирівнювання потоків: у другій половині січня добові значення переважно становили 52-66 тис. осіб. Таким чином, січень виступив перехідним періодом від пікового навантаження до стабілізації руху.

Відтак, у лютому 2026 року інтенсивність руху через західний кордон залишалася стабільною, із середньодобовими показниками в межах 50-65 тис. осіб. Показники в'їзду та виїзду були збалансованими, без різких коливань, що вказує на завершення фази вирівнювання після періоду підвищеного навантаження. Водночас структура потоків залишалася сталою: основне навантаження припадало на польський напрямок, який стабільно формував найбільшу частку виїзду.



У березні 2026 року фіксувалось поступове зростання мобільності, яке стає більш виразним у другій половині місяця. Добові показники зростали до 80-90 тис. осіб, із піковими значеннями наприкінці місяця. Збільшення інтенсивності супроводжувалося відповідним зростанням кількості транспортних засобів та навантаженням на автомобільні пункти пропуску. Така динаміка відображає сезонне відновлення активності після зимового періоду.

Порівняння з аналогічним періодом 2025 року підтверджує подібну модель. У лютому 2025 року західний кордон перетнули 1,73 млн осіб, що було нижчим за січневі показники, тоді як у березні зафіксовано зростання до 2,5 млн осіб (+22%). Відповідно, у 2026 році також спостерігається перехід від стабілізації у лютому до активізації руху у березні.

Загалом динаміка лютого-березня 2026 року відповідає типовій сезонній моделі: після пікового навантаження у святковий період відбувається зниження інтенсивності руху в січні, стабілізація у лютому та поступове зростання у березні. Водночас активізація у другій половині березня супроводжувалася піковими навантаженнями наприкінці місяця та концентрацією потоку на окремих напрямках, передусім польському, що актуалізує питання пропускнуої спроможності пунктів пропуску та організації руху.

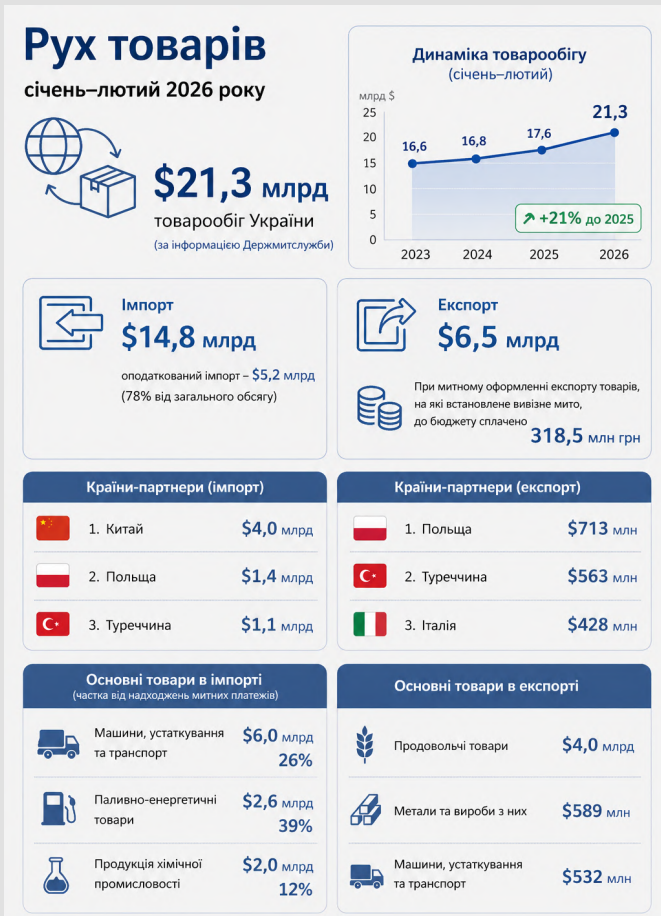
Окремим чинником, що впливав на організацію руху у лютому-березні 2026 року, стало **впровадження системи Entry/Exit System (EES)** на зовнішніх кордонах ЄС. Станом на лютий 2026 року система вже функціонувала після запуску у жовтні 2025 року, і фіксувалися перші результати її практичного застосування, пов'язані з переходом до цифрового обліку перетинів та біометричної ідентифікації подорожуючих<sup>2</sup>. Нові процедури передбачають обов'язкове зняття біометричних даних, включаючи сканування обличчя та відбитки пальців, що ускладнює процес першого перетину кордону та змінює підходи до прикордонного контролю. У практиці впровадження системи на рівні ЄС відзначалося збільшення часу очікування на пунктах пропуску у пікові періоди, що пов'язано з переходом до біометричної реєстрації подорожуючих. Водночас українські інформаційні ресурси переважно фокусувалися на роз'ясненні нових процедур перетину кордону без повідомлень фіксації системного впливу на пропускну спроможність.

У цих умовах впровадження EES у лютому-березні 2026 року **виступало додатковим операційним фактором**, що впливає на часові параметри перетину кордону, однак без ознак системного зниження пропускнуої спроможності.

Окремий блок змін у лютому-березні стосувався інструментів управління потоками транспорту на кордоні. **Удосконалення системи «єЧерга»** спрямоване на підвищення передбачуваності перетину та зменшення нерівномірного навантаження на пункти пропуску. Зокрема, на пунктах пропуску «Рава-Руська–Хребенне» та «Краківець–Корчова» змінено підхід до формування черг для вантажівок: замість окремого запису для порожнього транспорту запроваджено єдину чергу для всіх транспортних засобів масою понад 7,5 тонн<sup>3</sup>. Такий підхід враховує фактичну структуру потоків і дозволяє точніше прогнозувати час очікування незалежно від типу завантаження.

Подальший розвиток системи пов'язаний із **розширенням механізму слотування для пасажирських перевезень**. Масштабування запису на конкретний час перетину для автобусів на додаткові пункти пропуску з Польщею та Молдовою спрямоване на зменшення черг і підвищення комфортності перевезень<sup>4</sup>. За даними опитувань, тривале очікування залишається ключовою проблемою для пасажирів, тоді як впровадження електронної черги вже призвело до скорочення часу перетину та зростання рівня задоволеності поїздками. Розширення слотування охоплює більшість пунктів пропуску для автобусного сполучення та має поступово сформувати більш керовану модель організації руху.

У лютому-березні 2026 року на окремих напрямках **фіксувалися короткострокові обмеження руху**, пов'язані з інфраструктурними роботами, погодними умовами та технічними збоями. Зокрема, у середині лютого було запроваджено тимчасові обмеження через пункт пропуску «Солотвино – Сігету-Мармаціей» у зв'язку з ремонтом мосту через річку Тиса<sup>5,6</sup>, на початку лютого погодні умови спричинили тимчасове призупинення руху вантажного транспорту на кордоні з Молдовою<sup>7,8</sup>, подібні обмеження діяли і на румунському напрямку<sup>9</sup>, а у березні через технічні причини тимчасово зупинялася робота пункту пропуску «Тиса»<sup>10,11</sup>. Водночас на польському напрямку ремонтні роботи та зростання пасажиропотоку наприкінці березня впливали на організацію руху, зокрема у пунктах пропуску «Краківець–Корчова» та «Шегині–Медика», що супроводжувалося рекомендаціями щодо використання альтернативних маршрутів<sup>12,13</sup>.



**Динаміка товарообігу** вказує на поступове відновлення після початку року та збереження імпортно орієнтованої моделі зовнішньої торгівлі. На початку року зафіксовано помірні обсяги зовнішньої торгівлі: **у січні 2026 року** товарообіг України склав **\$9,9 млрд**, з яких \$6,7 млрд припадало на імпорт і \$3,2 млрд – на експорт<sup>14</sup>. Структура імпорту залишалася типовою: переважали машини, енергоресурси та хімічна продукція, які формували основну частину як вартості ввезення, так і митних надходжень.

Уже за підсумками перших двох місяців 2026 року зафіксовано зростання загального товарообігу до **\$21,3 млрд**, що відображає активізацію зовнішньоекономічної діяльності у лютому<sup>15</sup>. Зберігалася

суттєва асиметрія між імпортом (\$14,8 млрд) та експортом (\$6,5 млрд), що відповідає структурі попередніх періодів.

Порівняння з попередніми роками свідчить про прискорення зростання товарообігу у 2026 році після відносно помірної динаміки у 2023–2025 роках. Водночас структура торгівлі залишалася подібною – з переважанням імпорту та значною часткою машин, устаткування і паливно-енергетичних товарів. Збільшення товарообігу у 2026 році відбулося передусім за рахунок розширення імпортової складової.

Фіскальна складова відображала зростання надходжень на початку 2026 року. У січні до державного бюджету спрямовано **56,2 млрд грн митних платежів**<sup>16</sup>, тоді як у лютому надходження зросли до **63,9 млрд грн**<sup>17</sup>, що на 7,7 млрд грн більше порівняно з попереднім місяцем. Для порівняння, у лютому 2025 року до бюджету було перераховано **47,7 млрд грн митних платежів**<sup>18</sup>, а у лютому 2024 року – **39,8 млрд грн**<sup>19</sup>, що вказує на послідовне зростання надходжень. Основними джерелами залишалися нафтопродукти, транспортні засоби та енергоресурси.

Паралельно зросла кількість виявлених порушень митних правил. У січні 2026 року митні органи зафіксували 799 випадків на суму 361 млн грн<sup>20</sup>. За підсумками січня-лютого кількість таких порушень зросла до 1 822 випадків (+24% у річному вимірі)<sup>21</sup>. Для порівняння, у січні-лютому 2025 року було зафіксовано 1 467 порушень митних правил<sup>22</sup>, тоді як у 2024 році – 1 511 випадків<sup>23</sup>.

Економічний вимір прикордонних процесів доповнювався **розвитком експортного потенціалу та стійкістю логістичної інфраструктури** в умовах безпекових ризиків. На початку березня представлено результати діяльності Держпродспоживслужби за 2025 рік, серед яких ключовим напрямом визначено розширення експортних можливостей українського бізнесу<sup>24</sup>. Від початку повномасштабної війни **відкрито 75 нових ринків**, з них 22 – у 2025 році, що відображає адаптацію до нових логістичних умов та системну переорієнтацію зовнішньої торгівлі.

Водночас зберігалася **висока роль морської логістики** у забезпеченні експорту. Станом на середину березня українські морські порти обробили понад 15 млн тонн вантажів з початку року, з яких основний обсяг забезпечили порти Великої Одеси<sup>25</sup>. Значну частку становить аграрний експорт, зокрема зерно, що підтверджує збереження продовольчого компонента як ключового в структурі експорту.

Функціонування портової інфраструктури відбувалося в умовах постійних безпекових викликів: з початку 2026 року пошкоджено десятки об'єктів інфраструктури та цивільних суден. Попри це, **Український морський коридор зберігає стабільність роботи** та продовжує виконувати роль критичного елемента забезпечення як національної економіки, так і глобальних ланцюгів постачання.

*Порівняно з аналогічним періодом 2025 року, коли ключовий акцент робився на відновленні логістики та поступовому нарощуванні експортних можливостей, у 2026 році спостерігається перехід до більш стабільного функціонування системи. Зокрема, якщо у 2025 році значну увагу було зосереджено на відновленні роботи морського коридору та диверсифікації маршрутів, то у 2026 році ці процеси трансформуються у сталі експортні потоки та розширення присутності України на зовнішніх ринках.*

# Євроінтеграція

У транспортній сфері ключовим елементом залишалася **інтеграція до європейського простору перевезень і розвиток інституційної співпраці**. Під час робочого візиту до Стокгольма українська сторона провела переговори з представниками урядів Швеції, Норвегії, Естонії та Європейської комісії, зосередившись на функціонуванні Фонду підтримки транспорту України, цифровізації, розвитку автомобільних перевезень та підготовці кадрів<sup>26</sup>. Окрему увагу приділено імплементації Угоди про вантажні перевезення автомобільним транспортом між Україною та ЄС та розбудові пунктів пропуску.

У безпековій сфері зберігається фокус на реалізації **Дорожньої карти з питань верховенства права та реформуванні сектору правоохоронних органів**. У межах засідання Підкомітету Україна-ЄС обговорено прогрес у виконанні відповідних заходів, зокрема розвиток аналітичних систем, функціонування ситуаційного центру Міністерства внутрішніх справ України (МВС) та координаційних механізмів інтегрованого управління державним кордоном. Європейська сторона відзначила рівень цифровізації та спроможність до координації в умовах воєнного стану<sup>27</sup>.



**Олексій Сергєєв,**  
заступник Міністра внутрішніх справ України

цитата

*МВС приділяє значну увагу розвитку співпраці з інституціями ЄС. Для нас важливо не лише впроваджувати необхідні реформи, а й забезпечувати їх системність та відповідність європейським стандартам у сфері безпеки та верховенства права. Ми цінуємо підтримку наших партнерів та розраховуємо на подальший конструктивний діалог.*

**Стратегічний рівень взаємодії з ЄС** концентрується навколо підготовки до членства та одночасного забезпечення стійкості критичної інфраструктури. Обговорення з Єврокомісією охоплюють виконання рекомендацій Пакету розширення, підготовку Національної програми адаптації законодавства та питання закриття переговорних глав, а також залучення ресурсів для відновлення енергетичної та комунальної інфраструктури<sup>28</sup>.

*Євроінтеграційна взаємодія у лютому-березні 2026 року має прикладний характер і зосереджується на імплементації зобов'язань, розвитку інфраструктури та функціонуванні спільних механізмів із ЄС. Нормативна адаптація супроводжується запуском практичних інструментів співпраці та розширенням секторної інтеграції. Одночасно зберігається залежність від безпекового контексту, що визначає пріоритетність рішень у сфері стійкості критичної інфраструктури.*

# Реформа української митниці

У лютому-березні 2026 року митна політика України формувалась в межах поєднання євроінтеграційних зобов'язань, цифрової трансформації та адаптації регуляторної моделі до нових вимог ринку.

Євроінтеграційний вектор зберігав стратегічну визначеність і підтримувався інституційною взаємодією з Європейським Союзом. Продовження співпраці Державної митної служби України (Держмитслужби) з програмою управління державними фінансами в Україні (EU4PFM) підтримувало ключові напрями реформ – **гармонізації законодавства, розвитку ІТ-систем та посилення інституційної спроможності**<sup>29</sup>. Пріоритети на 2026 рік зосереджені на фіналізації нового Митного кодексу, підготовці підзаконної бази та розвитку цифрових рішень, що формувало основу для практичного застосування оновлених правил.



**Олег Ніколайчук,**  
заступник Голови Державної митної служби України  
з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації

*цитата*

*Новий Стратегічний план враховує перелік та опис ІТ-систем, визначених у рекомендаціях DG TAXUD як обов'язкових для імплементації в Україні. Цей документ дозволить системно рухатися далі у розвитку ІТ-рішень відповідно до вимог Європейського Союзу.*

У сфері митних послуг тривало уточнення умов роботи ринку. Результати **авторизації митних брокерів** і проблемні питання їх діяльності показують, що впровадження нових вимог перебуває на перехідному етапі та потребує узгодження з практикою<sup>30</sup>. Паралельно **завершується перехідний період**, після якого діяльність брокерів повністю переводиться на авторизаційну модель, що потребує від учасників ринку приведення діяльності у відповідність до нових правил<sup>31</sup>.

**Цифровізація митних процедур** розвивалася через розширення сервісних інструментів і автоматизацію процесів. Запровадження нових електронних повідомлень у системі «Єдиного вікна» дозволяло бізнесу оперативно відстежувати ключові етапи митного оформлення та планувати подальші операції<sup>32</sup>. Завершення створення ІТ-рішення для контакт-центру «HELP DESK» сформувало централізовану систему підтримки користувачів із можливістю багатоканальної взаємодії та контролю якості обслуговування<sup>33</sup>.

Практична імплементація цифрових рішень відображалась у **впровадженні автоматичного оформлення митних декларацій**. Запуск автовипуску для імпорту та тимчасового ввезення, спочатку для авторизованих економічних операторів, відповідає підходам ЄС щодо диференціації контролю залежно від рівня довіри до бізнесу<sup>34</sup>. Паралельно тривало **тестування моделі централізації окремих митних функцій** через підрозділи митних компетенцій, що передбачає перерозподіл навантаження між митницями та використання автоматизованої системи управління ризиками<sup>35</sup>.

Окремим напрямом залишається **інтеграція до європейських транзитних процедур**. Перехід Угорщини на NCTS Фаза 6 та впровадження системи ICS2 змінило вимоги до оформлення транзитних операцій та потребувало врахування нових процедур при плануванні перевезень<sup>36</sup>.



**Володимир Балін,**  
віцепрезидент Асоціації міжнародних  
автомобільних перевізників (АсМАП) України

спеціальний коментар для огляду

АсМАП України інформувала<sup>82</sup> своїх учасників, стосовно реалізованих Міжнародним союзом автомобільного транспорту (МСАТ/IRU, Женева) рішень щодо користувачів процедури МДП (відповідно до Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (TIR) у контексті Системи контролю імпорту 2 (ICS2). МСАТ удосконалив свою безкоштовну програму, яка є інструментом для подання попереднього повідомлення про перевезення МДП («TIR-EPD») функціоналом для забезпечення відповідності вимогам ICS2 для автомобільних перевезень. Ця функціональність дозволяє держателям книжок МДП подавати Entry Summary Declaration – «загальна ввізна декларація» (ENS) безпосередньо до митних систем ICS2 для перевезень, супроводжуваних чинними книжками МДП. Подача ENS через «TIR-EPD» доступна для всіх країн ICS2 (незалежно від їх підключення до «TIR-EPD»), де в'їзд до ЄС можливий автомобільним чи інтермодальним транспортом.

**На сьогодні звернень учасників Асоціації про труднощі чи проблеми з поданням ENS до митної системи ICS2, які здійснюють перевезення на умовах Конвенції МДП до країни ЄС через Угорщину, не було.**

Також АсМАП України в рамках своєї діяльності надає послуги з оформлення декларацій T1, T2 в системі NCTS. Задля забезпечення безперешкодного проїзду своїх клієнтів через пункти пропуску одночасно надаються інші необхідні послуги, зокрема оформлення декларацій ENS для системи ICS2. Разом із цим, рядом країн, зокрема Угорщиною запроваджено обов'язкову подачу зведених декларацій на в'їзд (BEGYA) та зведених декларацій на виїзд (KIGYA) в національну систему оцінки ризиків, в разі відкриття декларацій T1 з Угорщини та в разі виїзду в Україну<sup>83</sup>.

**Оформлення вказаних декларацій здійснюється тільки національними агентствами, які монополярно встановлюють ціни на послуги, що може бути незручним для міжнародних перевізників.**

Отже, проблема для українських перевізників полягає не стільки у впровадженні європейської системи ICS2 чи поданні ENS, оскільки для міжнародних перевезень уже існують доступні інструменти виконання цих вимог. **Основний бар'єр створюють додаткові національні вимоги окремих держав**, зокрема Угорщини, щодо обов'язкових декларацій BEGYA/KIGYA, які оформлюються лише через уповноважені локальні агентства. Це створює додаткове фінансове навантаження, залежність від посередників та ризики затримок у міжнародних перевезеннях.

Розвиток інструментів довіри до бізнесу продовжувався через **розширення програми Авторизованого економічного оператора (АЕО)**. Долучення великого платника податків до програми та зростання кількості учасників підтверджують успішне практичне застосування цієї моделі та її інтеграцію у систему митного адміністрування<sup>37</sup>.

Паралельно посилилась технічна складова контролю. Використання **мобільних скануючих систем із елементами автоматизованого аналізу зображень** дозволило підвищити ефективність виявлення ризиків без суттєвого впливу на швидкість оформлення<sup>38</sup>. Інституційний вимір реформ доповнився **розвитком антикорупційної політики та співпрацею з міжнародними організаціями**. Представлення результатів діяльності на рівні Всесвітньої митної організації та продовження програм співпраці до 2028 року показало орієнтацію на міжнародні стандарти управління та добросовісності<sup>39</sup>.

Узагальнюючу оцінку стану реформ сформував **звіт про виконання Угоди про асоціацію**, відповідно до якого **рівень імплементації у митній сфері досяг 96%**, що є одним із найвищих показників серед секторів<sup>40</sup>. Цей результат пов'язаний із гармонізацією законодавства, розвитком програми АЕО, функціонуванням NCTS та впровадженням ризик-орієнтованих підходів до контролю. Дискусії в межах «Митної платформи 2026» доповнили цю оцінку, фіксуючи як результати впровадження європейських інструментів, так і практичні питання їх застосування бізнесом<sup>41, 42</sup>.



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

цитата

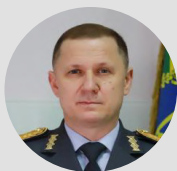
*Висновки Європейської Комісії, Міжнародного валютного фонду та інших партнерів щодо трансформації митної сфери в Україні дійсно позитивні. Та найважливішою для нас є оцінка бізнесу. Митниця постійно працює над тим, аби надійні підприємства дійсно відчували переваги при митному оформленні. Зокрема, впроваджено автоматичний випуск митних декларацій без участі митника. Спочатку в режимі експорту, а віднедавна і для імпортних операцій. На даному етапі – саме для бізнесу з найвищим рівнем довіри митних органів – для АЕО.*

У лютому-березні 2026 року митна реформа реалізувались через поєднання нормативних змін, цифровізації та впровадження інструментів управління ризиками. Інтеграція до європейських процедур і систем супроводжувалась необхідністю синхронізації технічних та організаційних рішень, що має визначити подальшу динаміку змін у митній сфері.

# Український шлях до Шенгену

У лютому-березні 2026 року розпочато практичну підготовку до формування національної системи Шенгенського врядування.

Ключовим кроком стало створення **міжвідомчої робочої групи, яка координує підготовку до імплементації Шенгенського доробку**, включаючи скринінг законодавства та розробку Національної Шенгенської стратегії і Плану дій<sup>43</sup>. До процесу залучено 22 органи державної влади, а роботу організовано через систему з чотирьох тимчасових груп за окремими напрямками.



**Вадим Ченчик,**  
заступник Голови Державної прикордонної служби України

цитата

*Адміністрацією Держприкордонслужби спільно з МВС та європейськими партнерами опрацьовано Орієнтовний план щодо створення національної системи Шенгенського управління. Поетапний підхід дозволить Україні створити повноцінно діючу систему Шенгенського управління.*

Наступним етапом стала деталізація цього процесу на рівні окремих напрямів Шенгенського врядування. **Перше засідання профільної робочої групи** було зосереджене на проведенні порівняльного аналізу українського та шенгенського законодавства, що має визначити обсяг необхідних змін у правовій та інституційній системі<sup>44</sup>. Якість цього етапу визначає подальшу розробку стратегічних документів і практичних рішень.

Паралельно **формується експертне бачення** процесу підготовки до імплементації Шенгенського доробку. У межах фахового обговорення за участі органів влади та аналітичного середовища окреслено ключові елементи цього процесу: скринінг законодавства, розробка стратегії і плану дій, а також інституційні зміни<sup>45</sup>. Водночас підкреслюється, що частина відповідних завдань вже включена у Стратегію інтегрованого управління державним кордоном.

Окрему увагу приділено змісту та умовам майбутньої інтеграції. Підготовка охоплює 12 сфер, включаючи прикордонний контроль, візову політику, міграцію та правоохоронне співробітництво, і передбачає створення відповідної інституційної та технічної бази. При цьому виконання цих вимог

є обов'язковою передумовою вступу до ЄС, а приєднання до Шенгенської зони розглядається як окремий етап, який може відбутися після набуття членства.



**Василь Панасюк,**  
начальник Головного центру забезпечення заходів  
у сфері європейської та євроатлантичної інтеграції

спеціальний коментар для огляду

*Наша держава задекларувала євроінтеграційний шлях до ЄС, і в рамках цього процесу створення національної системи Шенгенського управління є одним із ключових завдань. Відповідно до рекомендацій Єврокомісії, а також у межах дорожньої карти з питань верховенства права, Адміністрацію Державної прикордонної служби визначено головним виконавцем цього процесу. Станом на сьогодні в державі створено міжвідомчу робочу групу, яка здійснює загальну координацію, сформовано політичний і експертний рівні, визначено 22 органи державної влади, які залучені до цієї роботи, а також утворено чотири тимчасові робочі групи за відповідними напрямками. Наш підхід полягає в тому, що ми рухаємося відповідно до тих рекомендацій, які були надані Єврокомісією, і опрацьовуємо процес комплексно – з розробкою національної Шенгенської стратегії і плану дій щодо Шенгенської угоди. Єврокомісія відмітила з позитивної сторони, що ми опрацьовуємо цей процес правильно, і наш план отримав відповідну оцінку як якісно спланований та такий, що має шанс на реалізацію.*

*Ми вже перейшли до практичного етапу - проведення скринінгу відповідності законодавства України до Шенгенського acquis. До середини травня державні органи повинні провести внутрішню оцінку свого законодавства і функціоналу, після чого буде сформовано скринінговий звіт. Паралельно з цим ми готуємося до розробки проекту національної стратегії і подальшого формування плану дій, який ми маємо напрацювати до липня 2027 року. Водночас ми розуміємо, що це лише перший етап, оскільки основні зміни – інституційні та законодавчі - відбуватимуться вже в процесі реалізації цих документів. Наш план є амбітним, але ми вважаємо його реалістичним, з урахуванням того, що він може бути динамічним і коригується в процесі виконання.*

*Разом з тим є ряд питань, які потребують додаткового опрацювання. Зокрема, з 12 сфер Шенгенського управління міжнародною експертизою покрито лише дві – великомасштабні IT-системи і політика повернення, тоді як інші сфери опрацьовуються внутрішніми експертами. Також відсутній офіційний перелік Шенгенського законодавства і його офіційний переклад, що створює ризики для коректного проведення скринінгу і подальшого опрацювання стратегічних документів. У зв'язку з цим ми сформувавши неофіційний перелік законодавства і працюємо з ним як з базовим орієнтиром, паралельно комунікуючи з Єврокомісією та міжнародними партнерами. Ми розуміємо, що надалі можуть виникати питання щодо правильності тлумачення окремих положень, і це може потребувати коригування вже напрацьованих матеріалів, але чекати і зупиняти процес ми не можемо, тому рухаємося далі з тим, що маємо, у взаємодії з усіма залученими органами та партнерами.*

Відтак, підготовка до імплементації Шенгенського доробку зосереджена на створенні координаційної структури та проведенні скринінгу законодавства. Визначено перелік сфер і організовано роботу міжвідомчих груп. Подальші кроки пов'язані з розробкою стратегії, плану дій та інституційною адаптацією відповідно до вимог ЄС.

# Розвиток прикордонної інфраструктури

За інформацією Міністерства розвитку громад та територій України (Мінрозвитку) у 2026 році передбачено реконструкцію пунктів пропуску «Порубне–Сірет», «Лужанка–Берегшурань» та «Ужгород–Вишне-Немецьке», будівництво нового пункту «Біла Церква–Сігету Мармацієй», а також створення сервісних зон для вантажного транспорту на основних напрямках. Такі рішення спрямовані на збільшення пропускної спроможності та більш керований розподіл потоків.



Відтак, у лютому-березні 2026 року інфраструктурні зміни охоплювали будівництво нових пунктів пропуску, модернізацію ключових напрямків та розвиток сервісних зон для транспорту.



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

цитата

У 2026 році ми продовжуємо системну модернізацію прикордонної інфраструктури. Реконструкція пунктів пропуску "Порубне", "Лужанка" та "Ужгород" та будівництво пункту пропуску "Біла Церква" дозволять збільшити пропускну здатність кордону щонайменше до 1000 вантажівок та 3000 легкових авто на добу. Паралельно створюємо сучасну сервісну інфраструктуру для транспорту перед кордоном – заплановано відкриття 6 сервісних зон. Це дозволить забезпечити більш зручну логістику та умови роботи перевізників, зменшити черги, зробити перетин кордону більш прогнозованим та посилити інтеграцію України до європейських транспортних мереж



На українсько-румунському напрямку тривала підготовка до відкриття нових пунктів пропуску. Проект модернізації «Шепіт–Ізвоареле Сучевей» передбачав технічне оснащення інфраструктури та розробку спільної транскордонної стратегії, що має розширити функціонал пункту пропуску за межі суто контрольних процедур<sup>46</sup>.

Цей напрям доповнювався міжурядовими домовленостями щодо розвитку транспортних коридорів. У фокусі – реконструкція пункту пропуску «Порубне–Сірет», будівництво мосту через Дунай та розширення мережі пунктів пропуску, що має скоротити час перетину кордону і перерозподілити потоки<sup>47</sup>.

На польському напрямку рішення були зосереджені на впорядкуванні руху вантажного транспорту. Будівництво майданчиків для відстою у пунктах пропуску «Рава-Руська–Хребенне» та «Краківець–Корчова» додає сотні паркомісць для вантажівок і зменшує накопичення транспорту на під'їздах до кордону<sup>48,49</sup>.

Окремо опрацьовувалась модернізація вузлових пунктів пропуску. Проект нового терміналу на пункті пропуску «Ягодин–Дорогуськ» передбачає розширення інфраструктури та зміну організації руху, що має збільшити пропускну спроможність і зменшити час оформлення<sup>50</sup>.

*У лютому-березні 2026 року інформація про розвиток прикордонної інфраструктури була зосереджена на розширенні пропускнуої спроможності та впорядкуванні руху транспорту. Переважали проекти будівництва нових пунктів пропуску, модернізації існуючих і створення сервісних зон для вантажівок. Реалізація цих рішень залежить від темпів будівельних робіт, фінансування та координації з суміжними державами.*

# ІУДК: стратегії, координація та розвиток спроможностей

У лютому-березні 2026 року розвиток ІУДК був пов'язаний із визначенням пріоритетів на 2026 рік, змінами в організації роботи окремих напрямів та продовженням міжнародної взаємодії

Під час **засідання колегії Держприкордонслужби** щодо підсумків 2025 року розглядалися питання бойової діяльності підрозділів, технічного забезпечення, розвитку інженерної складової та підготовки персоналу<sup>51</sup>. Окремо йшлося про адаптацію управління до умов повномасштабної війни та подальше впровадження технічних рішень у сфері охорони кордону.



**Валерій Вавринюк,**  
в.о. Голови Державної прикордонної  
служби України

цитата

*Сьогодні ми підбили підсумки нашої діяльності за 2025 рік, обговорили нагальні питання та окреслили завдання на перспективу. Державна прикордонна служба України підтвердила свою спроможність діяти ефективно в умовах повномасштабної війни, високої динаміки бойових дій та постійної зміни обстановки. Водночас війна не залишає нам права на формалізм та безвідповідальність, самозаспокоєння чи управлінську слабкість.*

Аналітична взаємодія між суб'єктами ІУДК здійснювалася через Координаційний центр інтегрованого управління державним кордоном. Під час ознайомчого візиту представників міжвідомчих груп було представлено підхід до моніторингу обстановки, аналізу ризиків і міжвідомчого обміну інформацією<sup>52</sup>.

У **міграційній сфері** основні рішення стосувалися нормативних змін і організації роботи служби. У межах **публічного звіту Голови Державної міграційної служби України (ДМС)**<sup>53</sup> було представлено зміни до законодавства, показники документування та роботу закордонних підрозділів. Під час розширеного **засідання колегії ДМС**<sup>54</sup> окреслено подальші кроки, зокрема розробку нової Стратегії державної міграційної політики, модернізацію інформаційних систем і посилення контролю за перебуванням іноземців.

Окремо обговорювалися **підходи до міжнародного захисту**<sup>55</sup>, включно з процедурними питаннями, умовами прийому та реагуванням на кризові ситуації.



**Наталія Науменко,**  
голова Державної міграційної служби України

цитата

*Перед нами всіма стоїть об'єктивно складне завдання і від нашої з вами роботи буде залежати формування міграційної політики в Україні і не лише. З одного боку, ми маємо враховувати безпекові виклики, які існують під час повномасштабної війни та залишатимуться актуальними у післявоєнний період. З іншого боку – ми повинні безумовно гарантувати дотримання основоположних прав людини.*

Окремим напрямом розвитку інституційної спроможності стала **цифровізація управління персоналом**. Передача ІТ-обладнання в межах проекту EU4IBM-Resilience забезпечила технічну основу для пілотування рішення на базі штучного інтелекту, спрямованого на автоматизацію аналізу зворотного зв'язку та вдосконалення процесів адаптації персоналу<sup>56</sup>. Використання таких інструментів спрямоване на здатність обробляти значні обсяги даних, підвищувати якість внутрішніх опитувань і скорочувати час аналізу, а також покращувати комунікацію між центральним апаратом і регіональними підрозділами.



**В'ячеслав Топоров,**  
керівник проекту EU4IBM-Resilience

цитата

*Підтримуючи пілотне впровадження аналітичних інструментів на базі ШІ в управлінні персоналом, проект сприяє зміцненню інституційної стійкості та модернізації процесів внутрішнього управління в ДПСУ. Ця ініціатива демонструє, як структурований підхід у поєднанні з експертним досвідом та скромною фінансовою підтримкою дозволяють створювати інноваційні рішення, що допомагають підвищувати ефективність та запроваджувати стандарти і найкращі практики ЄС.*

Навчання та взаємодія з партнерами реалізовувалися через практичні заходи. Зокрема, під час тренінгу українських і словацьких прикордонників<sup>57</sup> відпрацьовувалися **питання спільного патрулювання**. Водночас спільні заходи з Молдовою проводилися на регулярній основі<sup>58</sup> та передбачали координацію дій на суміжних ділянках кордону.

Міжнародна співпраця включала **підписання меморандуму зі Швецією**<sup>59</sup>, який визначив напрями взаємодії у сфері морської безпеки, зокрема обмін інформацією, підготовку персоналу та розвиток спроможностей. Зустрічі з представниками Управління Верховного комісара ООН у справах біженців<sup>60</sup> стосувалися організації роботи з особами, які потребують міжнародного захисту, а також проведення спільних навчальних заходів.

У технічній площині **співпраця з Німеччиною**<sup>61</sup> охоплювала використання переданого обладнання, зокрема інженерної техніки та засобів спостереження, а також визначення подальших потреб підрозділів. Взаємодія з делегацією Федерального агентства з технічної допомоги МВС Федеративної Республіки Німеччина (ТНВ)<sup>62</sup> включала питання інженерного забезпечення, логістики, обслуговування техніки та підготовки персоналу до її використання.

У митній сфері розглядалися **питання цифровізації процедур і взаємодії з бізнесом**<sup>63,64</sup>, зокрема розвиток електронних сервісів і спрощення процедур оформлення.



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

цитата

*Зворотній зв'язок від суб'єктів господарювання має для нас надзвичайну цінність, тому ми підтримуємо постійний діалог із бізнесом та інституціями, що представляють його інтереси. Співпраця з Радою бізнес-омбудсмена допомагає нам системно узагальнювати проблемні питання, з якими стикається бізнес, та формувати системні зміни.*

*Наразі ми працюємо над створенням Контакт-центру, який стане провідним каналом комунікації між бізнесом і митницею. Це дозволить швидко та якісно обробляти запити підприємців у цілодобовому режимі та оперативно реагувати на них, удосконалюючи митні процедури.*

Паралельно тривала інформаційна кампанія щодо запобігання корупційним правопорушенням<sup>65</sup>.

Кадрові рішення стосувалися призначення керівника Національної академії Державної прикордонної служби України<sup>66</sup> та зміни керівництва Західного регіонального управління Держприкордонслужби<sup>67</sup>.

Тож, зміни в ІУДК охоплювали стратегічне планування, організацію роботи служб, підготовку персоналу та взаємодію з міжнародними партнерами без змін у базових підходах до функціонування системи.

# Транспортна інтеграція і розвиток логістики

У лютому-березні 2026 року розвиток міжнародних транспортних коридорів відбувався одночасно у кількох напрямках – від залучення фінансування та координації з міжнародними партнерами до впровадження технічних рішень і адаптації логістики до воєнних умов. У Стокгольмі підписано Угоду про створення Фонду підтримки транспорту України<sup>68</sup>, який орієнтований на фінансування малих і середніх проєктів у транспортній сфері. Формування такого інструменту відбувається на тлі значних потреб у відновленні інфраструктури, що впливає на темпи реалізації окремих проєктів.



**Сергій Деркач,**  
заступник Міністра розвитку громад  
та територій України

цитата

*Україна змушена забезпечувати роботу транспорту в умовах щоденних обстрілів, атак дронів та зростання навантаження на альтернативні логістичні маршрути. Наш головний урок – стійкість будується на швидких рішеннях, цифровізації, координації всіх рівнів влади та партнерстві з міжнародною спільнотою. Запуск Фонду підтримки транспорту України – це практичний інструмент, який, ми сподіваємося, дозволить швидко реагувати на потреби галузі та запускати конкретні проєкти відновлення*

У взаємодії з Єврокомісією та міжнародними фінансовими інституціями обговорювалися доступ до інструментів фінансування ЄС, розвиток коридорів Solidarity Lanes і участь у програмах “Механізм сполучення Європи” (Connecting Europe Facility – CEF) та SAFE Military Mobility<sup>69</sup>. Паралельно розглядалися питання залучення ресурсів ЄІБ та ЄБРР і підтримки транспортної інфраструктури, включно з портами та залізничними перевезеннями<sup>70</sup>. Ефективність цих рішень значною мірою залежить від стану та пропускну здатності дорожньої інфраструктури.

На рівні міжнародних перевезень тривав перехід до цифрових процедур. Після запуску електронної системи дозволів Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) відбулося перше засідання профільної групи, де обговорювалися практичні аспекти її застосування, включно з використанням бортових журналів і вимогами до документів<sup>71</sup>. Перехідний період супроводжувався необхідністю адаптації перевізників до нових правил. Аналогічні процеси відбувалися у сфері пасажирських перевезень, де впроваджувалися електронні журнали Interbus, що спрощують оформлення документів і контроль<sup>72</sup>.

У технічній площині тривала робота над рішеннями, спрямованими на скорочення часу перетину кордону. Україна та Іспанія розпочали впровадження технології автоматичної зміни ширини колії для вантажних перевезень<sup>73</sup>, а також розпочалася підготовка техніко-економічного обґрунтування високошвидкісної залізниці як частини інтеграції до мережі TEN-T<sup>74</sup>. Реалізація цих проєктів потребує часу, тому їх вплив на пропускну спроможність кордону має відкладений характер.

**У портовому секторі** тривали процеси залучення інвесторів і зміни підходів до управління. У порту Чорноморськ проводилася підготовка до концесії, включно з роботою з потенційними учасниками та оцінкою заявок<sup>75,76</sup>. Паралельно запущено **аукціони на портові послуги** через Prozorro. Продажі, що передбачає відкритий доступ до інфраструктури<sup>77</sup>. Продовжувалися обговорення щодо відновлення концесійного проєкту в порту «Ольвія» та співпраці з міжнародними партнерами, зокрема Литвою<sup>78,79</sup>. Реалізація цих ініціатив залежить від безпекової ситуації та інтересу інвесторів.

Окремим напрямом залишався розвиток альтернативних логістичних маршрутів. Дунайський напрямок розглядався як додатковий канал перевезень, зокрема через запуск експериментального проєкту для портів регіону<sup>80</sup>. Його реалізація пов'язана з необхідністю узгодження тарифної політики та забезпечення стабільних вантажопотоків. Паралельно тривало відновлення транспортної інфраструктури на півдні, включно з ремонтом пошкоджених об'єктів і підготовкою резервних рішень для забезпечення безперервності перевезень<sup>81</sup>.



**Андрій Кашуба,**  
заступник Міністра розвитку громад  
та територій України

цитата

*Експериментальний проєкт з розвитку Дунайських портів дозволить зберегти ключову роль Дунайського кластеру в експортно-імпортній логістиці України. Ми говоримо про рівні та конкурентні умови для бізнесу, стабільну роботу 56 стивідорних компаній та зростання гарантованого вантажопотоку до 2,5 млн тонн на рік. Окрім цього, запропоновані рішення дозволять зберегти близько 2000 робочих місць на підприємствах морегосподарського комплексу у регіоні та понад 3 500 АТ «Укрзалізниця».*

У цей період розвиток транспортної системи поєднував впровадження нових фінансових і технічних інструментів із поступовою адаптацією інфраструктури та логістики до поточних умов функціонування.

## Лінки на публікації

- 1 Facebook-сторінка Західного управління Держприкордонслужба України - Західний кордон
- 2 Прощайте, штампи: правила перетину кордону з ЄС у 2026 році (Kyiv Post)
- 3 «Черга на пунктах пропуску "Рава-Руська – Хребенне" та "Краківець – Корчова": оновлення для вантажних перевізників (Мінрозвитку)
- 4 Слотування в «Черзі» розширюється: нові пункти пропуску з Польщею та Молдовою (Мінрозвитку)
- 5 У зв'язку з ремонтом мосту через Тису діятимуть обмеження руху через пункт пропуску «Солотвино – Сігету-Мармаціей» (Держприкордонслужба)
- 6 До 3 квітня 2026 року обмежено автомобільний рух на кордоні з Румунією під час проведення ремонтних робіт мосту (Держмитслужба)
- 7 Увага! В Одеській, Чернівецькій, Вінницькій областях тимчасово призупинено пропуск вантажівок до Молдови (Держприкордонслужба)
- 8 Пропуск вантажівок до Молдови відновлено (Держприкордонслужба)
- 9 Тимчасові обмеження для вантажного транспорту на українсько-румунському кордоні (Держприкордонслужба)
- 10 УВАГА! Тимчасово призупинено пропускі операції у пункті пропуску «Тиса», що на кордоні з Угорщиною (Держприкордонслужба)
- 11 Відновлено роботу пункту пропуску «Тиса» (Держприкордонслужба)
- 12 До уваги громадян, які планують перетин державного кордону через пункт пропуску «Краківець – Корчова» (Держприкордонслужба)
- 13 Останніми днями спостерігається збільшення транспортних засобів на українсько-польському кордоні. (Держмитслужба)
- 14 У січні 2026 року товарообіг України склав \$9,9 млрд (Держмитслужба)
- 15 За два місяці 2026 року товарообіг України склав \$21,3 млрд (Держмитслужба)
- 16 У січні до Держбюджету спрямовано 56,2 млрд грн митних платежів (Держмитслужба)
- 17 У лютому до Держбюджету спрямовано 63,9 млрд грн митних платежів (Держмитслужба)
- 18 Лютий 2025 року: зростання митних платежів при практично незмінних обсягах імпорту (Держмитслужба)
- 19 Надходження митних платежів до Держбюджету в 2024 році демонструють суттєве зростання (Держмитслужба)
- 20 У січні 2026 року митні органи виявили 799 порушень митних правил на 361 млн грн (Держмитслужба)
- 21 У січні - лютому 2026 року митні органи виявили 1 822 порушень митних правил на 460 млн грн (Держмитслужба)
- 22 Від початку року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил вже на 825 млн грн (Держмитслужба)
- 23 За січень-лютий 2024 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на суму 4,2 млрд грн (Держмитслужба)
- 24 Від експорту до цифровізації: Держпродспоживслужба презентувала результати 2025 року (Держпродспоживслужба)
- 25 Українські порти з початку року обробили понад 15 млн тонн вантажів (Мінрозвитку)
- 26 Автомобільні перевезення, розвиток людського капіталу та можливості співпраці: Сергій Деркач у Стокгольмі провів низку зустрічей (Мінрозвитку)
- 27 У МВС відбулася робоча зустріч з делегацією Європейського Союзу (МВС)
- 28 Підготовка до членства в ЄС та посилення стійкості критичної інфраструктури: Олексій Кулеба зустрівся з Мартою Кос (Мінрозвитку)
- 29 Держмитслужба та Програма ЄС EU4PFM продовжать у 2026 році співпрацю для приєднання України до європейського Митного союзу (Держмитслужба)
- 30 Підсумки та перспективи авторизації митних брокерів: результати спільної наради Держмитслужби та представників бізнесу (Держмитслужба)
- 31 До уваги митних брокерів! (Держмитслужба)
- 32 Нові електронні сервіси для декларантів (Держмитслужба)
- 33 Держмитслужба завершила створення IT-рішення для Контакт-центру системи «HELP DESK» (Держмитслужба)
- 34 Українська митниця вперше автоматично оформила імпорتنі декларації (Держмитслужба)
- 35 Держмитслужба реалізує черговий етап пілотного проєкту виконання митних формальностей підрозділом митних компетенцій (Держмитслужба)
- 36 18 лютого 2026 року Угорщина переходить на NCTS Фаза 6 (Держмитслужба)
- 37 АЕО як маркер довіри: до програми долучився один із найбільших платників податків (Держмитслужба)
- 38 На українсько-польському кордоні в тестовому режимі запрацювали 4 нові мобільні сканери (Держмитслужба)
- 39 Держмитслужба представила результати антикорупційної діяльності Всесвітній митній організації (Держмитслужба)
- 40 Митна сфера – серед лідерів євроінтеграції: прогрес виконання Угоди про асоціацію зріс до 96% (Держмитслужба)
- 41 Спрощення для бізнесу, вимоги ЄС та діалог з державою: завершилась Митна платформа 2026 (Держмитслужба)
- 42 Про що говорили на «Митній платформі 2026»: відеозапис доступний на YouTube (Держмитслужба)
- 43 Україна розпочала підготовку до створення національної системи Шенгенського управління (Держприкордонслужба)
- 44 Адміністрація Держприкордонслужби координує створення Національної системи Шенгенського управління: результати засідання Тимчасової робочої групи № 1 (Держприкордонслужба)

- 45 Україна розпочала підготовку до імплементації Шенгенського доробку: перші кроки та виклики (Європа Без Бар'єрів)
- 46 Модернізація пункту пропуску «Шепіт – Ізвареле Сучевей»: залучаємогрантові кошти ЄС для розвитку прикордонної інфраструктури (Агентство відновлення)
- 47 Україна та Румунія розширюють прикордонну інфраструктуру та транспортні коридори (Мінрозвитку)
- 48 Розбудова прикордонної інфраструктури: укладено договір на проведення ремонтно-будівельних робіт на МПП «Рава-Руська» (Агентство відновлення)
- 49 Розбудова прикордонної інфраструктури: укладено договір на проведення ремонтно-будівельних робіт на міжнародному пункті пропуску «Краковець» (Агентство відновлення)
- 50 Модернізація прикордонної інфраструктури: презентували новий проєкт будівництва на ПП «Ягодин» (Агентство відновлення)
- 51 У Києві відбулося засідання колегії Адміністрації Державної прикордонної служби України за підсумками 2025 року (Держприкордонслужба)
- 52 Представники міжвідомчих аналітичних груп ознайомилися з роботою Координаційного центру інтегрованого управління державним кордоном (Держприкордонслужба)
- 53 Відбувся публічний звіт Голови Державної міграційної служби Наталії Науменко (ДМС)
- 54 На розширеному засіданні колегії ДМС підбили підсумки діяльності за 2025 рік та визначили пріоритетні напрями роботи у 2026 році (ДМС)
- 55 У ДМС обговорили проєкт Стратегічної цілі щодо удосконалення системи міжнародного захисту в Україні відповідно до стандартів ЄС (МВС)
- 56 EU4IBM-Resilience передає IT-обладнання для впровадження пілотного рішення з управління персоналом на базі ШІ (EU4IBM)
- 57 Українські та словацькі прикордонники провели тренінг зі спільного патрулювання кордону (Держприкордонслужба)
- 58 Прикордонники України та Молдови охороняють державний кордон разом (Держприкордонслужба)
- 59 Україна та Швеція посилюють співпрацю у сфері морської безпеки: підписано Меморандум про взаєморозуміння (Держприкордонслужба)
- 60 Управління Верховного комісара ООН у справах біженців: кроки до розширення співпраці з ДПСУ (Держприкордонслужба)
- 61 Українські прикордонники обговорили з німецькими дипломатами результати та перспективи співпраці (МВС)
- 62 ДПСУ – THW: чотири роки стратегічного партнерства (Держприкордонслужба)
- 63 Україна та Республіка Корея посилюють митне партнерство: фокус на цифровізації та підтримці бізнесу (Держмитслужба)
- 64 Сергій Звягінцев обговорив з новопризначеною бізнес-омбудсменкою співпрацю у митній сфері (Держмитслужба)
- 65 Корупція має наслідки: Держмитслужба розширює інформаційну кампанію «Не пропонуйте - ми не беремо» (Держмитслужба)
- 66 Прикордонному вишу офіційно представили нового керівника (Держприкордонслужба)
- 67 Західне регіональне управління Держприкордонслужби України очолив бригадний генерал Олександр Рибак (Держприкордонслужба)
- 68 У Стокгольмі підписано Угоду про створення Фонду підтримки транспорту України (Мінрозвитку)
- 69 Співпраця у сфері транспорту та інтеграції до європейської мережі: Олексій Кулеба провів зустріч з Магдою Копчинською (Мінрозвитку)
- 70 Олексій Кулеба на конференції Світового банку: розвиток транспортної інфраструктури є ключем до економічного відновлення України (Мінрозвитку)
- 71 Засідання Групи з автомобільного транспорту ЄКМТ: що важливо знати міжнародним перевізникам (Мінрозвитку)
- 72 Цифровізація міжнародних нерегулярних перевезень: результати впровадження журналів Interbus (Мінрозвитку)
- 73 Вантажні вагони, що адаптуються до ширини колії: Україна та Іспанія запускають нову технологію (Мінрозвитку)
- 74 Україна та Корея розпочинають підготовку ТЕО для будівництва високошвидкісної залізниці (Мінрозвитку)
- 75 Мінрозвитку провело зустріч з українськими та європейськими інвесторами щодо проєкту ППП у порту Чорноморськ (Мінрозвитку)
- 76 Конкурс в порту Чорноморськ сигналізує світу про готовність України залучати інвестиції навіть під час війни, – Олексій Кулеба (Мінрозвитку)
- 77 У Чорноморському порту вперше запускають аукціони на портові послуги через Prozorro.Продажі (Мінрозвитку)
- 78 Мінрозвитку та QTerminals обговорили кроки з відновлення концесії в порту Ольвія (Мінрозвитку)
- 79 Україна та Литва обговорили співпрацю у відновленні та розвитку морських портів (Мінрозвитку)
- 80 Координаційна рада підтримала запуск експериментального проєкту з розвитку Дунайських портів (Мінрозвитку)
- 81 Олексій Кулеба: Забезпечення безперервної логістики – пріоритет для півдня Одещини (Мінрозвитку)
- 82 сайт АсМАП
- 83 РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 648/2005 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ, РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 1875/2006, РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 273/2009, РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 430/2010