



Співфінансується
Європейським Союзом



ICMPD

International Centre for
Migration Policy Development

Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами



IBM.in.UA

квітень 2026

Зміст

	Вступ	
	Рух осіб та товарів	4
	Реформа української митниці	10
	Цифрові новації	14
	Розвиток прикордонної інфраструктури	16
	ІУДК: стратегії, координація та розвиток спроможностей	21
	Транспортна інтеграція і розвиток логістики	27
	Лінки на публікації	30

Вступ

У квітні 2026 року розвиток сфери інтегрованого управління кордонами України відбувався в умовах подальшої адаптації митних, транспортних та прикордонних процедур до стандартів ЄС і необхідності забезпечення стійкості прикордонної, митної й транспортної систем в умовах війни. Пріоритетними залишалися питання цифровізації контролю, модернізації прикордонної інфраструктури, інтеграції України до транспортного простору ЄС та координації між державними органами у процесі підготовки України до членства в ЄС.

Упродовж місяця зберігалася висока інтенсивність руху осіб і товарів через державний кордон, що супроводжувалося поступовим переходом до нових цифрових механізмів контролю, зокрема після запуску системи Entry/Exit System (EES) у країнах Шенгенської зони. Одночасно продовжувалася адаптація роботи пунктів пропуску до сезонного навантаження, ремонтних робіт та змін логістичних маршрутів. Проблематика пропускної спроможності інфраструктури, координації з суміжними державами та використання цифрових сервісів для управління потоками залишалася у фокусі уваги профільних органів влади.

Паралельно тривала робота Міністерства фінансів України та Державної митної служби України над реалізацією митної реформи та гармонізацією митного законодавства із правом ЄС. У квітні основна увага була зосереджена на підготовці нового Митного кодексу України, розвитку механізмів «митного безвізу», цифровізації процедур та розширенні практики авторизованих економічних операторів. Водночас зростання обсягів зовнішньої торгівлі та міжнародного транзиту супроводжувалося посиленням контрольної складової, розвитком ризик-орієнтованих підходів та розширенням міжнародної співпраці у сфері митного адміністрування.

Важливим напрямом залишалася розбудова прикордонної інфраструктури та розвиток транскордонної співпраці. У квітні продовжувалося будівництво пунктів пропуску «Біла Церква–Сігету Мармацієй» та «Бронниця–Унгурь», модернізація дорожньої та сервісної інфраструктури на українсько-румунському та українсько-молдовському напрямках, розвиток спільного контролю та інтеграція інформаційних систем із сусідніми державами. Одночасно продовжувалося залучення міжнародного фінансування та механізмів публічно-приватного партнерства для розвитку транспортної й прикордонної інфраструктури.

Подальший розвиток цифрових рішень у сфері ІУК охоплював прикордонні, митні та транспортні процедури. Розширення функціоналу системи «єЧерга», розвиток сервісів моніторингу черг, цифровізація сертифікації та інтеграція українських інформаційних систем із європейськими стандартами обміну даними посилювали роль цифрових інструментів у координації транскордонних потоків та управлінні логістичними процесами.

Окрему роль відігравали питання стратегічного планування, міжвідомчої координації та розвитку інституційної спроможності. Підготовка проекту Стратегії державної міграційної політики та реалізація Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку супроводжувалися взаємодією з міжнародними партнерами та залученням експертного середовища. У межах підготовки стратегічних документів державні органи та міжнародні партнери працювали над наближенням українських механізмів управління до практик ЄС.

Цей огляд створено за фінансової підтримки Європейського Союзу.

Зміст цього огляду є виключною відповідальністю авторів і не повинен розглядатися як такий, що відображає погляди Європейського Союзу чи Міжнародного центру розвитку міграційної політики.

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

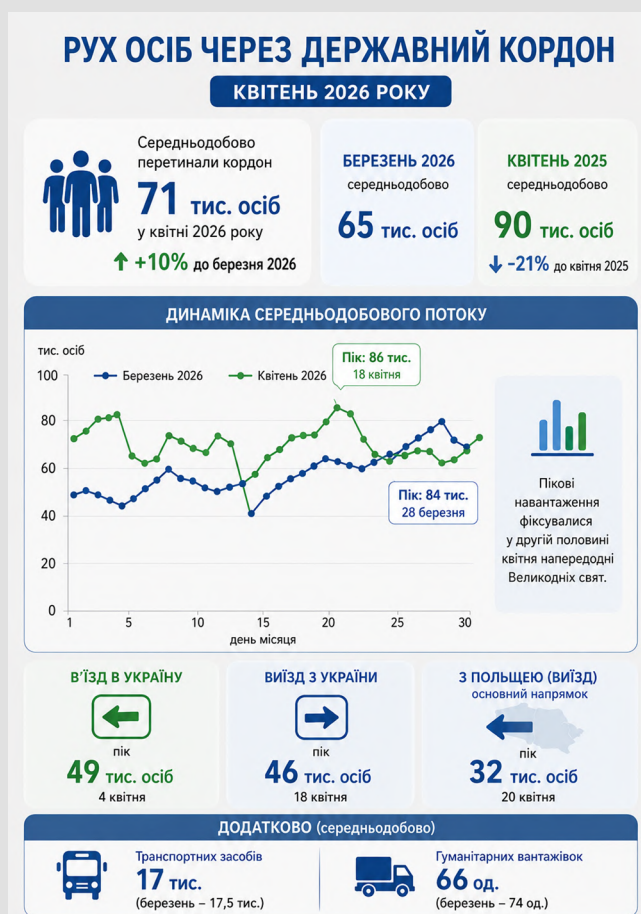
Рух осіб та товарів

У квітні 2026 року через західну ділянку державного кордону України з країнами ЄС та Молдовою за щоденними даними фейсбук-сторінки Західного регіонального управління Державної прикордонної служби України (Держприкордонслужби)¹, прослідували **понад 2,1 млн осіб**. Для порівняння, у березні 2026 року цей показник становив близько **2 млн осіб**, тоді як у квітні 2025 року – близько **2,7 млн осіб**. Динаміка місяця відображала сезонне поживлення мобільності, насамперед напередодні свят.

Упродовж першої половини квітня навантаження на пункти пропуску залишалося **відносно стабільним**, однак у другій половині місяця **інтенсивність руху зростає**. Найбільше навантаження було зафіксовано **18 квітня**, коли добовий потік сягнув **86 тис. осіб**. Для порівняння, у березні пікові показники припадали на останній тиждень місяця, а максимальний добовий потік становив **89 тис. осіб**.

Структура потоків у квітні залишалася відносно стабільною: в окремі дні переважав в'їзд в Україну, тоді як напередодні великодніх свят **зростала частка виїздів з країни**. Основне навантаження традиційно концентрувалося **на польському напрямку**, який залишався ключовим маршрутом пасажирського руху та виїзду з України.

За інформацією Держприкордонслужби, після великодніх свят на українсько-польському кордоні **зросло навантаження на виїзд з України**². Найбільше накопичення транспорту спостерігалось у пунктах пропуску «Медика-Шегині», «Краківець-Корчова» та «Рава-Руська-Хребенне». Водночас менш завантажені пункти пропуску почали використовуватися для перерозподілу потоків, що поступово стає елементом оперативного управління рухом залежно від поточної ситуації на кордоні. Найвищий показник руху **на польській ділянці** був зафіксований 20 квітня – **32 тис. осіб за добу**.



Транспортний потік у квітні залишався відносно рівномірним і переважно відповідав рівню березня. Найбільш інтенсивний рух транспорту також припадав на періоди зростання пасажиропотоку у другій половині місяця. Водночас обсяги переміщення гуманітарних вантажів залишалися стабільними без різких коливань.

На українсько-румунському напрямку **продовжили тимчасові обмеження руху** через пункт пропуску «Солотвино–Сігету-Мармаціей»³ у зв'язку з реконструкцією мосту через Тису. У будні дні оформлення транспортних засобів тимчасово призупинялося у денний час, тоді як пішохідне сполучення залишалося без обмежень. Це впливало на ритмічність руху транспорту та збільшувало навантаження на альтернативні маршрути.

Ремонтні роботи проводилися і на польському напрямку. Перед пунктом пропуску «Рава-Руська–Хребенне»⁴ рух транспорту організували у двосторонньому режимі з використанням однієї смуги, а на польській стороні пункту пропуску «Медика–Шегині»⁵ частину смуг тимчасово перенаправляли для оформлення вантажного транспорту. Для перевізників це означало необхідність коригування маршрутів та врахування змін пропускної спроможності окремих пунктів пропуску під час планування перевезень.

10 квітня 2026 року система **Entry/Exit System (EES)** почала повноцінно функціонувати в усіх країнах Шенгенської зони⁶. EES передбачає цифрову фіксацію в'їзду та виїзду громадян третіх країн із використанням біометричних даних замість штампування паспортів. Система забезпечує автоматичну перевірку строків перебування, фіксацію перетинів та обмін інформацією між державами Шенгенської зони. Для практики прикордонного контролю це означає подальше посилення автоматизованої перевірки даних та поступове скорочення частки ручних процедур. Водночас для пасажирів і перевізників зростає значення коректності персональних даних та проходження первинної біометричної реєстрації під час першого в'їзду.

Загалом у квітні зміни у сфері руху осіб були пов'язані з поступовим переходом до цифрових процедур контролю після запуску системи EES у країнах Шенгенської зони, адаптацією роботи пунктів пропуску до сезонного зростання навантаження та ремонтних робіт на окремих ділянках прикордонної інфраструктури. Одночасно дедалі більшого значення набували оперативний перерозподіл транспортних потоків між пунктами пропуску та використання цифрових сервісів моніторингу ситуації на кордоні.

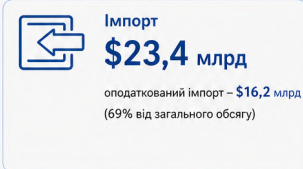
Рух товарів

січень–березень 2026 року



\$33,5 млрд

товарообіг України
(за інформацією Держмитслужби)



Країни-партнери (імпорт)	
	1. Китай \$6,3 млрд
	2. Польща \$2,2 млрд
	3. Туреччина \$1,6 млрд

Країни-партнери (експорт)	
	1. Польща \$1,1 млрд
	2. Туреччина \$840 млн
	3. Німеччина \$659 млн

Основні товари в імпорті	
(частка від надходжень митних платежів)	
	Машини, устаткування та транспорт \$9,5 млрд 26%
	Паливно-енергетичні товари \$3,8 млрд 37%
	Продукція хімічної промисловості \$3,4 млрд 13%

Основні товари в експорті	
	Продовольчі товари \$6,3 млрд
	Метали та вироби з них \$929 млн
	Машини, устаткування та транспорт \$848 млн

У I кварталі 2026 року **рух товарів** характеризувався подальшим зростанням зовнішньоторговельних обсягів та збереженням імпортно орієнтованої структури торгівлі. За підсумками січня–березня товарообіг України сягнув **\$33,5 млрд**⁷, що перевищувало показники аналогічного періоду 2025 року⁸ (\$28,4 млрд), 2024 року⁹ (\$26 млрд) та 2023 року¹⁰ (\$25,8 млрд). **Основний приріст забезпечував імпорт**, обсяги якого у 2026 році досягли \$23,4 млрд, тоді як експорт становив \$10,1 млрд. **Структура імпорту** залишалася стабільною: найбільшу частку формували машини, обладнання та транспорт, паливно-енергетичні товари та продукція хімічної промисловості. Серед основних торговельних партнерів зберігалися Китай, Польща та Туреччина. **В експорті** ключову роль продовжували відігравати продовольчі товари, тоді як частка металургійної продукції та машинобудування залишалася суттєво нижчою.

Порівняння з попередніми роками характеризує **поступове зростання зовнішньоторговельної активності** після різкого падіння у перші роки повномасштабної війни. Водночас структура торгівлі майже не змінилася: українська економіка продовжувала залежати від імпорту техніки, енергоресурсів і промислової продукції, тоді як експорт концентрувався переважно на сировинних та аграрних товарах. Частка оподаткованого імпорту у 2026 році знизилася до 69% загального обсягу ввезення, тоді як у 2024 році вона становила 86%, а у 2025 році – 75%. Це може бути пов'язано як зі зміною структури імпорту, так і зі збільшенням частки товарів, які ввозяться за пільговими або спеціальними режимами.

Фіскальна складова митної системи у I кварталі 2026 року також демонструвала зростання. У березні до державного бюджету було спрямовано понад 79 млрд грн митних платежів¹¹, що на 21,4 млрд грн перевищувало показник березня 2025 року. Загалом за перші три місяці року митні органи забезпечили майже 199,2 млрд грн надходжень, а план доходів було перевиконано. **Основними бюджетоформуючими товарами** залишалися

нафтопродукти, легкові автомобілі, електроенергія, добрива та природний газ¹². Зростання митних надходжень супроводжувалося збільшенням обсягів імпорту як у вартісному, так і у ваговому вимірі, що вказувало на відновлення зовнішньоекономічної активності та збільшення податкової бази.

За даними Державної митної служби України (Держмитслужба), 5,8% суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності забезпечили понад 79% усіх митних платежів I кварталу¹³. Водночас **кількість платників митних платежів** порівняно з попереднім роком зменшилася. Відтак спостерігається подальша концентрація зовнішньоторговельних операцій у великих імпортерів та експортерів, тоді як малий і середній бізнес зберігає значно меншу частку у формуванні бюджетних надходжень.

Зростання зовнішньоторговельних обсягів супроводжувалося **збільшенням кількості виявлених порушень митних правил** та посиленням контрольної складової роботи митних органів. Упродовж I кварталу 2026 року митниці Держмитслужби виявили 2 855 порушень митних правил на суму 718 млн грн¹⁴. У порівнянні з аналогічним періодом 2025 року кількість виявлених правопорушень зросла на 16%: торік йшлося про 2 455 справ на суму 1,4 млрд грн¹⁵. Найчастіше предметами порушень залишалися промислові товари, продовольча продукція та транспортні засоби. На розгляд до суду у 2026 році було передано 1 464 справи на суму понад 536 млн грн, а сума накладених судами стягнень та конфіскацій перевищила 4,4 млрд грн.

Порівняння з попередніми роками вказує на зміну не лише кількості, а й **на структуру виявлених порушень**. У 2024 році митні органи зафіксували 2 356 порушень на 4,8 млрд грн¹⁶, що суттєво перевищувало вартісні показники 2023 року, коли йшлося про 2 766 порушень на 1,2 млрд грн¹⁷. Показники 2025–2026 років відображали зростання кількості виявлених справ при одночасному зниженні загального вартісного обсягу правопорушень у порівнянні з піковим 2024 роком. У 2026 році контрольна робота митних органів більшою мірою була зосереджена на ширшому масиві поточних порушень у зовнішньоекономічних операціях, що відбувалося паралельно зі зростанням обсягів імпорту, міжнародного транзиту та загальної інтенсивності транскордонної торгівлі.

Практика митного контролю дедалі більше орієнтується на ризик-аналіз та роботу з окремими категоріями товарів, що формують основні імпортні потоки та бюджетні надходження. Паралельно зростає навантаження на судову систему та адміністративні процедури, пов'язані з розглядом справ про порушення митних правил. У поєднанні зі збільшенням обсягів товарообігу це свідчить про поступове посилення ролі митниці не лише як фіскального органу, а й як інструменту контролю за зовнішньоекономічними операціями.

Подальший розвиток зовнішньої торгівлі дедалі більше залежав не лише від фізичного переміщення товарів через кордон, а й від адаптації регуляторних процедур до європейських вимог, цифровізації контролю та підтримки експорту. Одним із напрямів стала **координація державних інструментів просування української продукції на зовнішніх ринках**. Підписання меморандуму між Міністерством закордонних справ України (МЗС) та Офісом з розвитку підприємництва та експорту¹⁸ передбачало активніше залучення дипломатичних установ до підтримки українських компаній за кордоном, пошуку партнерів та надання бізнесу інформації про іноземні ринки. Практичний акцент був зроблений на підтримці малих і середніх підприємств, а також інтеграції державних сервісів підтримки експорту з цифровими платформами, зокрема через експортний модуль Дія.Бізнес.

Паралельно продовжувалася **адаптація системи ринкового нагляду та контролю продукції до підходів ЄС**. Участь фахівців Державної служби України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів (Держпродспоживслужби) у 34-му засіданні Мережі ЄС з відповідності продукції¹⁹ була зосереджена на питаннях цифровізації ринкового нагляду, контролю онлайн-платформ та оновлення правил технічного регулювання. Окрему увагу приділили регулюванню цифрової комерції, контролю продукції з вбудованим програмним забезпеченням та механізмам реагування у кризових ситуаціях. Для української системи контролю це означає поступове розширення функцій нагляду за транскордонною електронною торгівлею та наближення процедур сертифікації й перевірки товарів до європейських стандартів.

Окремим напрямом стала **трансформація контрольних процедур**, що тривала і у сфері санітарного, ветеринарного та фітосанітарного контролю. Під час зустрічі Голови Держпродспоживслужби Сергія Ткачука з представниками Європейської Бізнес Асоціації²⁰ обговорювалися питання імпорту продукції тваринного походження, ветеринарної сертифікації та цифровізації процедур контролю. Важливим елементом стала інтеграція до системи ePhyto, яка спрощує міжнародний обмін фітосанітарними сертифікатами, а також модернізація внутрішніх IT-рішень, зокрема систем PHIS та eFood. Для бізнесу це означає поступовий перехід до електронного документообігу, скорочення кількості паперових процедур та прискорення оформлення імпортно-експортних операцій. Водночас частина регуляторних напрямів, зокрема у сфері біоцидів, залишалася у перехідному стані, що зберігало для бізнесу залежність від тимчасових механізмів регулювання.

Оновлення процедур міжнародної сертифікації продукції **сприяло розширенню експортних можливостей**. З 7 квітня 2026 року почали діяти нові

правила видачі міжнародних сертифікатів для експорту харчових продуктів і кормів²¹. Оновлення охоплювали нові форми сертифікатів, зміну порядку подання документів та спрощення оформлення сертифікації експортних вантажів. Для експортерів це означало більш уніфіковані процедури та швидше оформлення поставок, тоді як для контролюючих органів – подальший перехід до цифрової моделі обробки документів та скорочення адміністративного навантаження.

Важливим елементом підтримки зовнішньої торгівлі залишалася **морська логістика**. Попри регулярні обстріли портової інфраструктури, українські порти за підсумками I кварталу 2026 року забезпечили перевалку 21,1 млн тонн вантажів²². Найбільшу частку продовжували формувати зернові вантажі, однак помітне зростання демонстрував контейнерний сегмент. Збільшення контейнерної перевалки свідчить про поступове відновлення більш складних логістичних ланцюгів та часткову стабілізацію морського експорту попри постійні безпекові обмеження та пошкодження інфраструктури.



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

цитата

Українські морські порти продовжують працювати у надзвичайно складних умовах. За цими результатами – тисячі людей, які щодня забезпечують роботу портів під загрозою обстрілів.. Найбільше вантажопотоку традиційно припадає на зернові – 11,6 млн тонн вантажів. Це вкотре підтверджує, що Україна продовжує забезпечувати продовольчу безпеку світу.

Загалом у квітні 2026 року рух осіб та товарів через державний кордон супроводжувався подальшим переходом до цифрових процедур контролю, зростанням зовнішньоторговельної активності та адаптацією регуляторних механізмів до підходів ЄС. На тлі стабільного пасажирського руху та збереження високої ролі польського напрямку посилювалася залежність ефективності прикордонних і митних процедур від цифрових інструментів, пропускної спроможності інфраструктури та координації із суміжними державами. Одночасно зростання імпорту, митних надходжень і обсягів морської логістики супроводжувалося посиленням контрольної складової та поступовим розширенням електронних сервісів у сфері митного, ветеринарного та фітосанітарного контролю. У практичному вимірі це означало подальше ускладнення системи управління транскордонними потоками, де інфраструктурні можливості, цифровізація та регуляторна адаптація дедалі тісніше впливали на швидкість і передбачуваність процедур для пасажирів і бізнесу.

Реформа української митниці

Ключовою зміною у сфері митної реформи стало **завершення підготовки проекту нового Митного кодексу України (МКУ)** та його передача на подальше урядове погодження^{23,24}. Проект було доопрацьовано з урахуванням коментарів Європейської Комісії, консультацій із DG TAXUD та пропозицій бізнес-асоціацій. Робота над документом тривала з 2024 року за участі близько 200 експертів, представників державних органів, міжнародних програм та бізнесу. У межах підготовки нового кодексу відбулося понад 60 засідань робочих груп із бізнесом, а сам документ структуровано відповідно до Митного кодексу ЄС із врахуванням українських особливостей у сфері протидії контрабанді та порушенням митних правил. Паралельно розпочалася підготовка змін до Податкового кодексу та підзаконної бази, а також обговорення майбутнього запуску ІТ-систем, необхідних для практичного функціонування нової моделі митного адміністрування.



Юрій Драганчук,
заступник заступника Міністра фінансів України
з питань європейської інтеграції

цитата

Важливо, що підготовка нового Митного кодексу України відбувалася у відкритому професійному діалозі та з урахуванням європейських підходів, і ми вдячні нашим надійним міжнародним партнерам, бізнесу та громадськості за активну позицію. Євросоюз починається з митниці, тому це не лише гармонізація митного законодавства з митними правилами ЄС, а й важливий крок у контексті європейської інтеграції України. На сьогодні основну роботу з підготовки нового митного законодавства виконано. Ми перебуваємо на фінальній стадії, однак попереду – відповідальний етап розгляду документа Верховною Радою.

Водночас консультації навколо нового МКУ показали зміну підходу до підготовки регуляторних рішень: **бізнес був залучений до обговорення** ще до внесення документа до уряду та парламенту, що позиціонувалося як наближення до європейської практики вироблення законодавства.



Тетяна Острікова-Чмерук,
голова робочої групи для проведення консультацій
щодо тексту проекту нового МКУ

цитата

Відкритий процес консультацій щодо нового МКУ із бізнесом – це безпрецедентний випадок в історії України, коли такі повномасштабні консультації щодо кодифікованого акту проводилися до внесення його до Кабміну та до парламенту, а не після цього. Як представники бізнесу ми перевіряли, як ті чи інші положення застосовуються на практиці в країнах ЄС і мали можливість приміряти ці норми на власні бізнес-моделі у різних галузях економіки.

Підготовка нового МКУ супроводжувалася подальшим розвитком митної реформи та адаптацією української митної системи до правил ЄС^{25,26}. На початок 2026 року **Україна виконала 96% зобов'язань у митній сфері** в межах Угоди про асоціацію з ЄС, а митний напрямок залишався одним із ключових елементів економічної інтеграції до внутрішнього ринку ЄС. Практичне впровадження європейських підходів супроводжувалося розвитком системи спільного транзиту NCTS та інституту авторизованого економічного оператора. У I кварталі 2026 року в межах «митного безвізу» було оформлено **46,3 тис. транзитних декларацій**, а березень став рекордним місяцем із моменту приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту²⁷. Одночасно **збільшувалася кількість підприємств зі статусом АЕО**, а надання авторизації типу АЕО-Б ще одному українському підприємству наблизило Україну до початку переговорів із ЄС щодо взаємного визнання програми²⁸. Для бізнесу це означало поступове розширення митних спрощень, окремих смуг руху, можливостей використання процедури випуску за місцем знаходження та інтеграції АЕО з системою «єЧерга»²⁹. Водночас дискусії навколо АЕО показали, що значна частина практичних проблем стосується не лише митного законодавства, а й взаємодії з іншими контролюючими органами, насамперед у сфері фітосанітарного та ветеринарного контролю.

Паралельно **розширювалася цифровізація митних процедур**. Держмитслужба повідомила про запуск автоматичного оформлення окремих імпорتنих декларацій, розширення функціоналу чат-бота «Єдиного вікна» та інтеграцію нових сповіщень для користувачів NCTS³⁰. Для бізнесу це означало поступове скорочення кількості ручних процедур, оперативніше отримання інформації про статус оформлення та зменшення необхідності прямої взаємодії з посадовими особами митниці. Окремо Держмитслужба оновила консолідовану версію Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП³¹, що мало спростити практичне використання процедур міжнародного транзиту для перевізників та учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Посилення цифровізації та системи митних спрощень поєднувалося із **розширенням контрольної та правоохоронної складової митної служби**. У щорічному звіті Держмитслужби митниця позиціонувалася не лише як фіскальний орган, а і як складова системи правопорядку³². У 2025 році митні органи виявили понад 9,5 тис. порушень митних правил, а також активізували співпрацю з OLAF, INTERPOL та митними адміністраціями інших держав. Водночас Єврокомісія у межах процесу розширення ЄС рекомендувала Україні надати митниці функції оперативно-розшукової діяльності та досудового розслідування, а відповідні положення вже були включені до

проекту нового Митного кодексу. Таким чином реформа митниці дедалі більше поєднувала завдання спрощення торгівлі із посиленням контролю за транскордонними операціями.

Водночас Держмитслужба розширювала міжнародну взаємодію у межах Всесвітньої митної організації³³. **Україна підтвердила свою кандидатуру до Політичної комісії ВМО** після тривалої перерви, а також ініціювала створення регіональної робочої групи щодо підвищення стійкості митних органів у кризових умовах. Це відображало прагнення України не лише адаптувати митне законодавство до правил ЄС, а й активніше впливати на формування міжнародного порядку денного у сфері митної політики та безпеки кордонів.

Окремий напрям змін стосувався доброчесності та взаємодії з бізнесом. За результатами дослідження Національного агентства з питань запобігання корупції (НАЗК) частка підприємців, які повідомляли про корупційний досвід у митній сфері, **зменшилася більш ніж на 13 відсоткових пунктів** порівняно із періодом 2022-2024 років³⁴.



Владислав Суворов,
заступник Голови Державної митної служби України

цитата

Такий ривок у покращенні доброчесності на митниці став можливим, зокрема, завдяки розвитку системи митних спрощень і автоматизованого митного оформлення. За останній рік ми впровадили автоматичне митне оформлення для підприємств зі статусом АЕО (наразі 117 компаній) та компаній, які отримали спрощення «випуск за місцем знаходження» (наразі 170 компаній).

Окремо відзначу зміни у системі оплати праці, які нам вдалося реалізувати. Посадові особи, які безпосередньо здійснюють митне оформлення, отримують вищу заробітну плату, ніж працівники бек-офісу, що дозволяє зменшити ризики побутової корупції.

Водночас варто зазначити, що значна частина корупційних випадків, зафіксованих у статистиці, пов'язана з процесами безпосередньої взаємодії бізнесу та митниці, де ризики виникають у точках контакту та потребують спільної відповідальності й запобіжних механізмів з обох сторін.

Подібну динаміку зафіксувало і дослідження експортерів та імпортерів щодо оцінки митних процедур³⁵. **Бізнес позитивніше оцінював рівень прозорості, технічного оснащення та цифрових сервісів митниці**, водночас серед проблемних питань продовжували називатися черги на кордоні, «сірий імпорт» та обмежене використання цифрових сервісів частиною малого бізнесу. Одночасно Держмитслужба продовжувала консультації з Міжнародним валютним фондом щодо впровадження Національної стратегії доходів до 2030 року³⁶. У центрі уваги залишалися питання доброчесності,

ротації кадрів, системи KPI та модернізації митного адміністрування. Це свідчило про поступовий перехід від окремих технічних змін до більш комплексної трансформації митної системи – із поєднанням цифровізації, антикорупційних механізмів, спрощення процедур та інтеграції до митного простору ЄС.

Загалом у квітні 2026 року митна реформа продовжувала зміщуватися від окремих точкових змін до більш комплексної перебудови системи митного адміністрування. Підготовка нового Митного кодексу, розвиток NCTS та AEO, розширення цифрових сервісів і посилення міжнародної взаємодії формували основу для подальшого наближення української митної системи до правил та практик ЄС. Одночасно розширення митних спрощень супроводжувалося посиленням контрольної та правоохоронної складової, що відображало прагнення поєднати спрощення торгівлі із контролем за транскордонними операціями та захистом фінансових інтересів держави. Для бізнесу це означало поступовий перехід до більш цифровізованих і стандартизованих процедур, однак практична ефективність змін і надалі залежала від узгодженості між митницею, іншими контролюючими органами та технічної готовності нових систем.

Цифрові новації

Цифровізація прикордонних процедур у квітні продовжувала зміщувати акценти від окремих сервісів до формування комплексної системи управління транспортними потоками та перетином кордону. Центральним елементом цього процесу залишалася державна електронна система «єЧерга», яка з моменту запуску у грудні 2022 року зафіксувала вже **понад 3 мільйони перетинів кордону за онлайн-записом**³⁷. Система охоплює всі автомобільні пункти пропуску для ліцензованого вантажного та пасажирського транспорту і поступово перетворюється із механізму електронного запису на інструмент управління логістикою та прогнозування навантаження на кордоні. Найбільша кількість перетинів припала на польський напрямок, через який пройшло понад 1,6 млн транспортних засобів. У публікаціях Міністерства розвитку громад та територій (Мінрозвитку) розвиток «єЧерги» безпосередньо пов'язувався із зменшенням фізичних черг, можливістю планування перевезень та підвищенням прозорості процедур для бізнесу і перевізників.



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

цитата

Ми продовжуємо системно розвивати «єЧергу» як інструмент прозорого та прогнозованого перетину кордону. Система не просто замінює фізичне очікування в черзі, вона дозволяє нам забезпечувати прогнозовану логістику та можливість планування перевезень, – зазначив Віцепрем'єр-міністр з відновлення України. За час функціонування цього проекту відбулось понад 3 млн перетинів кордону вантажівками та автобусами за онлайн-записом. Логічним продовженням цього проекту є масштабування на легкові авто, над чим активно працюємо. Паралельно з цим, удосконалюємо механізми для комерційного транспорту. Наша мета – зробити перетин кордону більш зручним для людей і бізнесу.

Подальший розвиток системи був пов'язаний із **масштабуванням «єЧерги» на легковий транспорт та інтеграцією нових цифрових сервісів**^{38,39}. Мінрозвитку розпочало розробку нового функціоналу, який дозволить бронювати місце в електронній черзі для легкових автомобілів через Дію, сайт та мобільний застосунок «єЧерги». Одночасно система інтегруватиметься із id.gov.ua для електронної ідентифікації користувачів, а також автоматично перевірятиме наявність страхового полісу «Зелена картка» під час бронювання. Для вантажного транспорту передбачено інтеграцію із митними документами T1 та книжками МДП (TIR), що дозволить автоматично перевіряти їх чинність через відповідні інформаційні системи. Окремо система має запровадити

механізми пріоритетного руху для перевізників зі статусом АЕО та окремих категорій вантажів. Паралельно оновлювалися цифрові механізми для автобусних перевезень, включно із бронюванням транзитних маршрутів та використанням електронних документів для нерегулярних перевезень. Відтак цифровізація перетину кордону дедалі більше переходила від окремих сервісних рішень до інтегрованої системи електронного управління транспортними потоками та прикордонними процедурами.

Окремим елементом цифрового управління кордоном залишався **моніторинг навантаження на пункти пропуску та відкритість даних для перевізників і громадян**⁴⁰. Інтерактивна карта Держмитслужби із інформацією про черги перед пунктами пропуску, створена на початку повномасштабного вторгнення, перевищила позначку у 14 млн переглядів. Якщо на початковому етапі сервіс був орієнтований переважно на людей, які виїжджали з України через війну, то зараз його основними користувачами дедалі більше стають міжнародні перевізники та громадяни, які використовують інформацію для планування маршруту та вибору менш завантажених напрямків. Щоденне оновлення даних про черги поступово формує окремий цифровий інструмент управління навантаженням на кордоні та підвищує передбачуваність перетину для користувачів.

Загалом у квітні цифровізація прикордонних процедур набувала більш системного характеру. Розширення функціоналу «єЧерги», інтеграція із державними реєстрами та митними системами, автоматизація перевірок і розвиток цифрових інструментів моніторингу навантаження поступово змінювали підходи до організації руху через пункти пропуску. Для бізнесу та перевізників це означало більш прогнозовані процедури, скорочення часу очікування та розширення можливостей планування перевезень. Водночас цифрові рішення дедалі більше поєднувалися із завданнями управління логістикою, координації контролю та підвищення прозорості роботи прикордонної системи.

Розвиток прикордонної інфраструктури

У квітні розвиток прикордонної інфраструктури поєднувався із завданнями логістичної стійкості, розширення транспортних маршрутів та адаптації прикордонної системи до умов війни.



Уряд спрямував **718 млн грн** на забезпечення транспортного сполучення в Одеській області та на українсько-молдовському напрямку^{41,42}. Частину фінансування передбачили для аварійно-відновлювальних робіт у районі мосту в Маяках, пошкодженого внаслідок російських обстрілів наприкінці

2025 року. Також кошти спрямовано на розвиток резервних маршрутів та облаштування тимчасового мостового переходу через Дністер у районі Ямпіль – Косеуць, який має посилити транспортне сполучення з Молдовою та забезпечити додатковий вихід до дунайських логістичних маршрутів. У цьому контексті розвиток інфраструктури на південно-західному напрямку дедалі більше розглядався як складова стійкості транспортної системи та зменшення залежності від окремих логістичних вузлів.

Подальший розвиток проекту Ямпіль–Косеуць супроводжувався і нормативними рішеннями⁴³. Кабінет Міністрів України офіційно включив новий пункт пропуску до переліку міжнародних переходів на українсько-молдовському кордоні. Реалізація проекту безпосередньо пов'язується із будівництвом мостового переходу через Дністер довжиною близько 1,5 км, який має забезпечити пряме транспортне сполучення в обхід Придністров'я та покращити вихід у напрямку Румунії.

цитата



INSTITUTE
OF
DANUBE
RESEARCH

Інститут Дунайських досліджень

Для України цей проект є важливим з огляду на розвиток резервних логістичних маршрутів у південно-західному та центральному напрямках, а для Молдови – як можливість посилити транспортну з'єднаність зі східним сусідом та розширити власну транзитну функцію. Водночас реальна стратегічна цінність цього рішення залежатиме від здатності сторін перейти від нормативного оформлення до практичної реалізації: завершення проектування, мобілізації фінансових ресурсів, синхронізації дорожньої інфраструктури по обидва боки кордону та своєчасного будівництва самого мостового переходу.

Україна та Молдова продовжували **координацію інфраструктурних проєктів і транспортних маршрутів**⁴⁴. Сторони обговорювали синхронізацію робіт щодо мостового переходу, розвиток під'їзної інфраструктури та подальше розширення транспортного сполучення, включно із залізничним маршрутом Київ – Кишинів. Особливу увагу приділено розвитку дунайського напрямку та альтернативних маршрутів через Молдову, які залишаються важливими для підтримання безперервності вантажних перевезень.

В той же час продовжувалося **будівництво нових пунктів пропуску та модернізація існуючої прикордонної інфраструктури на західному кордоні**^{45,46,47}.



Центральним інфраструктурним проєктом залишався пункт пропуску «Біла Церква–Сігету Мармаціей» на українсько-румунському кордоні. Будівництво передбачало використання модульної інфраструктури, що дозволяє частково запустити пункт пропуску ще до завершення повного циклу робіт. Такий підхід використовується для швидкого розширення пропускної спроможності в умовах високого навантаження на західний кордон та потреби оперативного розвитку транспортних маршрутів до ЄС. За оцінками Мінрозвитку, після запуску новий пункт пропуску зможе пропускати до 900 легкових автомобілів і 80 автобусів на добу, а також частково розвантажити інші переходи на румунському напрямку.



Олексій Кулеба,

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

цитата

Запуск пункту пропуску «Біла Церква» – один із ключових на українському кордоні, адже фактично це єдиний пункт пропуску, який ми зводимо з нуля, а не розширюємо наявний. Наразі триває активна фаза робіт з будівництва для запуску пункту пропуску – мова про під'їзну дорогу, укріплення берега річки Тиса. У червні плануємо відкрити його для легкових на тимчасовій інфраструктурі, щоб не чекати завершення будівництва, а вже запускати роботу.

Наразі з румунського боку роботи вже завершені, лишилося добудувати інфраструктуру нам. Паралельно з цим ми працюємо з румунською стороною над змінами до Угоди щодо відкриття нових пунктів пропуску, мова про локальні пункти пропуску – важливі для місцевої мобільності. Розглядаються «Яблунівка» та «Хижка».

Розвиток прикордонної інфраструктури відбувався і на інших ділянках кордону. На Вінниччині тривало **будівництво пункту пропуску «Бронниця–Унгурь»**⁴⁸, який розглядається як частина розширення транспортного сполучення з Молдовою та Румунією. На Волині завершували ремонт дорожнього покриття та оновлення інфраструктури **пункту пропуску «Устилуг–Зосин»**⁴⁹, де після переорієнтації значної частини логістики на автомобільний транспорт зберігається висока інтенсивність руху. Паралельно

під час робочих поїздок на прикордонні об'єкти представники центральної влади та Чернівецької ОВА обговорювали розвиток під'їзної інфраструктури та перспективи відкриття нових переходів на румунському напрямку⁵⁰. Відтак нові пункти пропуску дедалі більше розглядалися не лише як прикордонні об'єкти, а як частина інтеграції України до транспортної мережі ЄС та перерозподілу логістичних потоків у бік західного кордону.



Поряд із розвитком інфраструктури продовжувалася **координація процедур контролю та обміну даними із суміжними державами**^{51,52}. Українська та польська сторони обговорювали розширення практики спільного митного і прикордонного контролю, розвиток механізмів попереднього обміну інформацією та синхронізацію процедур оформлення транспорту. Основна увага приділялася мінімізації черг на кордоні та підвищенню пропускної спроможності найбільш завантажених пунктів пропуску. Це вимагало активнішої координації між митними та прикордонними органами обох держав, а також інтеграції інформаційних систем для швидшого обміну даними про транспортні засоби та вантажі. Водночас польська сторона продовжувала адаптацію системи SENT/RMPD для моніторингу міжнародних перевезень, що створювало необхідність подальшого узгодження процедур для українських перевізників.

На **молдовському напрямку** співпраця була зосереджена на цифровізації прикордонних процедур та розвитку спільного контролю^{53,54}. Україна та Молдова запустили прямий обмін даними між митними системами, що дозволяє автоматично отримувати інформацію про переміщення транспортних засобів та товарів через спільний кордон. Це має скоротити

час перевірок, зменшити дублювання процедур та пришвидшити оформлення вантажів. Паралельно сторони обговорювали **розвиток спільного контролю та інтеграцію процедур у межах концепції «єдиного вікна»**. Окрему увагу приділили впровадженню e-TIR – цифрового механізму застосування Конвенції МДП, який передбачає електронний обмін транзитними даними між країнами. У результаті координація процедур контролю дедалі більше переходить від паралельної роботи національних систем до інтегрованої моделі управління транскордонними потоками.

Змінювалися і підходи до організації руху транспорту безпосередньо біля кордону^{55,56}. На Одещині продовжувалося **облаштування сервісної зони біля пункту пропуску «Рені–Джурджюлешть»**, який залишається одним із ключових маршрутів до дунайських портів та кордону з Молдовою і Румунією. Проєкт передбачає місця для стоянки транспорту, санітарну інфраструктуру, освітлення та системи відеоспостереження. Окремий акцент зроблено на впорядкуванні транспортних потоків та недопущенні накопичення вантажівок на дорогах загального користування. Фінансування здійснюється за підтримки програми ЄС Connecting Europe Facility (CEF), що пов'язує розвиток прикордонної інфраструктури із інтеграцією України до європейської транспортної мережі.



Сергій Деркач,
заступник Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

У 2026 році ми продовжуємо масштабну модернізацію прикордонної інфраструктури, яка передбачає реконструкцію ключових пунктів пропуску, будівництво нового пункту пропуску на кордоні з Румунією, розвиток сервісної інфраструктури для вантажного і пасажирського транспорту, а також завершення ремонтних робіт на низці пунктів пропуску. Плануємо відкрити +6 сервісних зон для перебування транспорту, які забезпечать нормальні умови для водіїв і впорядкований рух перед кордоном.

Розвиток прикордонної інфраструктури та логістичних маршрутів дедалі тісніше пов'язувався із залученням міжнародного фінансування та нових механізмів реалізації інфраструктурних проєктів^{57,58}. Мінрозвитку спільно з британською стороною розпочало **підготовку проєктів за моделлю публічно-приватного партнерства (ППП)** із використанням підходу Five Case Model, який застосовується у Великій Британії для оцінки ефективності державних інвестицій. У центрі уваги перебували транспортні коридори, прикордонна інфраструктура та логістичні об'єкти, які можуть реалізовуватися із залученням приватного капіталу. Паралельно Мінрозвитку формувало портфель PPP та концесійних проєктів із використанням цифрової системи

DREAM для моніторингу відновлення та управління інфраструктурними проєктами. Окремо продовжувалася реалізація інфраструктурних проєктів за рахунок міжнародної технічної допомоги⁵⁹, що охоплювали оновлення дорожньої інфраструктури на прикордонних маршрутах до Польщі та інших держав ЄС.

Одночасно із розвитком транспортної та логістичної інфраструктури посилювався **технологічний і безпековий компонент інтегрованого управління кордонами**⁶⁰. За підтримки ЄС в межах проєкту «EU4IBM-Стойкість», що впроваджується Міжнародним центром розвитку міграційної політики (ICMPD), українські прикордонники продовжували освоєння сучасних систем спостереження та моніторингу ситуації на державному кордоні. Йшлося про інтеграцію нових технічних рішень у систему інтегрованого управління кордонами, підвищення ситуаційної обізнаності та покращення координації між підрозділами. В умовах війни технічне оснащення кордону дедалі більше поєднується із завданнями безпеки, безперервності контролю та стійкості прикордонної системи до кризових ситуацій.



В'ячеслав Топоров,
керівник проєкту EU4IBM-Resilience

цитата

Такий підхід забезпечує довгостроковий ефект від наданої підтримки нашим партнерам: техніка одразу інтегрується в роботу прикордонних підрозділів разом із підготовленим персоналом, здатним її обслуговувати та застосовувати на практиці.

Загалом у квітні 2026 року розвиток прикордонної інфраструктури дедалі більше поєднувався із завданнями логістичної стійкості, інтеграції до транспортної мережі ЄС та адаптації системи управління кордонами до умов війни. Розширення мережі пунктів пропуску, розвиток резервних маршрутів, цифровізація процедур контролю та координація із суміжними державами супроводжувалися переходом до більш інтегрованого підходу, де прикордонна інфраструктура розглядається як частина ширшої транспортної та логістичної системи. Одночасно зростала роль міжнародного фінансування, механізмів ППП та технічної підтримки ЄС у реалізації інфраструктурних проєктів, модернізації прикордонних об'єктів і технологічному посиленні контролю. На цьому тлі прикордонна політика дедалі тісніше поєднувала інфраструктурний, безпековий та логістичний компоненти, а розвиток західного та південно-західного напрямків залишався одним із ключових елементів перебудови транспортних потоків України.

ІУДК: стратегії, координація та розвиток спроможностей

Питання інтегрованого управління кордонами, міграційної політики та захисту прав людини розглядалися як складова переговорного процесу щодо вступу України до ЄС⁶¹. Під час **експертного обговорення плану імплементації проміжних цільових індикаторів** (benchmarks) у межах переговорних розділів 23 «Судова влада та основоположні права» та 24 «Юстиція, свобода та безпека» увага була зосереджена, зокрема, на підготовці нової Стратегії інтегрованого управління державним кордоном, Стратегії державної міграційної політики та формуванні Національної системи шенгенського управління відповідно до рекомендацій Європейської Комісії.

Учасники обговорення наголошували, що **питання міграції, управління кордонами та захисту прав людини** більше не розглядаються як окремі секторальні напрями, а стають взаємопов'язаними елементами підготовки України до інтеграції у простір свободи, безпеки та правосуддя ЄС. Окрему увагу було приділено відсутності чітко визначеної системи координації у сфері інтеграції іноземців та довгострокової міграційної політики, а також практичним викликам імплементації шенгенських підходів у сфері управління кордонами. Учасники також звертали увагу на недостатню конкретизацію проміжних цільових індикаторів у межах переговорного процесу, що ускладнює оцінку прогресу та практичне планування реформ.

Одночасно посилювалася міжвідомча координація у сфері інтегрованого управління кордонами та підготовки нових стратегічних документів⁶². Під час засідання міжвідомчої робочої групи під головуванням Віце-прем'єр-міністра з питань європейської та євроатлантичної інтеграції України Тараса Качки учасники обговорили **результати виконання Стратегії ІУК до 2025 року** та стан підготовки нової стратегії, яка має враховувати євроінтеграційні зобов'язання України і нові безпекові умови. Серед ключових тем були розвиток спільного контролю у пунктах пропуску з державами-членами ЄС та Молдовою, координація з Європейською Комісією та підготовка міжнародних угод із Польщею і Словаччиною. Участь представників FRONTEX у засіданні додатково підкреслювала посилення ролі європейських інституцій у розвитку української системи управління кордонами та наближення національних механізмів координації й контролю до європейських практик.

Окремим напрямом роботи у квітні 2026 року стало **формування нової державної міграційної політики та підходів до інтеграції іноземців відповідно до європейських практик**⁶³.



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

спеціальний коментар для огляду

Квітень 2026 року став важливим етапом переосмислення підходів до формування нової міграційної політики України. Упродовж місяця відбулося чотири панельні дискусії, присвячені ключовим стратегічним напрямом – законній міграції, інтеграції іноземців, протидії нерегульованій міграції та підтримці зв'язків з українцями, які проживають за кордоном. Ці обговорення стали продовженням роботи над аналітичними напрацюваннями експертної групи щодо майбутньої Стратегії державної міграційної політики.

На мою думку, принципове значення у цьому процесі мало залучення до дискусій широкого кола учасників – представників державних органів, міжнародних партнерів, експертного середовища та бізнесу. Для України це фактично новий формат підготовки міграційної політики. Йдеться вже не лише про міжвідомчі консультації, а про спробу на етапі формування стратегічних підходів врахувати інтереси та практичний досвід усіх сторін, яких стосуватимуться майбутні рішення. Такий підхід відображає поступову зміну логіки підготовки програмних документів у сфері міграції.

Водночас ці дискусії започаткували нові формати взаємодії між учасниками процесу на різних рівнях, які мають продовжитися під час підготовки плану заходів до Стратегії та на етапі її реалізації. Вважаю, що це особливо актуально з огляду на те, що найбільші труднощі для України традиційно виникають саме у сфері імплементації рішень та міжвідомчої координації.

Попереду залишається значний обсяг роботи – як щодо узгодження підходів, так і щодо формування інституційної спроможності держави у відповідь на нові стратегічні виклики. Водночас уже зараз простежується поступовий перехід до нової моделі міграційного управління, в основу якої закладаються права людини, гідність усіх категорій іноземців, прозорі та зрозумілі правила для учасників міграційних процесів, а також баланс між безпековими потребами держави та гуманітарними підходами.

Відтак відбулось чотири експертних панелі з підготовки чотирьох Стратегічних цілей^{64,65,66,67} у межах розробки Стратегії державної міграційної політики України на період після 2025 року. Учасники зосередилися на ключових викликах, які має враховувати майбутня стратегія: демографічних змінах, дефіциті робочої сили та євроінтеграційних зобов'язаннях України. Представники державних органів, міжнародних організацій та експертного середовища обговорювали розвиток законної міграції, інтеграцію іноземців та адаптацію української системи до стандартів ЄС у сфері міграційного управління. Значна увага приділялася доступу іноземців до ринку праці, мовній та соціальній інтеграції, координації між органами влади та створенню системи інтеграційної підтримки на місцевому рівні. Водночас учасники підкреслювали, що чинна система інтеграції мігрантів в Україні залишається

фрагментованою, а частина функцій досі не має чітко визначених відповідальних інституцій.



Дмитро Карпенко,
General Manager Fillin,
компанія з аутсорсингу та лізингу персоналу

спеціальний розширений коментар для огляду

Оцінюючи процес підготовки нової Стратегії державної міграційної політики України, можна відзначити важливий позитивний зсув: бізнес і рекрутинговий сектор нарешті отримали майданчик для озвучення реальних проблем, з якими стикаються щодня.

Водночас варто зазначити, що системний діалог з боку державних органів поки залишається обмеженим. Активну комунікацію та фахові обговорення здебільшого ініціюють окремі організації, тоді як ширшого залучення профільних державних інституцій наразі бракує.

Для бізнесу ключовим питанням є створення реального, а не лише формально прописаного механізму залучення іноземних працівників. На папері і зараз процедура виглядає логічною: перевірка ринку праці, співбесіда, отримання візи, приїзд і оформлення дозволів на роботу та проживання.

У реальності ж система дає збої на кожному кроці. Оформлення віз триває місяцями, причому більшість заявок залишається без відповідей чи пояснень, а з десятків поданих кандидатів візи отримують лише одиниці.

Через «закрите небо» над Україною додається складний і дорогий транзит через Молдову, де бізнес стикається з непрозорими практиками, неформальними витратами та необґрунтованими фінансовими вимогами.

Навіть після прибуття іноземців до України можуть виникати випадки відмов у видачі дозволів на проживання з формальних або недостатньо обґрунтованих причин. У результаті, за нашими спостереженнями, навіть за умови дотримання всіх законодавчих вимог до реального робочого місця доходить лише 10–20% відібраних кандидатів.

Наразі бізнес усе ще не має стабільного та прогнозованого механізму працевлаштування іноземних працівників.

Слід наголосити, що позиція бізнесу щодо залучення іноземців полягає не в масовій міграції чи заміщенні українських працівників, а виключно у покритті гострого дефіциту лінійного персоналу в тих секторах, де знайти кандидатів в Україні зараз фізично неможливо.

Ми очікуємо, що нова Стратегія нарешті ліквідує цей заплутаний «ланцюг погоджень» між МЗС, МВС та СБУ, зокрема щодо громадян країн «міграційного ризику».

І головне рішення, на яке ми сподіваємося, – це перехід до єдиної цифрової моделі працевлаштування іноземних працівників, яка передбачена законопроектом №1421⁸⁴. Йдеться про повноцінний онлайн-формат подання, погодження та супроводу документів через єдиний державний портал, що дозволить скоротити бюрократичні процедури, покращити координацію між усіма державними органами, залученими до цього процесу, та підвищити його прозорість.

Однією із важливих подій квітня стало кадрове та інституційне оновлення Державної митної служби України. 10 квітня Кабінет Міністрів **призначив Ореста Мандзія Головою Держмитслужби** за результатами відкритого конкурсу⁶⁸, а 15 квітня він офіційно приступив до виконання обов'язків⁶⁹. Під час представлення нового керівника представники Мінфіну та Держмитслужби окреслили подальші пріоритети розвитку митної

системи, серед яких – завершення імплементації європейського митного законодавства, підготовка нового Митного кодексу України, розвиток пост-митного аудиту та інтеграція цифрових рішень із системами ЄС. Окремий акцент був зроблений на посиленні інституційної спроможності митниці, формуванні професійної кадрової системи, розвитку технічного забезпечення митного контролю та розширенні безпекової функції митних органів.

Водночас продовжувалося посилення міжнародного партнерства та безпекового компоненту ІУК. За підтримки Норвегії Україна продовжувала **зміцнення системи радіаційного, хімічного та біологічного захисту** на державному кордоні завдяки передачі спеціалізованого обладнання та посиленню технічних спроможностей прикордонних підрозділів⁷⁰. Питання безпеки кордону дедалі тісніше пов'язувалися із необхідністю реагування на нові ризики воєнного часу та забезпечення стійкості прикордонної інфраструктури.

Під час зустрічі керівництва Держприкордонслужби із Міністеркою оборони Іспанії сторони обговорювали **подальшу підтримку України, розвиток співпраці у сфері підготовки персоналу** та використання українського досвіду охорони кордону в умовах війни⁷¹. Учасники зустрічі підкреслили, що бойовий та оперативний досвід українських прикордонників дедалі активніше враховується міжнародними партнерами у межах безпекового співробітництва. Відтак міжнародна підтримка у сфері прикордонної безпеки охоплювала не лише технічне оснащення, а і розвиток професійних спроможностей, підготовку персоналу та інтеграцію нових технологій у систему інтегрованого управління кордонами.



Фото: [Держприкордонслужба](#)

7 квітня набула чинності **Угода між Україною та Канадою про взаємну адміністративну допомогу в митних справах**, яка створила правову основу для співпраці між митними адміністраціями двох країн у сфері обміну інформацією, безпеки міжнародних ланцюгів постачання та протидії митним правопорушенням⁷². У контексті дії режиму вільної торгівлі та зростання товарообігу між країнами угода також розглядається як інструмент посилення митної безпеки, боротьби з контрабандою та розвитку міжнародної координації у сфері митного адміністрування.

Питання інституційної реформи правоохоронного сектору, доброчесності та посилення спроможностей державних органів у квітні 2026 року залишалися тісно пов'язаними із євроінтеграційним порядком денним та виконанням **Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку на 2023–2027 роки** (КСП). На початку місяця у Києві відбувся круглий стіл щодо взаємодії державних органів та громадянського суспільства у процесі імплементації КСП⁷³. Основна увага була зосереджена на механізмах залучення незалежного експертного середовища до моніторингу реформ, підготовки законодавчих змін та формування нових підходів до взаємодії між державою і громадянським суспільством у сфері безпеки. Учасники наголошували на необхідності інституціоналізації такої співпраці та залучення громадськості до роботи координаційних і дорадчих механізмів ще на етапі підготовки законодавчих рішень.



Ірина Сушко,
Виконавча директорка аналітичного центру
«Європа без бар'єрів»

спеціальний коментар для огляду

Визнання важливої ролі громадянського суспільства у моніторингу реформ та підготовці незалежних аналітичних оцінок є суттєвим кроком правоохоронних органів до інституалізації діалогу та трансформації неурядових організацій – від спостерігачів до активних учасників процесу реформування органів правопорядку. Першочерговими завданнями такої співпраці є визначення моделі управління та процедур прийняття рішень, напрацювання механізмів взаємодії з Координаційною радою та донорами для підтримки діяльності неурядових організацій. Незалежні експерти мають досвід роботи в урядових робочих групах, наприклад, із розроблення стратегічних документів у сфері управління міграцією та кордонами, тож початок покладено, а його розвиток може бути реалізований через участь представників громадянського суспільства в дорадчих органах. Важливо переглянути та модернізувати участь громадськості в експертних радах при міністерствах і відомствах, які з початком повномасштабної війни призупинили свою діяльність.

Також необхідно брати до уваги контекст європейської інтеграції, зокрема проблематику скринінгу, що має охопити всі сфери державної політики та доповнити експертизу органів державної влади.

Наприкінці квітня окремо обговорювався **регіональний вимір реалізації КСП**⁷⁴. У центрі уваги перебували питання координації реформ на місцевому рівні, взаємодії між центральними та регіональними структурами, а також адаптації безпекової політики до умов воєнного часу. Учасники акцентували на необхідності посилення практичної спроможності регіональних органів впроваджувати зміни у сфері цивільної безпеки, забезпечення підзвітності та реалізації реформ відповідно до європейських стандартів. Реалізація КСП дедалі більше розглядалася не лише як сукупність законодавчих змін, а як довгостроковий процес перебудови системи управління сектором безпеки із залученням громадянського суспільства, міжнародних партнерів та регіонального рівня управління.

У цей же період тривало впровадження **механізмів доброчесності та внутрішнього контролю у секторі безпеки**⁷⁵. Нова антикорупційна програма Держприкордонслужби передбачає посилення внутрішнього контролю, управління корупційними ризиками, цифровізацію окремих процедур та удосконалення механізмів перевірки персоналу. У публікації підкреслено, що антикорупційні механізми інтегруються у ширший процес реформування сектору безпеки та адаптації правоохоронних органів до європейських стандартів управління і підзвітності.

Антикорупційна програма передбачає: розроблення та впровадження інформаційно-комунікаційних систем; посилення заходів контролю за обробкою та використанням службової інформації; нарощення спроможностей з використання засобів дистанційної фото- та відеофіксації для попередження та документування можливих правопорушень; системне впровадження міжнародних стандартів антикорупційного менеджменту у ключові сфери діяльності Держприкордонслужби з подальшим їх масштабуванням; застосування комбінованих форм та методів навчання особового складу Держприкордонслужби з питань запобігання корупції, використання у системі навчання спеціалізованих сертифікованих курсів антикорупційного спрямування.



В'ячеслав Топоров,
керівник проекту EU4IBM-Resilience

спеціальний коментар для огляду

Залучення міжнародної експертизи покращило загальну якість та узгодженість процесу розробки Антикорупційної програми. Було надано дуже практичні рекомендації, засновані на міжнародному досвіді. Внесок експерта проекту EU4IBM-Стійкість допоміг покращити виявлення ризиків, актуальність та вимірюваність пропонованих заходів протидії, а також загальну структуру Програми та її додатків. Було запропоновано практичні інструменти щодо обмеження доступу до чутливої інформації, розподілу завдань і ротації, посилення технічного контролю, а також заходів аудиту й обізнаності в найбільш ризикових сферах. Додаткові рекомендації включали посилення заходів, спрямованих як на «посередників» у корупції, так і на хабарників, серед яких інформаційні кампанії, що висвітлюють наслідки спроб хабарництва. Окремий акцент робився на необхідності чіткіших, вимірюваних та орієнтованих на результат показників, що дозволить точніше визначати ризики та покращити систему моніторингу Програми та її додатків.

Загалом у квітні політика інтегрованого управління кордонами дедалі тісніше поєднувалася із євроінтеграційними процесами, реформою сектору безпеки та формуванням нової міграційної політики України. Підготовка стратегічних документів у сфері ІУК, міграції та шенгенського управління супроводжувалася посиленням міжвідомчої координації, розвитком співпраці з європейськими інституціями та адаптацією національних механізмів до практик ЄС. Одночасно міжнародна підтримка дедалі більше охоплювала не лише технічне оснащення та безпековий компонент, а і розвиток інституційної спроможності, кадрового потенціалу та механізмів доброчесності у правоохоронному й митному секторі.

Транспортна інтеграція і розвиток логістики

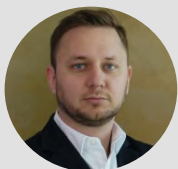
У квітні транспортна політика України поєднувала завдання інтеграції до європейського транспортного простору, адаптації регуляторної бази до стандартів ЄС та розширення міжнародних логістичних маршрутів. Одним із ключових напрямів стало **спрощення процедур для міжнародних перевізників та усунення дублювання контролю**⁷⁶. Уряд інтегрував процедуру отримання сертифіката Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ) до системи обов'язкового технічного контролю вантажівок, що дозволило скасувати окрему дублюючу перевірку для міжнародних перевезень. Рішення скоротило адміністративне навантаження та витрати перевізників, а також відкрило ринок технічного контролю для акредитованих суб'єктів замість монопольної моделі. Одночасно уряд імплементував положення Директиви 2014/45/ЄС щодо класифікації технічних недоліків, єдиних стандартів оцінки транспортних засобів та цифрового обліку результатів перевірок у державній базі даних.

Паралельно Україна продовжила **розширення географії міжнародних автомобільних перевезень та відкриття нових ринків для транспортного бізнесу**⁷⁷. Верховна Рада ратифікувала угоду між Україною та Марокко про міжнародні автомобільні перевезення, яка створила правову основу для двосторонніх, транзитних та мультимодальних перевезень без використання посередницьких маршрутів через треті держави. Рішення пов'язане із запитом бізнесу на диверсифікацію логістичних напрямків та розширення присутності українських перевізників на міжнародних ринках. У результаті розширення міжнародних транспортних домовленостей та відкриття нових маршрутів транспортна політика дедалі більше поєднувалася із завданнями підтримки українського експорту, адаптації логістики до нових умов та збереження конкурентоспроможності українських перевізників.

Важливим напрямом залишалася **адаптація транспортного сектору до європейських регуляторних та інфраструктурних підходів**⁷⁸. Під час міжурядових консультацій у Берліні українська та німецька сторони обговорили підтримку транспортної інфраструктури, розвиток логістики та майбутні угоди про вантажні автоперевезення між Україною та ЄС. Українська сторона наголосила на необхідності закріплення безстрокового формату транспортного «безвізу» для стабільності логістичних ланцюгів та підтримки експорту. Також сторони обговорили механізми міжнародного фінансування відновлення транспортної інфраструктури, зокрема у межах ініціативи CIG4U та Фонду підтримки транспорту України. Значну увагу приділили і залізничному сектору, який в умовах війни залишався критично

важливим для перевезення вантажів, евакуації населення та забезпечення експортної логістики.

Питання **структурної трансформації залізничної галузі** окремо обговорювалися під час конференції «Залізниці України: розвиток та інвестиції»⁷⁹. Представники Мінрозвитку наголошували, що українська залізниця поступово переходить від вантажоцентричної до більш пасажироцентричної моделі, що наближає її до практик країн ЄС. У центрі уваги перебували законодавчі зміни щодо безпеки та інтеграбельності залізничного транспорту, впровадження технічних регламентів та формування нової моделі державного замовлення для підтримки соціально важливих пасажирських перевезень за принципом Public Service Obligation (зобов'язання щодо надання публічних послуг).



Олексій Балеста,
заступник Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Держава чітко визначила стратегічний вибір розвитку галузі, яка відповідає конституційному курсу України на євроінтеграцію. Державне замовлення – це перехідна модель, яка відповідає логіці Public Service Obligation і є важливою складовою нашого євроінтеграційного шляху.

Важливим напрямом залишалася **інтеграція України до міжнародного морського простору та модернізація системи безпеки судноплавства**⁸⁰. У межах візиту української делегації до Лондона Міжнародна морська організація офіційно запустила проєкт «IMO for Ukraine». Ініціатива передбачає підтримку у сфері безпеки судноплавства, розвитку інституційної спроможності та модернізації морської інфраструктури. Одним із ключових елементів стала підготовка до впровадження Maritime Single Window – єдиного морського вікна для електронного обміну інформацією між суднами та державними органами. Паралельно Україна продовжувала піднімати питання протидії російському «тіньовому флоту», безпеки цивільного судноплавства та міжнародної координації у Чорному морі.

Подальшу **модернізацію морського сектору** обговорювали і під час підготовки законопроєкту №14344 щодо комплексного оновлення системи судноплавства⁸¹. Законопроєкт передбачає розмежування функцій державного управління та господарської діяльності у морській сфері, впровадження єдиної системи безпеки судноплавства, цифровізацію процедур та інтеграцію морського «єдиного вікна» за європейською моделлю.

Протягом квітня продовжувалась робота над залученням приватних інвестицій у транспортну інфраструктуру⁸². **Завершення етапу прекваліфікації для концесії Першого та Контейнерного терміналів у порту Чорноморськ** стало одним із найбільших інфраструктурних проєктів у портовій сфері під час війни.



Андрій Кашуба,
заступник Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Цей законопроект закладає стійку основу для безпечної роботи портів та їх сталого розвитку в умовах війни, дає державі реальні інструменти швидкого реагування на виклики та готує галузь до післявоєнного відновлення. Ми приводимо правила у відповідність до міжнародних стандартів і створюємо прозору основу для безпеки, економічного розвитку та європейського майбутнього України як морської держави.

Крім того, Україна та ЄС провели **перше засідання Спільного авіаційного комітету**, ключового органу для імплементації Угоди про спільний авіаційний простір (САП). Під час засідання сторони погодили оновлений перелік актів права ЄС, які Україна має імплементувати у національне законодавство. Попри закритий повітряний простір, Україна продовжувала адаптацію правил безпеки польотів, захисту прав пасажирів та регулювання авіаційного ринку до європейських стандартів.

Питання транспортної інтеграції та відновлення інфраструктури обговорювалися і під час зустрічі української та латвійської делегацій⁸³. Сторони розглянули співпрацю у сфері залізничного транспорту, відновлення локомотивного парку, морської логістики та підготовки до відновлення авіасполучення. Латвійська сторона підтвердила підтримку транспортного «безвізу» між Україною та ЄС, а також готовність долучитися до відновлення транспортної інфраструктури та адаптації авіаційних правил до стандартів Євросоюзу.

Загалом розвиток міжнародних транспортних коридорів поєднувався з інтеграцією України до транспортного простору ЄС, адаптацією регуляторної бази до європейських стандартів та перебудовою логістики в умовах війни. Спрощення процедур для перевізників, цифровізація контролю та розвиток міжнародних транспортних механізмів співпраці супроводжувалися впровадженням європейських підходів до управління транспортною системою. Водночас міжнародна підтримка дедалі більше охоплювала не лише відновлення інфраструктури, а і розвиток інституційної спроможності та інтеграцію України до європейських транспортних і логістичних мереж.

Лінки на публікації

- 1 [Facebook-сторінка Західного регіонального управління Держприкордонслужби України-Західний кордон](#)
- 2 [Увага! На українсько-польському кордоні, в межах Львівської та Волинської областей, зафіксовано накопичення автотранспорту на виїзд з України \(Держприкордонслужба\)](#)
- 3 [Обмеження руху через пункт пропуску «Солотвино – Сігету-Мармацією» продовжено ще на місяць \(Держприкордонслужба\)](#)
- 4 [До уваги водіїв, які планують перетин кордону через пункт пропуску «Рава-Руська» \(Держприкордонслужба\)](#)
- 5 [До уваги громадян, які планують перетинати кордон через пункт пропуску «Медика - Шегині» \(Держприкордонслужба\)](#)
- 6 [Commission welcomes the fully operational Entry/Exit System \(пресслужба Єврокомісії\)](#)
- 7 [За три місяці 2026 року товарообіг України склав \\$33,5 млрд \(Держмитслужба\)](#)
- 8 [За I квартал 2025 року товарообіг України склав \\$28,4 млрд \(Держмитслужба\)](#)
- 9 [За перший квартал 2024 року товарообіг України склав \\$26 млрд \(Держмитслужба\)](#)
- 10 [За перший квартал 2023 року товарообіг склав \\$25,8 млрд, що на 7% менше, ніж за аналогічний період 2022 року \(Держмитслужба\)](#)
- 11 [У березні до Держбюджету спрямовано понад 79 млрд грн митних платежів \(Держмитслужба\)](#)
- 12 [79 млрд грн митних платежів: що сформувало березневі надходження до бюджету? \(Держмитслужба\)](#)
- 13 [Майже 200 млрд грн до бюджету: хто формує митні надходження \(Держмитслужба\)](#)
- 14 [Упродовж I кварталу 2026 року митні органи виявили 2 855 порушень митних правил на 718 млн грн \(Держмитслужба\)](#)
- 15 [За I квартал 2025 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на 1,4 млрд грн \(Держмитслужба\)](#)
- 16 [За I квартал 2024 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на 4,8 млрд грн \(Держмитслужба\)](#)
- 17 [За перший квартал 2023 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на суму 1,2 млрд грн \(Держмитслужба\)](#)
- 18 [МЗС та Офіс з розвитку підприємництва та експорту об'єдналися для просування українського бізнесу на зовнішніх ринках \(МЗС\)](#)
- 19 [Стратегічний вектор ринкового нагляду: фахівці Держпродспоживслужби взяли участь у 34-му засіданні Мережі ЄС з відповідності продукції \(Держпродспоживслужба\)](#)
- 20 [Держпродспоживслужба та Європейська Бізнес Асоціація обговорили ключові питання від епізоотичної безпеки до е-сервісів \(Держпродспоживслужба\)](#)
- 21 [Нові правила міжнародної сертифікації вже в дії: більше можливостей для експорту кормів \(Держпродспоживслужба\)](#)
- 22 [Українські порти виконують показники на 98% попри атаки кожні п'ять днів \(Мінрозвитку\)](#)
- 23 [Керівний комітет схвалив проєкт нового Митного кодексу України з урахуванням коментарів Єврокомісії та пропозицій від бізнесу \(Мінфін\)](#)
- 24 [Відповідає законодавству ЄС: проєкт нового Митного Кодексу України переданий на затвердження Урядом \(Держмитслужба\)](#)
- 25 [Митний огляд «Українська митниця: розвиток попри війну» за I квартал 2026 року: курс на ЄС та розвиток взаємодії \(Мінфін\)](#)
- 26 [Митний огляд «Українська митниця: розвиток попри війну» – підсумки I кварталу 2026 року \(Держмитслужба\)](#)
- 27 [«Митний безвіз» набирає обертів: рекордні показники транзиту у I кварталі 2026 року \(Держмитслужба\)](#)
- 28 [На крок ближче до міжнародного визнання: ще одне українське підприємство отримало статус АЕО-Б \(Держмитслужба\)](#)

- 29 Питання бізнесу до митниці: АЕО (Держмитслужба)
- 30 Розширено функціонал чат-бота Єдиного вікна для міжнародної торгівлі (Держмитслужба)
- 31 Конвенція МДП: Держмитслужба підготувала актуальну консолідовану версію (Держмитслужба)
- 32 Митниця як складова системи правопорядку: результати роботи та подальші кроки (Держмитслужба)
- 33 Українська митниця долучається до визначення стратегічного порядку денного ВМО у Європейському регіоні (Держмитслужба)
- 34 Зміни у корупційному рейтингу: в 2025 році митниця покинула трійку лідерів за оцінками бізнесу (Держмитслужба)
- 35 Довіра зростає: бізнес позитивно оцінює роботу митниці в 2025 році (Держмитслужба)
- 36 Держмитслужба продовжує конструктивну співпрацю з Міжнародним валютним фондом (Держмитслужба)
- 37 єЧерга: 3 мільйони перетинів кордону за онлайн-записом (Мінрозвитку)
- 38 єЧерга розширюється: стартує розробка нових сервісів для легкових авто та оновлення системи для вантажівок і автобусів (Мінрозвитку)
- 39 Перетинати кордон на власному авто буде простіше! (Фейсбук сторінка МОМ в Україні)
- 40 Понад 14 млн переглядів має інтерактивна карта Держмитслужби з інформацією про черги перед пунктами пропуску (Держмитслужба)
- 41 Уряд виділив 718 млн на забезпечення транспортного сполучення в Одеській області та з Молдовою (Мінрозвитку)
- 42 Уряд погодив виділення додаткових коштів для забезпечення сталоготранспортного сполучення в Одеській області та з Молдовою (Агентство відновлення)
- 43 Кабмін включив до переліку пункт пропуску Ямпіль – Косеуць: його запустять після будівництва мосту через Дністер (Elevatorist.com)
- 44 Україна та Молдова посилюють співпрацю у транспортній сфері та розвитку прикордонної інфраструктури (Мінрозвитку)
- 45 На Закарпатті триває будівництво нового пункту пропуску (Агентство відновлення)
- 46 Будівництво пункту перетину «Біла Церква» – у розпалі (Фейсбук сторінка Мирослава Білецького)
- 47 Кулеба - про новий пункт пропуску на кордоні з Румунією: Україні залишилося добудувати інфраструктуру (Укрінформ)
- 48 Розвиток прикордонної інфраструктури: на Вінниччині триває будівництво пункту пропуску «Бронниця-Унгурь» (Агентство відновлення)
- 49 На пункті пропуску «Устилуг–Зосин» завершують ремонт (Волинська ОВА)
- 50 Начальник Чернівецької ОВА Руслан Осипенко відвідав з робочим візитом Селятинську громаду (Чернівецька ОВА)
- 51 Обмін інформацією, спільний митний контроль та мінімізація черг на кордоні стануть пріоритетними у взаємодії митних адміністрацій України та Польщі (Держмитслужба)
- 52 Розвиток прикордонної інфраструктури та питання перевезень: головне з зустрічі делегацій України та Польщі (Мінрозвитку)
- 53 Україна та Молдова налагодили прямий обмін даними на спільному кордоні (Держприкордонслужба)
- 54 Очільник Держмитслужби Орест Мандзій зустрівся з Надзвичайним і Повноважним Послом Республіки Молдова в Україні Віктором Кіріле (Держмитслужба)
- 55 Тривають роботи з будівництва зразкової сервісної зони “Рені – Джурджюлешть” на Одещині (Мінрозвитку)
- 56 Готуємось до відкриття зразкової сервісної зони “Рені – Джурджюлешть” на Одещині (Фейсбук-сторінка Сергія Деркача)
- 57 Україна та Велика Британія спільно працюватимуть над підготовкою проєктів за механізмом публічно-приватного партнерства (Мінрозвитку)

58 Мінрозвитку формує портфель проєктів приватно-приватного партнерства у транспорті та інфраструктурі, – Олексій Кулеба (Мінрозвитку)

59 Проєкт ремонту дороги Нагірне – Добромилівська реалізують у межах міжнародної технічної допомоги (Львівська ОВА)

60 Сучасні рішення для кордону: за підтримки ЄС українські прикордонники освоюють нові системи спостереження (ibm.in.ua)

61 Що заважає Україні виконати ключові умови вступу до ЄС: дискримінація, кордони і міграція без стратегії (Громадський простір)

62 Відбулося засідання міжвідомчої робочої групи з питань координації інтегрованого управління державним кордоном України (Держприкордонслужба)

63 ДМС у Києві готує реформу інтеграції мігрантів під стандарти ЄС (kyiv.news)

64 У Києві обговорили зміцнення зв'язків із закордонними українцями та громадянами України за кордоном (ДМС)

65 У Києві обговорили протидію нелегальній міграції та правопорушенням у міграційній сфері (ДМС)

66 Панельне обговорення Стратегічної цілі щодо законної міграції в Україну (ДМС)

67 У Києві відбулася експертна панель щодо реформування політики інтеграції відповідно до європейських практик (ДМС)

68 Уряд призначив Голову Державної митної служби України (Держмитслужба)

69 Голова Держмитслужби Орест Мандзій приступив до виконання обов'язків (Держмитслужба)

70 Норвегія посилює РХБ-захист українського кордону (Держприкордонслужба)

71 Виконувач обов'язків Голови ДПСУ зустрівся з Міністеркою оборони Королівства Іспанія (Держприкордонслужба)

72 Україна та Канада посилюють співпрацю у митній сфері (Держмитслужба)

73 Взаємодія заради довіри: реалізація Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку (МВС)

74 Регіональний вимір реалізації Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку: конференція у Дніпрі об'єднала ключові інституції (МВС)

75 Погоджено Антикорупційну програму Держприкордонслужби на 2026-2028 роки (Держприкордонслужба)

76 Спрощення процедур для перевізників та інтеграція з ЄС: Уряд ухвалив рішення щодо технічного контролю у рамках перевезень ЄКМТ (Мінрозвитку)

77 Українські перевізники зможуть виконувати автомобільні перевезення з Марокко (Мінрозвитку)

78 Олексій Кулеба обговорив із німецькою стороною підтримку транспорту та логістики (Мінрозвитку)

79 Роль пасажирських перевезень зростає – Олексій Балеста про майбутнє залізниць в Україні (Мінрозвитку)

80 Стартує проєкт “IMO for Ukraine”: ключове з візиту української делегації до Лондону (Мінрозвитку)

81 Комплексне оновлення системи судноплавства: що пропонує законопроєкт №14344 (Мінрозвитку)

82 Концесія терміналів у порту Чорноморськ: завершено етап прекваліфікації (Мінрозвитку)

83 Україна та Латвія посилюють співпрацю у сфері транспорту та інфраструктури (Мінрозвитку)

84 Проєкт Закону про внесення змін до деяких законів України щодо працевлаштування іноземців та осіб без громадянства (Верховна Рада України)