Співфінансується Європейським Союзом

ICMPD
International Centre for Migration Policy Development

Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами

IBM.in.UA

серпень 2026

Зміст

Вступ	3
Рух осіб та товарів	4
Євроінтеграція	9
Реформа української митниці	10
Неінфраструктурні рішення на кордоні	12
Розвиток прикордонної інфраструктури	14
Розвиток спроможностей та міжвідомча взаємодія	18
Транспортна інтеграція і розвиток логістики	20
Лінки на публікації	21

Вступ

У серпні 2026 року ключові зміни у сфері інтегрованого управління кордонами стосувалися митної реформи, модернізації прикордонної інфраструктури, цифровізації контрольних процедур та подальшого наближення до вимог Європейського Союзу. Водночас високий літній пасажиропотік і безпекові ризики для транспортної інфраструктури зберігали значне навантаження на систему управління кордонами та актуальність альтернативних маршрутів для міжнародних перевезень.

У митній сфері центральною подією стало прийняття у першому читанні проєкту нового Митного кодексу України. Паралельно було затверджено оновлений Стратегічний план цифрового розвитку Держмитслужби до 2030 року, розпочалася підготовка до практичного етапу атестації посадових осіб митних органів та продовжилася робота над розвитком системи управління ризиками й програми авторизованого економічного оператора. Ці процеси поєднують законодавче наближення до acquis ЄС із цифровою та інституційною трансформацією митниці.

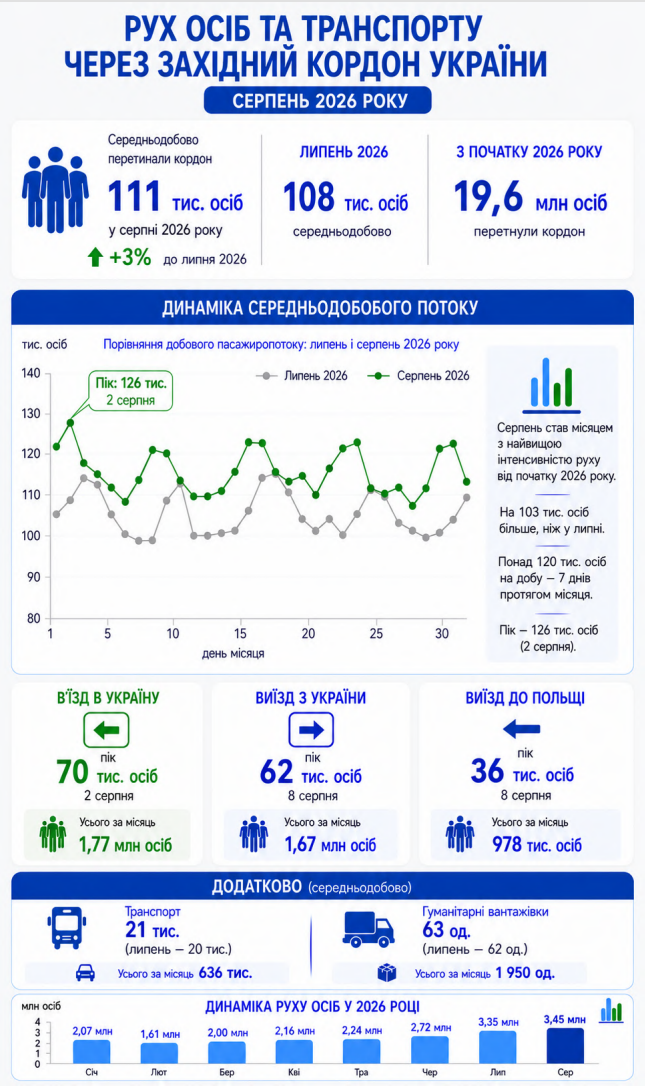
Цифрові й технологічні рішення дедалі ширше застосовувалися у прикордонних і контрольних процедурах. Розвивалися система «єЧерга» та дистанційні сервіси Держприкордонслужби, розширювалося використання бодікамер і планшетів під час митного контролю, а модернізація системи PHIS була пов'язана з подальшою цифровізацією фітосанітарної сертифікації та міжнародного обміну даними.

У серпні тривали розвиток пунктів пропуску та співпраця із суміжними державами. Україна і Молдова опрацьовували розширення спільного контролю та автоматизованого обміну інформацією, на кордоні з Польщею розпочалося будівництво нових зон очікування для вантажного транспорту, а в пункті пропуску «Порубне–Сірет» завершено першу чергу модернізації вантажного термінала. Одночасно тривала підготовка ветеринарного та фітосанітарного контролю до практичного застосування підходів ЄС.

Міжвідомча взаємодія також отримала нові інструменти. Держприкордонслужба та Державна податкова служба України домовилися про автоматизований електронний обмін інформацією, а у сфері протидії нелегальній міграції продовжувалися спільні заходи за участю ДМС, Держприкордонслужби, Нацполіції та СБУ. Наприкінці місяця відбулася зміна у керівництві Держприкордонслужби – тимчасове виконання обов'язків Голови служби було покладено на генерал-майора Вадима Ченчика.

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

Рух осіб та товарів



За щоденною інформацією Західного регіонального управління Державної прикордонної служби України (Держприкордонслужби)[1] у серпні 2026 року інтенсивність руху через західну ділянку державного кордону **залишалася на високому рівні,** сформованому протягом літнього періоду. Після послідовного зростання пасажиропотоку з березня та особливо значного його збільшення у червні–липні, у серпні темпи приросту суттєво сповільнилися. Порівняно з липнем загальна **кількість перетинів збільшилася** приблизно на 3%, тоді як у червні та липні приріст до попереднього місяця перевищував 20%. Таким чином, у серпні пасажиропотік зберігся на високому літньому рівні після значного зростання у попередні два місяці.

Висока інтенсивність руху була характерною не лише для західної ділянки. За даними Держприкордон-служби[2], станом на початок серпня державний кордон України від початку року в обох напрямках перетнули **майже 20,7 млн осіб та 4,6 млн транспортних засобів**, що загалом відповідало показникам 2025 року. Із загальної кількості перетинів 18 млн припадало на громадян України, ще 2,7 млн – на іноземців. Найбільше навантаження серед ділянок державного кордону припадало на кордон із Республікою Польща – понад 10,2 млн перетинів від початку року.

Зростання мобільності особливо посилилося в літні місяці. За загальнодержавними даними, у травні кордон України в обох напрямках перетнули 2,9 млн осіб, у червні – майже 3,6 млн, а в липні – понад 4,3 млн осіб. На західній ділянці Держприкордонслужба оцінювала сезонне збільшення пасажиропотоку в середньому у 20% порівняно із середньорічними показниками, причому найбільше навантаження припадало на вихідні[3]. Від початку літа до початку серпня західну ділянку кордону з країнами ЄС та Молдовою у межах Чернівецької області перетнули понад 6,8 млн осіб та більш як 1,3 млн транспортних засобів.

Також у серпні помітною стала **зміна співвідношення напрямків руху**. Західне регіональне управління Держприкордонслужби на початку місяця повідомляло про переважання руху на в'їзд в Україну, пов'язуючи його зі збільшенням кількості громадян, які поверталися з відпочинку. За сумою оприлюднених добових показників ця тенденція збереглася і за підсумками місяця: кількість перетинів на в'їзд перевищила кількість перетинів на виїзд.

Основне навантаження продовжувало концентруватися **на українсько-польській ділянці.** Серед найбільш завантажених були пункти пропуску «Шегині–Медика» та «Краківець–Корчова», значний пасажиропотік також фіксували у пунктах пропуску «Устилуг–Зосін», «Ужгород– Вишнє Нємецьке», «Чоп (Тиса)–Захонь», «Лужанка–Берегшурань» та «Порубне–Сірет» В умовах сезонного збільшення навантаження Держприкордонслужба завчасно посилила прикордонні наряди та збільшила кількість автоматизованих робочих місць у пунктах пропуску.

Для системи інтегрованого управління кордонами така динаміка означає, що в літній період йдеться вже не лише про реагування на окремі пікові дні, а про **необхідність забезпечувати стабільну роботу пунктів пропуску в умовах тривалого високого навантаження.** Особливого значення набувають оперативний перерозподіл потоків між пунктами пропуску, координація із суміжними державами та використання наявної пропускної спроможності протягом усього періоду сезонно високої мобільності.

Водночас упродовж серпня **робота окремих пунктів пропуску на українсько-молдовському кордоні тимчасово обмежувалася через наслідки російських атак.** 9 серпня через пошкодження ділянки автошляху «Одеса–Рені» було ускладнено доступ до окремих пунктів пропуску[4], рух частково відновили того ж дня[5]. 21 серпня після атаки ударних безпілотників тимчасово припинив роботу пункт пропуску «Табаки–Мирне», який відновив пропускні операції наступного дня із використанням тимчасових робочих місць та резервного живлення[6,7]. 25 серпня внаслідок чергової атаки було пошкоджено пункт пропуску «Виноградівка–Вулкенєшть»[8]; після першочергових відновлювальних робіт його роботу відновили 26 серпня[9].

Додатковим чинником, що впливає на організацію пропускних операцій на кордонах з країнами ЄС, стало **впровадження Entry/Exit System (EES)**. Держприкордонслужба звернула увагу, що первинна реєстрація в системі, яка передбачає формування фото- та біометричного профілю, може збільшувати тривалість проходження контролю. EES також забезпечує автоматичний облік дозволеного строку перебування за правилом 90/180 та передбачає відмову від проставлення штампів у паспортах. Роботу системи Держприкордонслужба продемонструвала на прикладі румунського пункту пропуску «Порубне–Сірет»[10].

У січні–липні 2026 року за інформацією Державної митної служби України (Держмитслужба) **товарообіг України зріс до $82,2 млрд**[11], що на 19% більше, ніж за аналогічний період 2025 року ($69,1 млрд)[12], на 33,2% більше, ніж у 2024 році ($61,7 млрд)[13], та на 43% перевищує показник 2023 року ($57,5 млрд)[14].

Як і в першому півріччі, основним чинником зростання залишався імпорт. За рік його обсяг збільшився з $45,9 млрд до $58,1 млрд (+26,6%), тоді як експорт – з $23,2 млрд до $24,1 млрд (+3,9%). У результаті від'ємне сальдо торгівлі товарами збільшилося з $22,7 млрд до $34 млрд.

Найбільш динамічно серед основних товарних груп **продовжував зростати імпорт машин, устаткування та транспорту**: з $10,6 млрд у 2023 році до $25,7 млрд у 2026 році, тобто у 2,4 раза. Імпорт паливно-енергетичних товарів за цей період збільшився з $6,4 млрд до $8,5 млрд, продукції хімічної промисловості – з $6,4 млрд до $8 млрд. Водночас структура основних експортних позицій залишалася відносно стабільною, а найбільшою товарною групою залишалися продовольчі товари.

Серед торговельних партнерів найбільш помітною залишається **динаміка імпорту з Китаю:** його обсяг зріс із $5,6 млрд у січні–липні 2023 року до $16,8 млрд у 2026 році – утричі. Польща зберегла перше місце серед напрямків українського експорту, хоча його обсяг був дещо нижчим, ніж роком раніше – $2,8 млрд проти $2,9 млрд.

Окремої уваги потребує динаміка **оподаткованого імпорту**. Його частка в загальному імпорті скоротилася з 84% у 2024 році до 76% у 2025 році та близько 70% у 2026 році, тоді як податкове навантаження на 1 кг оподаткованого імпорту за цей період зросло з $0,50 до $0,59. Як і в попередньому періоді, поєднання цих тенденцій потребує окремого аналізу структури ввезених товарів та особливостей їх оподаткування.

У липні 2026 року Держмитслужба перерахувала до державного бюджету **78,3 млрд грн митних платежів** – найвищу місячну суму за період дії воєнного стану[15]. Порівняно з липнем 2025 року надходження збільшилися на 13,2 млрд грн, або 20,3%. Від початку року до бюджету було спрямовано понад 498,4 млрд грн митних платежів.

При цьому збільшення надходжень відбувалося на тлі різноспрямованої динаміки імпорту[16]. У липні його фізичні обсяги були на 10,8% меншими, ніж роком раніше, тоді як вартість імпорту в доларовому еквіваленті зросла на 10,8%, а податкове навантаження на одиницю ваги – на 25,1%. Найбільші надходження забезпечили нафтопродукти – 22,6 млрд грн, легкові автомобілі – 6,5 млрд грн, природний та нафтові гази – 2,1 млрд грн.

Одночасно **зросли обсяги пільг зі сплати митних платежів**. У липні їх було надано на 36,5 млрд грн, що становило 46,7% від суми надходжень до бюджету та на 24,9% перевищувало показник липня 2025 року. Найбільшу частку – 59,2%, або 21,6 млрд грн – становили пільги при імпорті товарів оборонного призначення. Від початку року загальна сума пільг досягла 245,7 млрд грн, що на 41,8% більше, ніж за аналогічний період 2025 року[17].

За сім місяців 2026 року митні органи виявили **6 797 порушень митних правил** – на 20% більше, ніж за аналогічний період 2025 року[18]. Водночас вартість предметів правопорушень становила понад 2,7 млрд грн. У 2 803 справах тимчасово вилучено предмети правопорушень на 443 млн грн, а до суду передано 4 132 справи на суму майже 2 млрд грн.

На тлі посилення російських атак на портову та залізничну інфраструктуру, а також цивільні судна у Чорному морі у серпні актуалізувалося **питання розширення альтернативних маршрутів для українського експорту**. Міністерство з відновлення, інфраструктури та транспорту України (Мінрозвитку) спільно з АТ «Укрзалізниця» та представниками бізнесу опрацьовувало можливості переорієнтації аграрних, металургійних та інших вантажів через західні прикордонні переходи, Молдову і Румунію до порту Констанца, а також польський та угорський напрямки. Окремо обговорювалися пропускна спроможність прикордонних переходів і транспортної інфраструктури та необхідність узгодження цих питань з європейськими партнерами[19].

Одним із практичних кроків для розширення альтернативної логістики стало рішення Молдови **на 50% знизити до кінця 2026 року вартість транзиту** українських вантажів. Молдовський напрямок може використовуватися для перевезень до порту Рені, молдовських портів на Дунаї та портів Румунії, а пільгові умови поширюють значення цього маршруту не лише на експортні, а й на імпортні перевезення[20].

Розширення використання молдовського маршруту водночас потребує **врахування особливостей митного транзиту**. Держмитслужба уточнила, що перевезення через територію Молдови може здійснюватися із застосуванням декларації ТР 82 АА або декларації Т1 у межах процедури спільного транзиту. При цьому територіальна чинність загальних та індивідуальних гарантій, виданих в Україні, наразі не поширюється на Молдову, тому для Т1 необхідне окреме гарантування.

Для зменшення навантаження безпосередньо на кордоні Держмитслужба рекомендує оформлювати транзитні декларації у внутрішніх підрозділах митниць, а не у пунктах пропуску[21].

Питання **стійкості експортної логістики** порушувалося у серпні й на рівні взаємодії України з Європейським Союзом. Під час телефонної розмови Міністра закордонних справ України Андрія Сибіги з високою представницею ЄС із закордонних справ та безпекової політики Каєю Каллас окрему увагу приділили безпеці в Чорному морі та українського морського зернового коридору. На тлі російських атак на порти та цивільні судна безпека морських перевезень залишається одним із чинників, що впливають на стабільність українського експорту та посилюють актуальність диверсифікації логістичних маршрутів[22].

Окремим напрямом змін у серпні стала **адаптація контрольних процедур до оновлених вимог Європейського Союзу**. 12 серпня 2026 року набрав чинності Делегований регламент (ЄС) № 2026/1052, яким оновлено правила ввезення до ЄС тварин, зародкового матеріалу та продукції тваринного походження з третіх країн. Для окремих товарів передбачена можливість встановлення додаткових умов, зокрема щодо досліджень, документів і сертифікатів, а також посилено вимоги до простежуваності та ідентифікації. Для українських експортерів це означає необхідність перегляду окремих виробничих процесів, систем простежуваності та підготовки експортної документації[23].

Невідповідність новим вимогам щодо простежуваності, документів або виробничих процедур може створювати **додаткові бар'єри для доступу окремих видів української продукції на ринок ЄС**. У цьому контексті своєчасна адаптація операторів ринку та контрольних процедур набуває додаткового значення для безперешкодного переміщення відповідних товарів через кордон. Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів (Держпродспоживслужба), зокрема, рекомендує експортерам перевірити системи простежуваності, технологічні процеси, внутрішні процедури контролю та порядок оформлення ветеринарних сертифікатів і супровідних документів.

Високий пасажиропотік, ризики тимчасового порушення роботи пунктів пропуску внаслідок російських атак, можливий перерозподіл вантажних потоків на альтернативні сухопутні та дунайські маршрути, а також оновлення вимог ЄС формують різні за характером навантаження на систему управління кордонами. За таких умов особливого значення набувають координація із суміжними державами, оперативне управління пропускною спроможністю, ризик-орієнтований митний контроль та своєчасна адаптація процедур до законодавства ЄС. Водночас зростання кількості виявлених порушень митних правил і значні обсяги пільгового імпорту актуалізують необхідність зберігати баланс між спрощенням законної торгівлі та належним рівнем контролю.

Євроінтеграція

У серпні Україна продовжувала переговорний процес щодо вступу до Європейського Союзу вже **з двома відкритими із шести переговорних кластерів**. Як зазначив Міністр закордонних справ України Андрій Сибіга в авторській статті до першого числа наукового видання Дипломатичної академії України «Academia Diplomatica UA, робота триває як із Брюсселем, так і зі столицями держав-членів ЄС[24]. Першим, 15 червня, було відкрито кластер 1 «Основи процесу вступу», який охоплює, зокрема, верховенство права, функціонування демократичних інституцій, реформу державного управління та економічні критерії. 14 липня відкрито кластер 6 «Зовнішні відносини», до якого належать глава 30 «Зовнішні відносини» та глава 31 «Зовнішня, безпекова та оборонна політика».

На секторальному рівні паралельно триває практична підготовка до застосування норм ЄС. У серпні Держпродспоживслужба продовжила роботу з **наближення фітосанітарної системи до європейських вимог**. Одним із напрямів стала підготовка до впровадження системи паспортів рослин. Під час спеціалізованого навчання українські фітосанітарні інспектори та представники бізнесу вивчали досвід Данії щодо реєстрації та уповноваження операторів ринку на видачу паспортів рослин, проведення необхідних обстежень, визначення критичних точок та контролю діяльності операторів. Окремо розглядалися інтернет-торгівля та робота європейської системи повідомлень iRASFF/Europhyt outbreak[25]. Така підготовка є частиною переходу від нормативного наближення до практичного застосування acquis ЄС та передбачає адаптацію не лише законодавства, а й роботи інспекторів, операторів ринку та механізмів контролю.

цитата

Вадим Чайковський,
заступник Голови Держпродспоживслужби,
Головний державний фітосанітарний інспектор України

Підготовка України до членства в Європейському Союзі – це не лише адаптація законодавства, а й практичне впровадження європейських підходів у щоденну роботу».

Відкриття переговорних кластерів формує загальну рамку подальших реформ, тоді як підготовка до застосування європейських фітосанітарних процедур демонструє їх практичний вимір. На цьому етапі ключовим завданням стає забезпечення інституційної та операційної готовності відповідальних органів і бізнесу до роботи за новими правилами, щоб подальша імплементація acquis ЄС не створювала додаткових процедурних бар'єрів для переміщення товарів через кордон.

Реформа української митниці

У серпні одним із ключових етапів митної реформи стало просування **проєкту нового Митного кодексу України**. 19 серпня Верховна Рада України прийняла у першому читанні законопроєкт № 15450, який має забезпечити перехід на єдині з ЄС митні правила, термінологію та стандарти безпеки. Документ є одним із ключових законодавчих актів у межах переговорів за главою 29 «Митний союз». Набрання Кодексом чинності заплановано на 1 грудня 2027 року, а перехід на передбачені ним електронні системи має завершуватися поетапно до кінця 2029 року[26]. Проєкт передбачає перехід на митну термінологію та процедури ЄС, систему авторизацій, європейські підходи до декларування, митного боргу, гарантій та звільнень від сплати мита. Для бізнесу зберігається безперервність чинних авторизацій та переваги статусу авторизованого економічного оператора, а також запроваджується процедура «права бути почутим», за якою бізнес зможе довести обґрунтованість своєї митної вартості ще до прийняття митницею формального рішення. Окремим напрямом є цифровізація – обмін даними між бізнесом і митницею має здійснюватися через електронне «єдине вікно» з автоматичним надходженням дозвільних документів від інших державних органів.

Паралельно у серпні було визначено **довгострокову рамку цифрової трансформації митниці**. Міністерство фінансів України (Мінфін) затвердило оновлений Стратегічний план цифрового розвитку Держмитслужби до 2030 року, орієнтований на сумісність українських інформаційних систем із системами ЄС. План передбачає розвиток електронних систем для імпорту, експорту, міжнародного транзиту, попереднього інформування та централізованого митного оформлення, а також подальший розвиток автоматизованої системи митного оформлення, системи управління ризиками та «Єдиного вікна для міжнародної торгівлі»[27].

Іншим компонентом реформи стало **інституційне оновлення Держмитслужби**. 11 серпня розпочали роботу комісії з проведення одноразової атестації посадових осіб митних органів. Атестація передбачає оцінювання знань законодавства, загальних здібностей, професійної компетентності та відповідності критеріям доброчесності[28]. Практичний етап планується розпочати у вересні 2026 року; першими атестацію проходитимуть керівники центрального апарату та митних органів і їхні заступники.

Фото: Держмитслужба

Окремим напрямом інституційних змін залишається **взаємодія митниці з бізнесом**. У серпні Державна митна служба України та Рада бізнес-омбудсмена домовилися оновити Меморандум про співпрацю, зокрема щодо обміну інформацією та реагування на проблемні питання під час митного оформлення. За даними Ради бізнес-омбудсмена, скарги на дії митних органів становлять близько 6% від загальної кількості звернень бізнесу. Водночас в умовах російських атак, що впливають на логістику та інфраструктуру, сторони окремо акцентували на необхідності передбачуваності митних процедур та оперативної комунікації між митницею і підприємцями[29].

У цьому ж контексті у серпні Держмитслужба та Міжнародний валютний фонд опрацьовували **питання доброчесності персоналу, підготовки нової Антикорупційної програми, організації атестації та оцінювання ефективності митного контролю.** Окрему увагу було приділено методології оцінювання впливу контрольних заходів, яка має використовуватися для вдосконалення системи управління ризиками та пошуку балансу між контролем і спрощенням процедур. Також розглядалися розвиток програми авторизованого економічного оператора та пріоритети цифровізації митниці[30].

Серпневі рішення формують комплексну рамку подальшої трансформації митниці, що одночасно охоплює наближення законодавства до acquis ЄС, цифровізацію процедур та інституційне оновлення. Ключовим викликом на наступних етапах стане практична реалізація цих змін – забезпечення сумісності інформаційних систем з ЄС, належної роботи системи управління ризиками, професійності та доброчесності персоналу, а також передбачуваності процедур для бізнесу. При цьому важливим залишається баланс між посиленням митного контролю та спрощенням законної торгівлі, який безпосередньо залежатиме від якості впровадження передбачених реформ.

Неінфраструктурні рішення на кордоні

У серпні продовжилося впровадження цифрових і технологічних рішень, спрямованих на **вдосконалення процедур контролю та організації руху через державний кордон**. Одним із таких інструментів є «єЧерга», яка дає змогу відокремити фізичне очікування транспортних засобів перед пунктами пропуску від черги на майбутній перетин кордону. Мінрозвитку звернуло увагу, що кількість вантажівок, зареєстрованих у системі, відображає попит на перетин кордону, а не фактичну кількість транспортних засобів на під'їздах до пунктів пропуску. У серпні збільшення кількості реєстрацій відповідало сезонному зростанню міжнародних автомобільних перевезень, водночас на окремих пунктах пропуску на українсько-польському кордоні прогнозований час очікування зростав через уповільнення оформлення транспортних засобів польською стороною[31]

У митному контролі розширюється використання технічних засобів, спрямованих одночасно на документування процедур та зменшення впливу людського фактора. 10 серпня посадові особи митних органів розпочали **використовувати нагрудні відеореєстратори** у пункті пропуску «Старокозаче–Тудора» на українсько-молдовському кордоні[32]. Пілотне використання бодікамер розпочалося ще у листопаді 2023 року в пункті пропуску «Рава-Руська–Гребенне», після чого практику почали поширювати на інші пункти пропуску. Відеофіксація дає можливість документувати дії посадових осіб під час митного оформлення та використовувати записи у спірних ситуаціях, а також має антикорупційну складову.

Ще одним практичним рішенням стало **використання планшетів під час митного контролю**. Після завершення пілотного проєкту в пункті пропуску «Грушів–Будомєж» їх застосування запроваджено на постійній основі[33]. Інспектор може безпосередньо в зоні митного контролю фотографувати транспортний засіб та результати огляду, а матеріали через захищені канали одразу надходять до митної інформаційної системи. Це усуває необхідність повертатися до стаціонарного робочого місця для повторного внесення даних та зменшує ризики підміни фотоматеріалів. Держмитслужба опрацьовує поширення практики на інші пункти пропуску на кордоні з Польщею; загалом визначена потреба в оснащенні планшетами 42 автомобільних пунктів пропуску.

Цифровізація процедур охоплює й **фітосанітарний контроль.** У серпні Держпродспоживслужба визначила подальші напрями модернізації інформаційно-комунікаційної системи PHIS (Phytosanitary Inspection System), зокрема з урахуванням вимог інформаційної безпеки та кіберзахисту. PHIS інтегрована з міжнародною системою електронної фітосанітарної сертифікації ePhyto та забезпечує електронний супровід контролю експорту, імпорту і переміщення продукції рослинного походження. Подальша модернізація системи має підтримувати цифровізацію сертифікації зерна та іншої рослинної продукції, електронний обмін сертифікатами між країнами та зменшення ризиків використання підроблених документів[34].

Окремий напрям – перенесення частини взаємодії з громадянами за межі пунктів пропуску. За перші три місяці роботи **електронним «Особистим кабінетом» Держприкордонслужби** скористалися понад 170 тис. громадян, із яких майже 1,5 тис. отримали інформацію про наявність щодо себе обмеження права на виїзд за кордон. Сервіс дає можливість перевірити таку інформацію дистанційно та, за потреби, врегулювати відповідні питання до прибуття до пункту пропуску[35].

Розвиток таких рішень дає змогу вдосконалювати пропускні та контрольні процедури без безпосереднього розширення фізичної інфраструктури пунктів пропуску. Електронне управління чергами, дистанційні сервіси, автоматизація окремих операцій та цифровий обмін даними можуть зменшувати навантаження на пункти пропуску, тоді як бодікамери й мобільні технічні засоби посилюють прозорість і документування контролю. Водночас розширення таких інструментів підвищує значення сумісності інформаційних систем, захисту даних і кібербезпеки, а також їх послідовного масштабування на різні ділянки кордону.

Розвиток прикордонної інфраструктури

У серпні Україна та Республіка Молдова продовжили роботу над **підвищенням пропускної спроможності спільної ділянки кордону, розвитком спільного контролю та автоматизованого обміну інформацією.** Під час зустрічі керівників митних адміністрацій двох країн 7 серпня окрему увагу було приділено можливому перерозподілу вантажних потоків в умовах безпекових ризиків для чорноморської логістики. Українська сторона звернулася до Молдови з пропозицією розглянути можливість збільшення пропускної спроможності автомобільних пунктів пропуску як тимчасового заходу для забезпечення зовнішньої торгівлі. Для зменшення пікового навантаження під час сезонних перевезень сільськогосподарської продукції запропоновано, де це можливо, дозволити переміщення через автомобільні пункти пропуску порожніх вантажних транспортних засобів, які повертаються в Україну після розвантаження за кордоном, а також збільшити кількість митників для пришвидшення пропуску вантажівок[36].

акцент

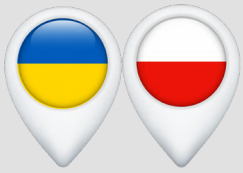
Раду Врабіє,
Директор Митної служби Республіки Молдова

підтвердив, що партнерство між митними органами Республіки Молдова та України має стратегічне значення, особливо в нинішньому регіональному контексті та з огляду на спільне прагнення до інтеграції в Європейський Союз.

Важливою складовою двосторонньої співпраці залишається **розвиток спільного контролю та цифрового обміну даними.** Сторони обговорили стан і перспективи спільного контролю, реконструкцію діючих пунктів пропуску та створення інфраструктури пункту пропуску «Ямпіль–Косеуць». Серед запропонованих практичних рішень – пілотний автоматизований обмін інформацією про результати зважування транспортних засобів у пункті пропуску «Могилів-Подільський–Отач». У пункті пропуску «Рені–Джюрджюлешть» пропонується вдосконалити процедури спільного контролю, запровадити взаємне визнання результатів митного контролю товарів і транспортних засобів та автоматизований обмін інформацією про їх переміщення через державний кордон. Реалізація таких рішень

потенційно дає змогу скорочувати дублювання окремих контрольних операцій та посилювати координацію між службами двох держав.

Паралельно у серпні продовжувалася **модернізація фізичної інфраструктури українсько-молдовської ділянки.** У пункті пропуску «Кельменці– Ларга» завершено комплексне оновлення із застосуванням модульної інфраструктури[37]. Замість металевих вагончиків, у яких раніше працювали посадові особи, встановлено нові модульні приміщення для прикордонної та митної служб, відремонтовано дорожнє покриття та навіси, облаштовано санітарну зону, автономну систему каналізації та систему водозабезпечення. За інформацією Мінрозвитку, модульні рішення вже застосовуються для оновлення понад 10 пунктів пропуску і надалі планується їх масштабування там, де вони дозволяють швидше провести необхідну модернізацію. Окремим питанням під час модернізації «Кельменці – Ларга» стали безпека та інклюзивність.



На українсько-польській ділянці кордону у серпні основна увага була зосереджена **на розвитку інфраструктури для організації вантажних потоків та очікування транспортних засобів перед пунктами пропуску**. На Львівщині розпочалося будівництво нових паркувальних майданчиків біля пунктів пропуску «Рава-Руська–Гребенне» та «Краківець–Корчова»[38]. Проєкт реалізується в межах програми Connecting Europe Facility (CEF) та є частиною ініціативи ЄС «Шляхи солідарності ЄС – Україна», спрямованої на розвиток транспортного сполучення та модернізацію прикордонної інфраструктури.

Проєкт передбачає створення 270 паркувальних місць біля пункту пропуску «Рава-Руська–Гребенне» та 200 місць біля «Краківець–Корчова». Майданчики призначені для тимчасової зупинки вантажного транспорту, очікування перед перетином кордону та відпочинку водіїв. На обох об'єктах уже розпочато підготовчі й будівельні роботи, зокрема перенесення інженерних мереж та облаштування систем водовідведення. Наступні етапи передбачають облаштування дорожнього покриття, освітлення, тротуарів і перехідно-швидкісних смуг, а також санітарно-побутових приміщень зі стаціонарним електро- та водопостачанням.

Розвиток таких зон очікування має значення не лише для комфорту водіїв, а й для організації під'їздів до пунктів пропуску та управління вантажними потоками. В умовах значного навантаження на автомобільний напрямок відокремлення зони очікування від безпосередньої території пункту пропуску дозволяє впорядковувати рух вантажівок і зменшувати навантаження на під'їзні дороги. Цей напрям безпосередньо доповнює

цифрове управління чергою: фізична інфраструктура для очікування та система єЧерга мають працювати як взаємопов'язані елементи організації руху до кордону. Сам проєкт співфінансується Європейським Союзом у розмірі до 50%.

На українсько-румунській ділянці кордону у серпні ключовим інфраструктурним проєктом залишалася **модернізація міжнародного автомобільного пункту пропуску «Порубне–Сірет»**. 11 серпня було завершено першу чергу модернізації вантажного термінала та розпочато підготовку до наступного етапу – його оснащення сучасним обладнанням для здійснення митного та прикордонного контролю[39]. Проєкт реалізується за підтримки Європейського Союзу в межах програми Connecting Europe Facility (CEF) як частина розвитку транс'європейської транспортної мережі TEN-T та співфінансується ЄС і Державним бюджетом України у співвідношенні 50/50

У межах першої черги створено інженерну основу для роботи розширеного вантажного термінала. Наступний етап передбачає технологічне оснащення термінала та подальше розширення інфраструктури. Загалом проєктом передбачено чотири додаткові смуги для в'їзду вантажного транспорту в Україну, впровадження сучасних технологічних рішень для митного та прикордонного контролю та облаштування організованої зони очікування для вантажівок.

Наприкінці серпня під час огляду реалізації проєкту Мінрозвитку окремо акцентувало на необхідності усунення інфраструктурних обмежень, які впливають на рух вантажного транспорту через «Порубне – Сірет». Після завершення всіх запланованих етапів українська частина пункту пропуску матиме додаткові смуги та нові системи контролю[40]. Подальше збільшення пропускної спроможності залежатиме не лише від завершення модернізації української частини пункту пропуску, а й від узгодженості інфраструктурних рішень між Україною та Румунією.

цитата

Сергій Деркач,
перший заступник міністра з відновлення, інфраструктури та транспорту України

Модернізація пункту пропуску "Порубне – Сірет" є частиною системної роботи з розвитку прикордонної інфраструктури та інтеграції України до європейської транспортної мережі. Важливо, щоб розширення пункту пропуску відбувалось дзеркально – тобто з румунського боку кордону також. Саме це дозволить повноцінно збільшити пропускну здатність цього пункту. Зі свого боку готуємось до наступного етапу – будівництва вантажного терміналу

У серпні продовжилася **практична підготовка української системи ветеринарного та фітосанітарного контролю на кордоні до застосування підходів ЄС.** Українська делегація за участю представників Верховної Ради України, Секретаріату Кабінету Міністрів України, Мінагрополітики та Держпродспоживслужби вивчала організацію офіційного контролю на зовнішньому кордоні ЄС у Литві. Навчальний візит відбувся в межах проєкту ILCA III – EU4SaferFood, що фінансується Європейським Союзом[41].

Основна увага приділялася інфраструктурі прикордонних інспекційних постів, необхідним приміщенням та обладнанню, оцінці ризиків, визначенню періодичності документальних і фізичних перевірок, використанню інформаційних систем та оперативному обміну даними між службами.

Для України такий досвід має практичне значення в контексті подальшого наближення системи прикордонного контролю до вимог ЄС. Йдеться не лише про адаптацію процедур, а й про готовність відповідної інфраструктури, застосування ризик-орієнтованих підходів, цифровий обмін інформацією та взаємодію компетентних органів. Саме поєднання цих елементів має враховуватися під час подальшого розвитку ветеринарного та фітосанітарного контролю на українському кордоні.

Протягом місяця розвиток прикордонної інфраструктури охоплював одразу кілька важливих для системи інтегрованого управління кордонами напрямів – розширення спроможності пунктів пропуску, облаштування зон очікування, розвиток спільного контролю й автоматизованого обміну даними та підготовку до застосування стандартів ЄС. Сукупно ці заходи спрямовані на формування більш узгодженої моделі управління потоками через кордон, у якій фізична інфраструктура поєднується з технологічними та процедурними рішеннями. Водночас ключовою умовою їх ефективності залишається синхронізація дій із суміжними державами: збільшення спроможності лише з українського боку не забезпечує відповідного збільшення пропускної спроможності всього маршруту. Тому подальший розвиток потребує узгодження інфраструктурних проєктів, процедур контролю та інформаційного обміну по обидва боки кордону.

Розвиток спроможностей та міжвідомча взаємодія

У серпні одним із напрямів розвитку міжвідомчої взаємодії стала **подальша цифровізація обміну даними між державними органами.** Держприкордонслужба та Державна податкова служба України підписали Договір і Протокол про інформаційну взаємодію, що передбачають автоматизований електронний обмін інформацією через захищені інформаційні системи. Новий механізм має замінити опрацювання окремих запитів та обмін інформацією шляхом офіційного листування, водночас він не передбачає розширення повноважень служб, запровадження нових перевірок або зміни правил перетину державного кордону. Запити здійснюватимуться за визначених законодавством підстав із використанням кваліфікованого електронного підпису та фіксацією дій користувачів у журналах аудиту[42].

цитата

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

Автоматизований обмін інформацією дозволить значно скоротити час опрацювання запитів, підвищити ефективність роботи обох служб та забезпечити належний рівень захисту інформації.

«Важливою складовою міжвідомчої координації залишається **протидія нелегальній міграції.** За результатами загальнодержавних профілактичних заходів «Мігрант», які тривають із 22 травня, станом на 31 липня було виявлено 807 нелегальних мігрантів. Державна міграційна служба України (ДМС) прийняла 636 рішень про примусове повернення та 171 рішення про примусове видворення, ще 788 іноземцям заборонено в'їзд в Україну. До проведення заходів, крім ДМС, залучено близько 900 представників органів охорони державного кордону, Національної поліції України та Служби безпеки України. Такий формат передбачає координацію різних органів не лише безпосередньо на державному кордоні, а й під час контролю за дотриманням міграційного законодавства всередині країни[43].

Окремим напрямом залишалося **посилення операційних і технічних спроможностей Держприкордонслужби в умовах воєнних загроз.** Під час візиту на Одещину представників Конгресу США та Тимчасово повіреної у

справах США в Україні Сандри Аудкірк партнерам представили роботу поста технічного спостереження, безпілотних комплексів і мобільних вогневих груп. Сторони обговорили актуальні безпекові загрози у південному регіоні та потреби Держприкордонслужби в сучасних радіолокаційних станціях, безпілотних системах та іншому спеціалізованому обладнанні. У цьому контексті міжнародна співпраця охоплює не лише традиційні завдання прикордонного контролю, а й розвиток спроможностей, необхідних для охорони державного кордону в умовах російських атак[44].

Наприкінці місяця відбулася **зміна у керівництві Держприкордонслужби**. 31 серпня Президент України Указом № 837/2026 доручив заступнику Голови Держприкордонслужби генерал-майору Вадиму Ченчику тимчасово виконувати обов'язки Голови Держприкордонслужби.

Спільним для цих процесів є посилення координації між органами, залученими до управління кордонами, та поступовий перехід до більш автоматизованої взаємодії. Водночас ефективність такої координації залежить від належного обміну даними, чіткого розподілу повноважень і достатніх операційних спроможностей служб.

Транспортна інтеграція і розвиток логістики

У серпні **Уряд визначив подальшу інтеграцію транспортної системи України до ЄС одним із пріоритетів на 2026–2027 роки[45].** План дій передбачає розвиток транспортної інфраструктури у зв'язці з транс'європейською транспортною мережею TEN-T, модернізацію пунктів пропуску, продовження «транспортного безвізу», розвиток залізничного сполучення європейської колії та забезпечення стабільної роботи морських портів. На кордоні заплановано відкрити новий пункт пропуску з Румунією, модернізувати п'ять діючих пунктів пропуску та збільшити їхню пропускну спроможність загалом на 15%.

У залізничному секторі передбачено подальшу інтеграцію з європейською мережею, зокрема **розширення електрифікації західного напрямку та розвиток колії європейського стандарту до кордону з державами ЄС**. В автомобільному транспорті пріоритетами залишаються продовження «транспортного безвізу», цифровізація перевезень та впровадження європейських стандартів безпеки. Для морського транспорту основним завданням визначено стабільну роботу портів Великої Одеси та Дунайського регіону, цифровізацію портових процесів і скорочення простою суден.

Реалізація цих планів відбувається в умовах значних безпекових ризиків для морської логістики. У серпні Україна звернулася до Міжнародної морської організації (IMO) у зв'язку з посиленням російських атак на цивільне судноплавство[46]. За даними Мінрозвитку, протягом липня та першої половини серпня російських атак зазнали 52 цивільні судна, які перебували в українських портах або прямували до них чи з них.

Від початку повномасштабного вторгнення було пошкоджено або частково зруйновано 1090 об'єктів портової інфраструктури та 262 торговельні судна. Водночас морські перевезення продовжуються: від початку 2026 року Україна забезпечила експорт понад 27 млн тонн продовольчих вантажів. Посилення атак створює ризики для стабільної роботи Українського морського коридору та зберігає актуальність розвитку альтернативних маршрутів через західний кордон і Дунайський регіон.

Інтеграція транспортної мережі України до ЄС за таких умов поєднується із завданням забезпечення стійкості міжнародної логістики. Розвиток автомобільних і залізничних сполучень, модернізація пунктів пропуску та підтримання роботи морських маршрутів мають розглядатися як взаємодоповнювальні складові транспортного сполучення України з ЄС.

Лінки на публікації

1 Фейсбук-сторінка Західного регіонального управління Держприкордонслужби

2 Понад 20 мільйонів осіб перетнули кордон України з початку року (Держприкордонслужба)

3 З початку літа західний кордон перетнули понад 6,8 мільйона осіб (Фейсбук-сторінка Західного регіонального управління Держприкордонслужби України)

4 Обмежено рух до окремих пунктів пропуску на кордоні з Молдовою (Держприкордонслужба)

5 Рух на автошляху «Одеса – Рені» частково відновлено (Держприкордонслужба)

6 Пункт пропуску «Табаки» тимчасово не працює через наслідки ворожої атаки (Держмитслужба)

7 Міжнародний пункт пропуску «Табаки – Мирне» на українсько-молдовському кордоні відновив роботу після пошкодження внаслідок атаки російських ударних безпілотників (Держмитслужба)

8 Тимчасово призупинено роботу пунктупропуску на кордоні з Молдовою (Агентство відновлення)

9 Відновлено роботу пункту пропуску «Виноградівка – Вулкенєшть» (Агентство відновлення)

10 Без штампів у паспорті та фіксація біометричних даних: як працює нова система EES на кордонах країн ЄС? (Фейсбук-сторінка Держприкордонслужби)

11 За сім місяців 2026 року товарообіг України склав $82,2 млрд (Держмитслужба)

12 За 7 місяців 2025 року товарообіг України склав $69,1 млрд (Держмитслужба)

13 За 7 місяців 2024 року товарообіг України склав $61,7 млрд (Держмитслужба

14 За 7 місяців 2023 року товарообіг склав $57,5 млрд, що на 3% більше, ніж в 2022 (Держмитслужба)

15 У липні до Держбюджету спрямовано майже 78,3 млрд грн митних платежів (Держмитслужба)

16 Рекордні 78,3 млрд грн митних платежів: що сформувало липневі надходження до бюджету? (Держмитслужба)

17 Пільги зі сплати митних платежів у липні склали 36,5 млрд грн (Держмитслужба)

18 За 7 місяців 2025 року митні органи виявили 5 682 порушення митних правил на 6,8 млрд грн (Держмитслужба)

19 Альтернативні маршрути для експорту: Мінінфраструктури провело зустріч із представниками Європейської бізнес-асоціації (Мінрозвитку)

20 Молдова на 50% знизила вартість транзиту для вантажів з України до кінця року (Мінрозвитку)

21 Рекомендації для бізнесу: як здійснити транзит українських товарів територією Республіки Молдова (Держмитслужба)

22 Андрій Сибіга провів телефонні переговори з високою представницею ЄС із закордонних справ та безпекової політики Каєю Каллас (МЗС)

23 ЄС оновлює правила імпорту продукції тваринного походження: що варто врахувати українським експортерам (Держпродспоживслужба)

24 Авторська стаття очільника Міністерства закордонних справ України Андрія Сибіги до першого числа наукового видання Дипломатичної академії України «Academia Diplomatica UA» (МЗС)

25 Європейські правила на практиці: фітосанітарні інспектори та бізнес асоціації вивчають систему паспортів рослин (Держпродспоживслужба)

26 Верховна Рада прийняла євроінтеграційний проєкт нового Митного кодексу України у першому читанні (Держмитслужба)

27 Українська митниця переходить на європейські цифрові стандарти: затверджено новий план розвитку до 2030 року (Держмитслужба)

28 Атестація як складова трансформації митної служби: розпочалася робота атестаційних комісій (Держмитслужба)

29 Держмитслужба та Рада бізнес-омбудсмена посилюють системну співпрацю (Держмитслужба)

30 Держмитслужба продовжує співпрацю з МВФ у напрямі комплексної модернізації митної системи (Держмитслужба)

31 Як працює «єЧерга» та що означає кількість вантажівок у системі: відповідаємо на маніпуляції у соцмережах (Мінрозвитку)

32 Практика використання бодікамер митниками поступово охоплює нові пункти пропуску (Держмитслужба)

33 Модернізоване рішення для митного контролю: як один планшет замінює кілька операцій? (Держмитслужба)

34 Держпродспоживслужба модернізує систему PHIS на основі впровадження новітніх цифрових інструментів (Держпродспоживслужба)

35 Понад 170 тисяч громадян скористалися «Особистим кабінетом» ДПСУ за три місяці (Держприкордонслужба)

36 Митні адміністрації України та Республіки Молдова зміцнюють співпрацю: підсумки зустрічі керівників відомств (Держмитслужба)

37 На Буковині провели комплексне оновлення пункту пропуску «Кельменці – Ларга» з Молдовою (Мінрозвитку)

38 На українсько-польському кордоні розпочали будівництво нових паркувальних майданчиків для вантажівок (Мінрозвитку)

39 Завершено першу чергу модернізації вантажного термінала пункту пропуску «Порубне – Сірет» (Мінрозвитку)

40 Сергій Деркач оглянув хід модернізації пункту пропуску «Порубне – Сірет» (Мінрозвитку)

41 Сучасний контроль на кордоні: українська делегація переймає європейський досвід (Держпродспоживслужба)

42 Державна прикордонна служба та Державна податкова служба удосконалюють міжвідомчий електронний обмін інформацією (Держприкордонслужба)

43 Заходи «Мігрант»: ДМС та державні органи посилюють протидію нелегальній міграції (ДМС)

44 Конгресмени США та Тимчасово повірена у справах США в Україні ознайомилися з роботою прикордонників на Одещині (Держприкордонслужба)

45 Відбудова, безпечна логістика та інтеграція до ЄС: які пріоритети Мінінфраструктури передбачає План дій Уряду (Мінрозвитку)

46 Микола Калашник звернувся до ІМО щодо постійних атак росіянами суден у Чорному морі та загрозу продовольчій безпеці світу (Мінрозвитку)