



Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами

Зміст

	Вступ	3
	Рух осіб та товарів	4
	Євроінтеграція	7
	Реформа української митниці	9
	Цифрові новації	11
	Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури	13
	Стратегія ІУДК. Навчання та розвиток	18
	Транспортна інтеграція і розвиток логістики	20
	Лінки на публікації	23

Вступ

У квітні 2025 року у сфері інтегрованого управління кордонами фіксувалося збереження динаміки окремих напрямів – зокрема інфраструктурних проєктів, цифровізації транспортних процедур і євроінтеграційного діалогу. Характерною рисою місяця стали численні консультації та підготовчі заходи, спрямовані на адаптацію транспортно-логістичних процесів до стандартів ЄС, водночас частина рішень залишалася на етапі погодження або технічного супроводу.

Серед ключових подій – відкриття пункту пропуску «Велика Паладь – Нодьгодош» на кордоні з Угорщиною, технічна підготовка інфраструктурних об'єктів поблизу «Краковця» і «Раби-Руської», спільні ініціативи з Румунією щодо подання заявок до конкурсів TEN-T. Ці кроки відображають прагнення української сторони до інтеграції в єдиний європейський транспортний простір, однак реалізація багатьох ініціатив і надалі залежить від міжурядової координації та доступу до фінансування.

У політичному вимірі завершено скринінг українського законодавства за розділом 29 «Митний союз», а також набув чинності закон, що гармонізує вимоги до автоперевізників із нормами ЄС. Європейська сторона відзначила зусилля з цифровізації та впровадження інструментів NCTS і АЕО. Водночас у портовому секторі публічний запуск нових дорадчих структур супроводжувався критичними оцінками з боку бізнесу щодо недостатнього залучення до процесу ухвалення рішень.

У сегменті автомобільних перевезень розвиваються цифрові сервіси для планування маршрутів, але зберігаються труднощі з врегулюванням нерегулярних рейсів і адаптацією нормативної бази. Продовжено дію «транспортного безвізу» до кінця 2025 року, поновлено контакти з Молдовою і МФІ щодо оновлення інфраструктури сухопутного та морського сполучення.

Інтенсивність пасажирського та транспортного руху через державний кордон зросла до 2,7 млн перетинів, зберігаючи сезонний характер активності. Основне навантаження традиційно припало на польський напрям. Водночас у сфері зовнішньої торгівлі зафіксовано зростання товарообігу до \$28,4 млрд за I квартал. Показники митних порушень залишаються стабільними за кількістю, проте демонструють збільшення сум накладених стягнень і вилученого майна.

Загалом, у квітні спостерігався стійкий, але нерівномірний поступ у напрямках інфраструктурної адаптації, цифровізації та нормативного зближення з ЄС, водночас окремі компоненти потребують підвищення темпів реалізації, розширення участі бізнесу та кращої міжвідомчої синхронізації.

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

Рух осіб та транспорту



Середня кількість перетинів кордону на добу

Кордони з країнами ЄС	82,3 тис.	17,4 тис.
Кордони з Молдовою	7,7 тис.	3,9 тис.

Найвища активність

Кордони з країнами ЄС	109,3 тис. 18 квітня	23,9 тис. 27 квітня
Кордони з Молдовою	19,2 тис. 18 квітня	4,7 тис. 26 квітня

Найнижча активність

Кордони з країнами ЄС	71,9 тис. 1 квітня	19,2 тис. 18 квітня
Кордони з Молдовою	9,7 тис. 20 квітня	2,3 тис. 20 квітня

Гуманітарна допомога:

2349 вантажівок

8 поїздів

У квітні 2025 року перетин державного кордону України здійснили **2,7 млн осіб**, з яких понад 1,38 млн в'їхали в Україну, а 1,32 млн – виїхали з неї. Порівняно з березнем, коли загальна кількість перетинів складала 2,5 млн, це свідчить про збереження високої інтенсивності руху з помірною динамікою зростання, характерною для весняного періоду. Водночас показники за квітень демонструють певне сезонне вирівнювання трафіку після стрімкого стрибка у березні, коли спостерігалася активізація мобільності на тлі святкових дат та початку подорожувального сезону.

Понад **50%** усіх перетинів припало на польський напрямок – майже **1,28 млн осіб**. Це стабільно найзавантаженіший сегмент кордону, який продовжує відігравати провідну роль у пасажирських потоках. Високі показники зафіксовані також на румунській (359 тис.), угорській (293 тис.) і словацькій (147 тис.) ділянках. Через кордон із Республікою Молдова прослідували понад **231 тис. осіб**, що дещо поступається березневим обсягам.

Найбільше навантаження фіксувалося у кілька пікових періодів – зокрема 6–7, 19 та 26–28 квітня, коли добові показники сягали **понад 100 тис. осіб**. Кількість в'їздів в Україну у квітні перевищила виїзди приблизно на 60 тис. осіб. Такий розрив залишається стабільним уже третій місяць поспіль. У лютому цей показник становив 45,9 тис.

У квітні 2025 року спостерігалася збільшення пасажирського потоку через західний кордон України, зокрема напередодні Великодніх свят. За інформацією Державної прикордонної служби¹, 19 квітня державний кордон перетнули понад 109 тис. осіб: 70 тис. в'їхали в Україну, 39 тис. виїхали. Із них 92 тис. подорожуючих скористалися західними пунктами пропуску, що майже на 20% перевищує середній показник попередніх днів. Ще понад 17 тис. осіб перетнули південні кордони з Молдовою та Румунією. У зв'язку з навантаженням були збільшені зміни прикордонних нарядів та розгорнуті додаткові місця перевірки документів.

Найбільше навантаження фіксувалося у пунктах пропуску «Шегині-Медика», «Краківець-Корчова» та «Рава-Руська-Хребенне». Менша інтенсивність руху спостерігалася у пунктах «Нижанковичі-Мальховичі», «Смільниця-Кросьценко», «Грушів-Будомеж» та «Угринів-Долгобичув». У пункті пропуску «Шегині-Медика» тривають ремонтні роботи, що впливає на пропускну спроможність і може спричинити локальні затори.

У квітні через кордон України прослідувало **648,8 тис. транспортних засобів**, що на 2,7 тис. більше, ніж у березні (646,1 тис.). Найінтенсивніший рух транспортних засобів традиційно припав на польський напрямок – 327,5 тис., далі йдуть Молдова (98,9 тис.), Словаччина (88 тис.), Угорщина (82,7 тис.) і Румунія (51,6 тис.).

За офіційними даними, у квітні через державний кордон прослідувало 8 поїздів і 2 394 транспортні засоби з гуманітарною допомогою. У березні ці показники становили відповідно 6 поїздів і 2 439 транспортних засобів. Попри зростання загального транспортного потоку, кількість авто з гуманітарним вантажем дещо знизилася, натомість кількість гуманітарних залізничних рейсів зростає.

На окремих пунктах пропуску тривали або розпочалися ремонтні роботи. 25 квітня завершено ремонт цементобетонного покриття в пункті пропуску «Ягодин – Дорогуськ» на смузі «в'їзд в Україну», що дозволило зняти тимчасові обмеження для руху транспорту². 30 квітня розпочався поточний ремонт пункту пропуску «Устилуг-Зосин» з української сторони, який триватиме до 5 червня. Планується облаштування водовідведення, монтаж шлагбаумів та нанесення дорожньої розмітки. Водночас триває ремонт з польського боку, що передбачає оновлення мосту через Західний Буг та організацію реверсного руху³.

За підсумками I кварталу 2025 року зовнішньоторговельний оборот України становив \$28,4 млрд⁴, що на 9% більше, ніж за аналогічний період 2024 року (\$26 млрд)⁵. У 2023 році⁶ цей показник дорівнював \$25,8 млрд. Таким чином, цьогорічне зростання є відчутно вищим, ніж рік тому.

Імпорт у січні–березні 2025 року склав \$18,5 млрд, експорт – \$9,9 млрд. Частка оподаткованого імпорту становить 75%, податкове навантаження – \$0,50 на кілограм. Основними країнами-партнерами в імпорті залишаються Китай, Польща і Німеччина; в експорті – Польща, Італія, Іспанія (\$650 млн).

У структурі імпорту переважають машини, устаткування і транспорт (\$6,8 млрд), хімічна продукція (\$3,2 млрд) і енергоносії (\$2,5 млрд). Експорт сформований переважно з продовольчих товарів (\$5,8 млрд), металів (\$1,1 млрд) та машинобудування (\$882 млн).

Рух товарів

I квартал 2025 року



\$28,4 млрд



Імпорт

\$18,5 млрд

(+15,6% порівняно з I кварталом 2024)



Експорт

\$9,9 млрд

(-1% порівняно з I кварталом 2024)

Країни-партнери

Китай (\$3,9 млрд)
Польща (\$1,7 млрд)
Німеччина (\$1,5 млрд)

Польща (\$1,1 млрд)
Італія (\$680 млн)
Іспанія (\$650 млн)

Основні товари

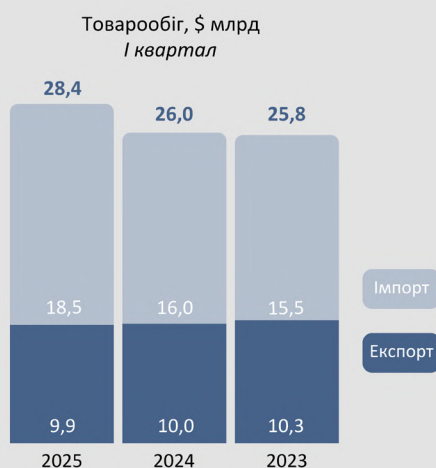


Машини та устаткування
Продукція хімічної промисловості



Продовольчі товари
Метали та вироби з них
Машини та устаткування

Експорт у березні досяг \$3,66 млрд – найвищого рівня за останні чотири місяці. Найбільше зростання показали агропродукція, м'ясо, металургія та машинобудування. Наприклад, експорт сталі сягнув \$439 млн (+30% р/р), машинобудування – \$315 млн (+93%). Водночас експорт мінеральної продукції зменшився на 19% до \$286 млн. Імпорт зріс до \$7,15 млрд, зокрема імпорту машин і обладнання – \$2,49 млрд (+33%), енергоносіїв – \$1,19 млрд (+62%)⁷.



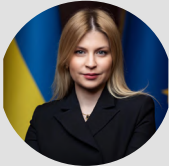
У першому кварталі 2025 року митниці зафіксували 2 455 порушень митних правил на суму 1,4 млрд грн⁸. Це трохи більше, ніж у 2024 році за кількістю справ (2 356), але втричі менше за сумою порушень (4,8 млрд грн)⁹. Порівняно з 2023 роком (2 766 порушень на 1,2 млрд грн)¹⁰, показник 2025 року демонструє зниження кількості справ, але зростання вартості.

Обсяги вилучених предметів правопорушень у 2025 році суттєво зросли – 267 млн грн проти 86 млн грн у 2024 році та 179 млн грн у 2023 році. Найбільший приріст зафіксовано за транспортними засобами та промисловими товарами. Сума стягнень за рішеннями судів у 2025 році становить 1,26 млрд грн, що майже вчетверо перевищує аналогічні показники 2024 та 2023 років (363 млн грн і 362 млн грн відповідно).

У березні 2025 року митниці перерахували до державного бюджету 57,6 млрд грн¹¹, що на 9,9 млрд грн більше, ніж у лютому цього ж року, і на 7,9 млрд грн більше порівняно з березнем 2024 року. Надходження перевищили очікуваний план майже на 260 млн грн.

Євроінтеграція

У квітні євроінтеграційна тематика у митній та транспортній сферах залишалася у центрі публічної та політичної уваги. Ключовою подією місяця стало **завершення скринінгу відповідності українського законодавства праву ЄС за розділом 29 «Митний союз»¹²**. Переговорну делегацію очолювала Віце-прем'єр-міністр з питань європейської та євроатлантичної інтеграції України - Міністр юстиції України Ольга Стефанішина. Участь у перемовинах взяли представники Мінфіну, Держмитслужби, DG TAXUD.



Ольга Стефанішина,
Віце-прем'єр-міністр з питань європейської
та євроатлантичної інтеграції України - Міністр юстиції України

цитата

Минулого року ми максимально наблизили митне законодавство України до європейського. Це дозволило нашому бізнесу отримати перехідний період перед вступом до Митного союзу ЄС. Останні оцінки за відповідним розділом, зокрема й представлені у Звіті Європейської комісії щодо розширення 2024 року, свідчать, що Україна має одні з найвищих показників у цьому напрямі. Українські інституції, відповідальні за митне регулювання, продовжують трансформації, аби відповідати стандартам ЄС

Європейська сторона високо оцінила цифровізацію митниці та впровадження інструментів АЕО та NCTS. Директор DG TAXUD Матіас Печке назвав цифрові зміни в Україні драйвером добросовісності та економічного розвитку. У свою чергу, заступник голови Держмитслужби Владислав Суворов звернув увагу на **вплив війни як безпрецедентного виклику для митної системи**, який вимагає нових підходів до безпеки, прозорості й стабільності служби.

Митна сфера демонструє **найвищі темпи виконання Угоди про асоціацію**. За даними Урядового офісу, рівень імплементації зобов'язань у 2024 році сягнув 91%. Це – найвищий показник серед усіх напрямів інтеграції. У Держмитслужбі це пов'язують із **гармонізацією законодавства, цифровізацією сервісів та спрощенням процедур**¹³.

У сфері транспорту 17 квітня набув чинності підписаний Президентом **закон № 4560 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу»¹⁴**, що адаптує правила автоперевезень до Регламенту ЄС від 21.10.2009 р. № 1071/2009 «Про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС»¹⁵. Закон встановлює вимоги до репутації, фінансової спроможності та професійної компетентності перевізників, а також відкриває можливості для цифровізації послуг.



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

цитата

Цей закон є ключовим для повноцінної інтеграції України до європейського транспортного ринку. Він дозволить нашим перевізникам працювати за тими ж правилами, що і колеги з ЄС, і підвищить якість, прозорість та безпеку надання послуг у сфері автомобільних перевезень.

Активна підготовка **до скринінгу acquis у сфері транспорту** триває під координацією першої заступниці Міністра розвитку громад та територій Альони Шкрум¹⁶. Засідання Робочої переговорної групи охопили теми мобільності, технічних регламентів, безпеки, морської та залізничної логістики. Особливу увагу приділено адаптації до стандартів у сфері суспільно важливих перевезень, TEN-T і екологічного транспорту. Серед законодавчих ініціатив – законопроект № 12142¹⁷ про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України.



Олексій Балеста,
Заступник Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Залізниця сьогодні відіграє одну з ключових ролей у забезпеченні логістики в умовах війни: для постачання гуманітарних вантажів, військових потреб та експорту продукції. Тому розвиток залізничного транспорту, його інтеграція до транспортної системи ЄС – це стратегічне завдання для держави. Саме на це спрямований законопроект “Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України” (№ 12142). Під час запровадження європейського законодавства важливо не тільки забезпечити її функціонування відповідно до європейських принципів, але й гарантувати стабільну та ефективну роботу залізничного транспорту

На двосторонньому рівні поглиблюється стратегічна співпраця з Польщею. 16 квітня відбулася зустріч заступника міністра Олексія Рябікіна з представниками Мінфонду Польщі¹⁸. Обговорено **питання координації підготовки до скринінгу за розділом 22 «Регіональна політика»**, розробки моделі управління структурними фондами ЄС та зміцнення ролі регіонального рівня. За словами Олексія Рябікіна, польський досвід «вже допомагає нам будувати національні моделі на основі найкращих європейських практик».



Фото: [Мінрозвитку](#)

Реформа української митниці

У квітні реформа української митниці набула подальшого системного розвитку, охопивши нові напрями міжнародної співпраці та інституційного оновлення. Серед ключових акцентів – впровадження ініціатив із транскордонного обміну митною інформацією, посилення антикорупційного контролю за допомогою поліграфа та щорічного декларування доброчесності. Запроваджені інструменти мають на меті зміцнити довіру до митної системи та адаптувати її до стандартів ЄС.

Ключовим орієнтиром стала імплементація Закону № 3926-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо імплементації деяких положень Митного кодексу Європейського Союзу», що набрав чинності 19 квітня 2025 року. Як зазначає Держмитслужба, він передбачає «перехід від дозволів до авторизацій, зокрема на провадження окремих видів діяльності, поміщення товарів у митні режими та розширення складських операцій»¹⁹. Для адаптації бізнесу було передбачено річний перехідний період – до 19 квітня 2026 року.

На виконання нових норм Кабінет Міністрів України 15 квітня ухвалив постанову № 454, якою затверджено оновлену систему митних авторизацій – «форми заяв, анкет самооцінки, звітів та методичку оцінки фінансової стійкості підприємств»²⁰. У Держмитслужбі фіксують значний приплив заяв від митних брокерів, водночас попереджають, що «часто документи не відповідають актуальним вимогам законодавства»²¹. Підприємствам наголошено на необхідності користування новими формами, передбаченими постановою.

У напрямку адміністративної трансформації продовжується впровадження централізованого митного оформлення. За повідомленням Держмитслужби, уповноважений підрозділ здійснив перше централізоване оформлення митної декларації, поданої до Київської митниці²². Такий формат дозволяє «оформлювати декларації не лише за місцем подання, а й на центральному рівні», що, за оцінкою відомства, «знижує корупційні ризики та уніфікує підходи до класифікації товарів і визначення митної вартості».

Також **триває функціональне тестування пілотного проєкту центру митних компетенцій**, який працює на базі Координаційно-моніторингової митниці. У межах проєкту встановлено «селективність 20%» та «термін моніторингу – 70 днів» для декларацій на товари, які підпадають під пільгове оподаткування²³. За результатами проєкту планується перегляд практичних, організаційних та технічних аспектів митного контролю.

У сфері митного контролю **завершено реалізацію пілотного проєкту пост-митного контролю**, що тривав з листопада 2023 по квітень 2025 року. Згідно з даними Держмитслужби, із 3 902 оформлень у 2 810 випадках (72%) виявлено порушення, а добровільно сплачено 96 млн грн митних платежів. Ще 14 млн грн нараховано за результатами 24 документальних перевірок²⁴. У відомстві підкреслили ефективність механізму попереднього інформування декларантів – «дає змогу виправити виявлені недоліки без застосування штрафних санкцій».

Також Україна активізувала міжнародну митну співпрацю, запропонувавши нові інструменти боротьби з порушеннями в умовах глобальних викликів. Під час семінару високого рівня у Кракові очільник Держмитслужби Сергій Звягінцев наголосив на необхідності **впровадження автоматизованого обміну попередньою митною інформацією між ЄС та третіми країнами**²⁵. За його словами, «такий обмін дозволить виявляти порушення до прибуття товару, знижувати кількість фізичних перевірок та скорочувати логістичні витрати». Представлена ініціатива була позитивно сприйнята митною спільнотою та доповнила обговорення подальшого впровадження санкцій ЄС проти росії та білорусі.



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

цитата

Україна вже має широкий досвід технічної реалізації автоматизованого обміну, тому здатна запропонувати гнучкі рішення, які не потребують значних витрат на побудову нових ІТ систем.

Паралельно, Уряд посилив роботу над створенням **системи доброчесності в митних органах**, яка має зменшити корупційні ризики та підвищити прозорість. Із 1 квітня впроваджено порядок проведення психофізіологічного опитування з використанням поліграфа, затверджений постановою № 366²⁶. Ця процедура включає добровільну згоду, конфіденційність, обмежене використання результатів і передбачає «виключно ймовірний та орієнтовний характер оцінок». Метою є **виявлення ризикових осіб і попередження потенційних порушень** у кадровій політиці Держмитслужби.

Крім того, 29 квітня Кабмін затвердив постановою №370 **Порядок перевірки на доброчесність і моніторингу способу життя посадових осіб митних органів**²⁷. Відтепер усі митники проходять перевірку раз на три роки, а також позапланово – за наявності сигналів про можливу корупцію. Як підкреслили в Мінфіні, відповідальні підрозділи з антикорупційної роботи отримують право відкривати дисциплінарні провадження за результатами таких перевірок. Окрім того, запроваджується щорічне подання декларації доброчесності, у якій митники зобов'язані вказувати рівень доходів, майно та стиль життя для верифікації із офіційними даними. Це має стати «фільтром проти незаконного збагачення» та інструментом для внутрішнього контролю.

Сукупно ці заходи створюють **системну модель нагляду і контролю в митній службі**, що передбачає перевірки, поліграф, декларування та потенційну ротацию кадрів. У Мінфіні зазначають, що готуються додаткові рішення – **створення дисциплінарного комітету за участі міжнародних експертів, порядок атестації, а також запровадження механізму ротатції персоналу між різними митницями**».

Цифрові новації

У квітні акценти в комунікації Держмитслужби були зосереджені на розвитку інституту АЕО, адаптації митної системи до норм ЄС та просуванні NCTS. Попри помітний поступ у кількісних і процедурних показниках, комунікація залишилася значною мірою декларативною й орієнтованою на презентацію досягнень. Водночас комплексного аналізу ризиків та обговорення бар'єрів впровадження, зокрема на рівні бізнесу або регіональних митниць, у публікаціях фактично не зафіксовано.

Інститут АЕО позиціонується як інструмент партнерства і довіри між бізнесом і державою. У промо-ролику²⁸ підкреслюється, що статус АЕО є «визнанням прозорості», а також запорукою «зменшення витрат» і «передбачуваності процедур». Проте матеріал має виключно промоційний характер і не містить жодної згадки про темпи авторизації, бар'єри доступу до статусу АЕО чи конкретні приклади інтеграції до європейської митної екосистеми.

У практичній площині – зміни до процедур і технічні оновлення. 18 квітня понад 1000 учасників взяли участь в онлайн-семінарі, де було представлено механізми подання заяв на авторизацію, гнучкість процедур тимчасового ввезення та переробки²⁹. Уточнено, що частина норм, які викликали занепокоєння бізнесу (наприклад, обмеження за вартістю товарів), буде відтермінована – відповідний закон направлено на підпис Президенту. Водночас це підкреслює, що реформа потребує подальшого доопрацювання, а комунікація змін – детального супроводу.

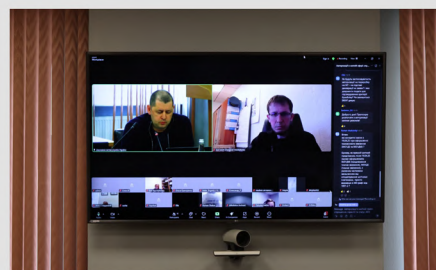


Фото: [Держмитслужба](#)

Оновлені форми авторизацій, згідно з постановою № 454, оприлюднені 30 квітня для зручності у розділі АЕО на офіційному сайті Держмитслужби³⁰. Хоча зміни є технічними, вони засвідчують перехід до нової логіки – від дозволу до декларативної довіри за критеріями, уніфікованими з європейськими.

Окрему увагу приділено цифровим інструментам. Держмитслужба повідомила про оновлення сервісу прийняття запитів у системі HELP DESK для користувачів NCTS, що має забезпечити прозорість підтримки та зменшити навантаження на регіональні митниці³¹.

Процедура спільного транзиту демонструє зростання: у I кварталі оформлено 25,8 тис. декларацій, що є рекордом з моменту приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту³². Зокрема, 18,5 тис. переміщень завершено в інших

країнах, 7,3 тис. – в Україні, що свідчить про поступову інтеграцію в європейський митний простір. Проте статистика авторизацій виглядає скромно: лише 97 діючих загальних гарантій і 9217 індивідуальних. Це може свідчити про обмежену готовність бізнесу до участі в процедурі або про бар'єри доступу.



Державна митна служба України

коментар для огляду

Цифровізація митної системи України здійснюється відповідно до стратегічних документів Європейського Союзу, зокрема багаторічного стратегічного плану MASP-C (Multi-Annual Strategic Plan for Electronic Customs). Основні ідеї Імплементаційного рішення Комісії (ЄС) 2023/2879 враховано у принципах ІТ-стратегії митних органів, затвердженої наказом Міністерства фінансів України від 09.02.2024 № 63.

У межах реалізації затвердженого стратегічного плану розгортаються основні інформаційні системи, зокрема автоматизована система митного оформлення «Центр», CDS.UA, ЄВМТ, інтегрований митний тариф, автоматизована система управління ризиками з елементами штучного інтелекту, новий інтерфейс NCTS (Фаза 5), а також впроваджуються заходи з кібербезпеки – створення резервного дата-центру, впровадження КСЗІ тощо. Передбачено інтеграцію національної ІТ-архітектури з інформаційними системами ЄС, з орієнтацією на міжвідомчий обмін даними, масштабованість та поступову автоматизацію процедур. За результатами скрінінгу розділу 29 «Митний союз» експерти Єврокомісії (DG TAXUD) надали позитивну оцінку рівню цифрової трансформації української митниці.

Публікації квітня демонструють зміщення акцентів Держмитслужби з декларативного просування концепції АЕО до практичної імплементації нових процедур, включно з цифровими інструментами, формами заяв і умовами авторизацій. Водночас помітна відсутність критичного аналізу бар'єрів для бізнесу, обмежене висвітлення кейсів успішної адаптації малих компаній та практично повна відсутність оцінки ризиків – зокрема, щодо нерівного доступу до спрощень. Реформа позиціонується як технократична, але не завжди пояснюється у площині впливу на повсякденні операції підприємств. Наступним кроком має стати системна публічна звітність про результати впровадження, зокрема, щодо обсягу нових авторизацій, регіональної динаміки та бар'єрів, з якими стикаються компанії.

Транскордонна співпраця та розвиток прикордонної інфраструктури

Одним з ключових фокусів у сфері інтегрованого управління кордонами у квітні стала інфраструктурна взаємодія з країнами ЄС, зокрема відкриття нового пункту пропуску на українсько-угорському кордоні та оновлення підходів до логістики на польському і румунському напрямках. Ці події супроводжувалися міжурядовими консультаціями, поданням спільних заявок до фінансових інструментів ЄС, зокрема програми Connecting Europe Facility, та реалізацією спільних інфраструктурних ініціатив. Посилення координації з країнами-сусідами, запуск технічної підготовки нових об'єктів, а також акценти на інтеграції до мереж TEN-T і формування спільних форматів управління прикордонним рухом позначилися як основні тенденції місяця.



На українсько-угорському кордоні запрацював новий міжнародний автомобільний пункт пропуску «Велика Паладь-Нодьгодош», призначений для легкових транспортних засобів масою до 3,5 тонн і пішоходів. Цей об'єкт став першим новим пунктом перетину на цій ділянці кордону за кілька десятиліть, і його відкриття стало важливим кроком у реалізації Стратегії з розбудови прикордонної інфраструктури до 2030 року³³. Пункт облаштовано на тимчасовій інфраструктурі за участі Служби відновлення в Закарпатській області, яка реалізувала технічні роботи: встановлено 5 модулів контролю, водозабірну споруду, систему освітлення, електропостачання та бар'єри безпеки³⁴. Очікувана пропускна здатність – 200 авто та 600 осіб на добу³⁵.

Як підкреслив Віце-прем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад та територій Олексій Кулеба, **відкриття цього пункту пропуску повністю відповідає нещодавно схваленій державній Стратегії з розбудови пунктів пропуску до 2030 року**: «Відкрити пункт на тимчасовій інфраструктурі з обох боків кордону було спільним рішенням з угорською стороною, що забезпечило швидкість реалізації проекту. У майбутньому плануємо збудувати тут повноцінний пункт пропуску»³⁶. Заступник міністра зовнішньої економіки та закордонних справ Угорщини Левенте Модьор заявив: «Відкриття пункту пропуску «Велика Паладь-Нодьгодош» є дуже важливим кроком у відносинах Угорщини та України. Це втілює ті наші довгострокові перспективи, які означають, що ми працюємо для майбутнього».



Фото: [Мінрозвитку](#), [ДПСУ](#)

Із технічної точки зору пункт працює у денному режимі (8:00–19:00 за київським часом). Контроль здійснюють прикордонники і митники, обладнані технічними засобами, зокрема для перевірки документів на предмет фальсифікацій³⁷. **Протягом першого тижня роботи пунктом скористались 669 осіб та 226 автомобілів**, що свідчить про актуальність нового маршруту для місцевого населення й транскордонних зв'язків³⁸.

Загалом відкриття «Великої Паладі-Нодьгодош» демонструє поступ у комплексному підході до розвитку кордону: поєднання швидкого технічного розгортання, цифрових рішень, підтримки з боку міжнародних партнерів і політичної волі. Водночас виклики ще попереду – зокрема, необхідність забезпечити стабільну інфраструктуру, повноцінне кадрове забезпечення та інтеграцію до систем спільного контролю з ЄС. Новий пункт пропуску – це не лише «тестовий кейс» на мобільність, а й випробування на здатність до масштабованої та стійкої модернізації прикордонного простору.

Польський напрям транскордонної співпраці зберігає пріоритет у проектах розбудови інфраструктури, що підтверджується **інтенсивною міжурядовою комунікацією та запуском нових ініціатив у межах спільних проєктів ЄС**. Під час зустрічі делегацій Міністерства розвитку громад та територій України з Міністерством інфраструктури Польщі та Міністерством фондів розвитку і регіональної політики Польщі сторони обговорили, серед іншого, розбудову пунктів пропуску, розвиток транспортних коридорів і координацію у сфері регіональної політики³⁹. Як зазначив Олексій Кулеба, Польща для України не лише сусід, а стратегічний союзник: «Разом з тим нам потрібен конструктивний діалог та координація дій у низці питань, особливо що стосуються розвитку сфери перевезень пасажирів та вантажів». Серед конкретних викликів – неврегульованість перевезень у/з третіх країн, бар'єри реєстрації у системі SENT/RMPD, а також умови перебування водіїв. Для їх вирішення українська сторона передала польським колегам проєкт Протоколу про внесення змін до чинної Угоди між урядами України та Польщі про міжнародні автомобільні перевезення.



Володимир Балін,
Віце-президент Асоціації міжнародних автомобільних
перевізників України

коментар для огляду

Запропоновані зміни до Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення, передані польській стороні, відповідають нагальним потребам галузі. Йдеться, зокрема, про можливість здійснення перевезень між пунктами на території Договірної Сторони та пунктами на території третіх країн, а також про продовження термінів перебування водіїв і екіпажів автобусів на території іншої Сторони. Це питання вже тривалий час є предметом звернень з боку українських перевізників, і нещодавно аналогічну проблему почала порушувати й польська сторона. Реалізація запропонованих змін сприятиме підвищенню ефективності роботи як українських, так і польських перевізників.

АСМАП України підтримує зазначені пропозиції. Водночас, на даний момент позиція польської сторони щодо проєкту Протоколу нам не відома. На жаль, ці зміни не як не вплинуть на усунення проблем з реєстрацією в RMPD, про які останнім часом все частіше наголошують українські перевізники.

Паралельно з політичним діалогом продовжується **модернізація дорожньої інфраструктури на підходах до ключових пунктів пропуску**, зокрема в межах програми ЄС Connecting Europe Facility. Служба відновлення у Волинській області оголосила тендер на капітальний ремонт ділянок автошляху М-07 Київ-Ковель- Ягодин протяжністю 2 км на підходах до пункту пропуску «Ягодин-Дорогуськ» – найбільшого автомобільного пункту на польському кордоні. Проєкт реалізується у співфінансуванні з ЄС на 50%⁴⁰. Очікується, що оновлення покриття, освітлення, огороження та організація руху зменшать негативний вплив черг, а також підвищать пропускну спроможність і безпеку руху.

Аналогічний підхід застосовується на львівському напрямі. У квітні оголошено закупівлі на розроблення проєктно-кошторисної документації для облаштування стоянок для вантажного транспорту поблизу пунктів пропуску «Краківець-Корчова» і «Рава-Руська-Хребенне»⁴¹. Метою є оптимізація транспортних потоків, скорочення черг і стимулювання міжнародної торгівлі. І тут реалізація відбувається в межах проєкту 22-EU-TG-PL-UA roads VCPs за програмою Connecting Europe Facility, з аналогічною моделлю фінансування 50/50 від ЄС і державного бюджету України.

З урахуванням викликів, пов'язаних із перевезеннями та чергами, а також майбутніх переговорів про вступ до ЄС, напрям модернізації прикордонної інфраструктури з Польщею залишається системним елементом інтеграції України до внутрішнього ринку Євросоюзу.



Андрій Щеп'як,
радник Прем'єр-міністра України

коментар для огляду

На сьогодні пріоритетним напрямом розвитку прикордонної інфраструктури є західний кордон, особливо ділянки з Румунією. Відкриття нових пунктів пропуску в Чернівецькій області, таких як «Красноільськ–Вікову де Сус» та «Дяківці–Раковець», значно пошвидко логістику та сприяло розвитку прикордонних регіонів. Наразі в центрі уваги перебувають масштабні проєкти, зокрема будівництво мосту через Тису в пункті «Біла Церква–Сігету Мармаціей» та створення великого інфраструктурного вузла в пункті пропуску «Біла Криниця–Клімеуць», де румунська сторона вже підводить автобани.

Фінансування таких ініціатив здебільшого здійснюється за рахунок європейських коштів, оскільки Україна наразі не має достатніх ресурсів для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів на кордоні. Польща та Румунія активно використовують європейські гранти для будівництва інфраструктури з українського боку.

Успішним прикладом є польський кредит, який дозволив фінансувати будівництво переходів, і наразі опрацьовуються подібні механізми з Румунією.

Щодо участі USAID, їхні програми переважно стосувалися реконструкції існуючих переходів, тоді як нові пункти пропуску, такі як «Красноільськ–Вікову де Сус» і «Дяківці–Раковець», були побудовані за рахунок державного бюджету. У Львівській області, наприклад, пункт Нижанковичі реалізовувався за підтримки польських партнерів.

У стратегічній перспективі важливим для України є напрямок на Одещині, зокрема проєкт будівництва мосту через Дунай у районі Орлівки, який забезпечить прямий доступ до румунських портів.

Транскордонна співпраця з Румунією знову на порядку денному урядової та парламентської дипломатії України. Проведення спільної наради в Чернівцях 9 квітня 2025 року стало черговим кроком до **системного оновлення та розбудови прикордонної інфраструктури** на українсько-румунській ділянці кордону. Заступник Міністра розвитку громад та територій України Сергій Деркач зазначив: «Стратегічним питанням для нас лишаються збільшення пропускної здатності кордону з Румунією. Йдеться як про розбудову наявних пунктів пропуску, так і будівництво нових»⁴². Румунську сторону очолив Іонел Скріштіану, державний секретар Міністерства транспорту та інфраструктури.



Серед узгоджених пріоритетів: запуск автобусного руху через пункт пропуску «Дяківці-Раковець» після реконструкції; відкриття нового пункту пропуску «Біла Церква-Сігету Мармаціей», де румунська сторона вже завершила 65% об'єктів; реалізація пілотного проекту спільного ПП; а також подання спільної заявки до конкурсу Connecting Europe Facility щодо розбудови пункту пропуску «Дякове-Халмеу».



Фото: [Мінрозвитку](#), [ДПСУ](#)

На рівні парламентського аналізу співпраці акценти були розставлені ширше. Як повідомляє Комітет ВРУ з питань інтеграції України до ЄС, нарада у Чернівцях була частиною багаторічної міждержавної взаємодії в межах українсько-румунських і тристоронніх (з Молдовою) процесів, які координуються за участю Консультативної місії Європейського Союзу (КМЄС) в Україні. Наголошено, що понад 45% сухопутного кордону України з ЄС припадає саме на румунський напрям, який з'єднує чотири українські області з сімома повітами Румунії⁴³.

У цьому контексті обговорювались не лише інфраструктурні об'єкти, а й геостратегічні зміни – зокрема, **інтеграція українсько-румунського кордону до нової траси TEN-T «Балтійське море – Чорне море – Егейське море»**, остаточно затвердженої у грудні 2023 року, та до Ініціативи Тримор'я. Як підкреслюється у публікації Комітету, ці формати охоплюють все українсько-румунське прикордоння, де активну роль відіграють три євро регіони: «Карпатський», «Верхній Прут» і «Нижній Дунай».

Окремо наголошено на необхідності залучення територіальних громад і прикордонних регіонів до імплементації інфраструктурних рішень. Зокрема, з 52 громад Чернівецької області 17 безпосередньо межують з держкордоном, а тому є повноправними суб'єктами транскордонного співробітництва відповідно до законодавства ЄС та України.



Дмитро Купрієнко,

полковник, доктор військових наук, професор, начальник відділу забезпечення якості освіти – головний науковий співробітник Національної академії ДПСУ імені Богдана Хмельницького

Відкриття нових пунктів пропуску повинно мати не лише політичну або соціальну мотивацію, а насамперед – логістичне, функціональне та стратегічне обґрунтування. Якщо ми дійсно хочемо, щоби такі пункти працювали на зменшення черг і підвищення пропускнуої здатності, необхідно враховувати низку критично важливих чинників.

Почати слід із політичних рамок взаємодії між суміжними державами – їхній стан, динаміка та прогнозовані сценарії розвитку. Від цього залежить не лише готовність до спільних рішень, а й здатність реалізовувати їх на практиці. Далі – економічна доцільність. Її можна виміряти через статистику ЗЕД, особливо в частині приросту або зниження товарообігу. Окремо маємо говорити про об'єктивні дані щодо пасажирських, транспортних і вантажних потоків. Без середньострокового прогнозу й зіставлення з реальною пропускнуою здатністю діючих пунктів – рішення про відкриття нового пункту пропуску буде радше політичним, ніж прагматичним. Важливо також враховувати потенціал чинних пунктів пропуску – чи можна їх посилити за рахунок правових, технічних, організаційних чи інноваційних змін? Чи доцільно йти шляхом будівництва нового об'єкта, якщо наявний – можна суттєво модернізувати?

І, звичайно, слід не забувати про перспективи транспортного сполучення – з урахуванням міжнародних коридорів, логістичних маршрутів і реального стану інфраструктури по обидва боки кордону.

Ці питання мають стати базою для оцінки не лише доцільності відкриття пункту пропуску, а й його конкретного типу – за категоріями, видами сполучення, характером перевезень, режимом функціонування та часом роботи. І тільки після ґрунтовної відповіді на них можна ухвалювати ефективні рішення, які справді зменшуватимуть навантаження, а не створюватимуть нові вузькі місця.

Попри помітний прогрес у розвитку прикордонної інфраструктури та міжурядовій координації, зокрема відкриття пункту «Велика Паладь-Нодьґодош» і активізацію проектів з Угорщиною, Польщею та Румунією, сталий розвиток транскордонної співпраці потребує подолання низки викликів – насамперед, завершення повноцінного облаштування пунктів, стабільного кадрового забезпечення, узгодження правових процедур з країнами-сусідами, зниження залежності від зовнішніх донорів і підвищення спроможності місцевого рівня до імплементації стратегічних рішень.

Стратегія ІУДК. Навчання та розвиток

У подіях квітня помітний поступ у розбудові кадрового потенціалу, модернізації навчальних підходів та укріпленні інституційної взаємодії із міжнародними партнерами. Розвиток професійної компетентності персоналу дедалі більше розглядається як інструмент зміцнення функціональної спроможності служб у сфері інтегрованого управління кордонами та адаптації до норм ЄС.

Державна митна служба України акцентує на переході до **компетентнісної моделі підготовки**, що вперше формалізована через затверджений перелік митних компетенцій. Це дозволяє здійснювати системне планування кар'єрного розвитку, відбір і просування персоналу на основі стандартизованих професійних вимог. Навчальні програми орієнтовані не лише на новопризначених співробітників, а й на глибоке вдосконалення практичних навичок діючих інспекторів – зокрема в частині митного контролю, аналізу ризиків, оцінки підприємств та роботи зі скануючими системами⁴⁴. Водночас у рамках оновленого підходу до пост-митного контролю **впроваджуються нові програмні рішення та методологічні підходи**, що вже стали темою спеціалізованих тренінгів для митного аудиту⁴⁵.

Особливу роль у формуванні довгострокової політики розвитку прикордонного компонента відіграє Міжнародний центр розвитку міграційної політики (ICMPD), який на початку квітня представив **нову концепцію з підтримки інституційної спроможності ДПСУ на коротко- та середньострокову перспективу**. Представники ICMPD підтвердили готовність до реалізації спільних ініціатив, що поєднують технічну допомогу, стандарти ЄС та регіональний досвід. Відтак, ICMPD виступає не лише донором, а повноправним партнером і учасником інституційних змін, спрямованих на тривалу модернізацію прикордонного управління⁴⁶.



Фото: [ДПСУ](#)

Також триває активна робота над **ною Стратегією інтегрованого управління державним кордоном**, що має стати рамковим документом для всієї сфери ІУДК до 2031 року. Залучення міжнародних експертів – зокрема представників Єврокомісії, Frontex, EEAS та EUAM – свідчить про високу зацікавленість партнерів у якості й ефективності стратегічного планування⁴⁷.

Важливим кроком для посилення міжвідомчої координації стало **засідання Міжвідомчої робочої групи** під головуванням Віце-прем'єр-міністра з питань

європейської та євроатлантичної інтеграції – Міністра юстиції України Ольги Стефанішиної⁴⁸. На засіданні розглянули хід виконання Стратегії ІУДК на 2023–2025 роки, проаналізували стан інформаційних систем та ефективність обміну й захисту даних між Держприкордонслужбою та Держмитслужбою. Ольга Стефанішина наголосила на стратегічній важливості інтегрованого управління державним кордоном у контексті переговорного процесу щодо вступу України до ЄС, а представники Єврокомісії та FRONTEX підтвердили готовність до подальшої підтримки України в цьому напрямку.



Поліна Лі,
радниця Віце-прем'єр-міністра з питань європейської
та євроатлантичної інтеграції України - Міністра юстиції України

коментар для огляду

Дорожня карта у сфері верховенства права, яка буде для України дороговказом на найближчі з роки та усуває прогалини, ідентифіковані Європейською Комісією за результатами двостороннього скринінгу. Вона не є вичерпною, тому ширший стратегічний контекст закладається у Стратегії ІУДК. При цьому важливо, що заходи Стратегії не можуть суперечити положенням Дорожньої карти.

Україна перебуває на етапі відкриття першого переговорного кластеру у процесі вступу до ЄС, і питання інтегрованого управління кордонами є одним із стратегічних напрямів цього процесу. Уряд уже затвердив переговорну позицію та дорожню карту трансформацій у сфері верховенства права та державного управління, що є важливим кроком для подальших переговорів з ЄС. ДПСУ активно долучалася до розробки Дорожньої карти й залишається активною учасницею євроінтеграційних процесів.

Матеріально-технічне забезпечення кадрового розвитку також набуває системності. Передача ЄС техніки та устаткування для прикордонників, зокрема пікапів і спеціалізованих вантажівок, відбувається як продовження більш широкої програми зміцнення польових спроможностей служби, важливих для мобільності та ефективного реагування⁴⁹. Доповненням до цього є **розширення освітнього партнерства з Посольством США**, що стосується зокрема потреб модернізації технічної бази Національної академії ДПСУ⁵⁰.

Не менш показовим є проведення у Варшаві двотижневого **навчального курсу для офіцерів ДПСУ за участі Frontex, INTERPOL, ОБСЄ та інших структур**, який був адаптований до сучасних загроз і українських реалій. Програма включала управління в умовах криз, тренінги з протидії терористичним та транснаціональним викликам, а також формування інструкторських компетенцій. Така міжвідомча взаємодія відображає поступове наближення до принципів міжнародної оперативної взаємосумісності та забезпечення безпеки на спільному європейському кордоні⁵¹.

Загалом, нові ініціативи сигналізують про поступовий перехід від розрізнених навчальних заходів до системного розвитку кадрового потенціалу за стандартами ЄС. Водночас потреба в інституціоналізації напрацювань залишається актуальною: йдеться про нормативне закріплення процедур, підготовку внутрішніх тренерів та створення механізмів контролю якості, без яких міжнародна підтримка не зможе забезпечити стійких результатів.

Транспортна інтеграція і розвиток логістики

У квітні 2025 року Україна активізувала політичну, дипломатичну та інституційну діяльність у сфері інтеграції до європейського транспортного простору, зосередивши зусилля на участі в регіональних ініціативах ЄС і Тримор'я, зміцненні партнерства з Польщею, продовженні «транспортного безвізу» та координації з міжнародними фінансовими інституціями.

Участь Віце-прем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад та територій Олексія Кулеби в саміті Тримор'я у Варшаві засвідчила позицію України як держави, що претендує на повноцінне включення до макрорегіонального співробітництва в інфраструктурному, логістичному та енергетичному секторах. У межах візиту відбулись двосторонні зустрічі з віцепрем'єр-міністром Польщі Кшиштофом Гетманом та міністром інфраструктури Доротою Богатко, на яких сторони обговорили «взаємну зацікавленість у подальшій інтеграції України до європейських транспортних ініціатив» і розвиток проєктів регіонального значення⁵².



Фото: [Мінрозвитку](#)

Європейський Союз і Україна погодили **продовження дії «транспортного безвізу» до кінця 2025 року**. Як зазначив Олексій Кулеба, це «важливий інструмент підтримки українського експорту та транспорту в умовах війни», що забезпечує бездозвільний режим для вантажних перевезень у межах Угоди про лібералізацію транспортного режиму⁵³. Продовження угоди забезпечує гнучкість логістичних ланцюгів та підтримує доступ українських перевізників до ринку ЄС.

Окрему увагу було приділено **розвитку двосторонньої співпраці з Польщею у сфері відновлення інфраструктури**. Відповідно до заяви української сторони, обговорення охоплювали питання спільних транспортних проєктів, реконструкції пунктів пропуску та координації дій у межах стратегії післявоєнного відновлення⁵⁴.

Україна та Молдова провели міжвідомчу онлайн-зустріч, присвячену **питанням відновлення залізничного пасажирського сполучення між Одесою та Кишиневом**, а також транзиту молдовських вантажних вагонів через територію України. Українська сторона наголосила на важливості економічної доцільності та безпекових факторів при ухваленні рішення щодо запуску маршруту, а також підтвердила готовність до повного обміну інформацією після усунення наслідків кібератаки на IT-системи Укрзалізниці⁵⁵.

Отож, спостерігається системне просування України до включення в загальноєвропейські транспортні мережі та макрорегіональні ініціативи. Водночас, перспективи реалізації окремих проєктів залишаються залежними від рівня фінансування, логістичних ризиків та політичної підтримки з боку партнерів.

Продовжилась **активізація партнерства України з міжнародними фінансовими установами (ЄБРР, IFC)**, що має на меті залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру та логістику. У межах двосторонньої зустрічі Мінрозвитку та ЄБРР синхронізували пріоритети щодо модернізації логістичних коридорів, прикордонної інфраструктури та портів. Як підкреслено у повідомленні, «серед головних тем – фінансування розбудови прикордонної інфраструктури та розвиток мультимодальних маршрутів»⁵⁶.

Під час інвестиційної конференції у Варшаві було обговорено конкретні спільні проєкти Мінрозвитку та ЄБРР, зокрема **у сфері портової інфраструктури, мультимодального транспорту та енергетичних хабів**. За результатами зустрічі сторони домовились про підготовку окремої дорожньої карти для фінансування ключових об'єктів⁵⁷.

Паралельно Мінрозвитку посилює співпрацю з IFC, зосереджуючись на підготовці концесійних проєктів. У пріоритеті – порт Чорноморськ, де вже завершено ТЕО і готується конкурс на концесію контейнерного та поромного терміналів. Також обговорюється залучення приватного капіталу до проєкту концесії доріг у межах Національної толінгової системи. IFC виступає стратегічним радником і адміністратором донорського фонду для фінансування проєктів відновлення⁵⁸.

Інституційна співпраця з міжнародними донорами залишається одним із ключових напрямів відновлення інфраструктури та інтеграції України в європейський економічний простір. Водночас реалізація проєктів може бути стримана затримками в проходженні процедур, браком координації між органами влади та обмеженим доступом до пільгового фінансування.

Протягом квітня 2025 року акцент на **покращенні умов доступу бізнесу до міжнародних перевезень та впровадженні цифрових інструментів**. Зокрема, в онлайн-кабінеті міжнародних маршрутів перевізники подали понад 400 заяв, що свідчить про зростання запиту на цифрову взаємодію з державою. Як наголосив заступник Міністра розвитку громад та територій Сергій Деркач, «ми отримали позитивний відгук від бізнесу про нову функціональність кабінету»⁵⁹.



Фото: [Мінрозвитку](#)

На рівні регіонів також відбувається **інституціоналізований діалог з бізнесом**, зокрема у Чернівцях, де Сергій Деркач провів зустріч із представниками автоспільноти щодо бар'єрів у міжнародних перевезеннях. Обговорювались питання ліцензування, черг на кордонах та умов праці водіїв⁶⁰.

Також було висвітлено проблему нелегальних перевезень, які, за словами посадовця, «створюють викривлення конкуренції на ринку та загрожують безпеці перевезень». Міністерство ініціює зміни до законодавства та контрольних процедур⁶¹.

Відтак, є спроби створити прозорі правила гри для міжнародного автотранспорту, водночас потребує подальшого впорядкування нормативного поля, боротьби з тіньовими схемами та забезпечення передбачуваного адміністрування. Цифровізація має потенціал стати драйвером довіри, однак потребує постійного оновлення функціоналу та зворотного зв'язку з учасниками ринку.

У квітні Мінрозвитку приділило увагу питанням інституційної координації у сфері морських перевезень, портової логістики та конкурентного середовища. Було проведено **перше засідання Координаційної ради з питань конкурентного середовища у морських портах**, на якому розглядалися механізми підвищення ефективності роботи морських терміналів, а також прозорості у визначенні стивідорних послуг⁶².

Варто окремо згадати критичні **оцінки щодо роботи Координаційної ради при Мінрозвитку**. В одній з публікацій акцент зроблено на ризиках фрагментації комунікації між державою та бізнесом у разі відсутності чіткої структури взаємодії. Автори підкреслюють, що «участь представників бізнесу у радах має бути інституціоналізованою, а порядок денний – фокусованим»⁶³.

Ще одна публікація містить застереження щодо **формального характеру роботи дорадчих органів**. У ній зазначається, що «формат, який задумувався як майданчик діалогу, дедалі більше сприймається як формальний інструмент без реального впливу на прийняття рішень»⁶⁴. У цьому контексті наголошується на необхідності реформатування дорадчих структур відповідно до кращих практик участі стейкхолдерів у процесі вироблення регуляторної політики.

Водночас, окрему увагу було приділено **захисту портової інфраструктури в умовах воєнних ризиків**. У публікації йдеться про вплив стійкості портових об'єктів на глобальну продовольчу безпеку, зокрема у межах «зернової ініціативи», а також про співпрацю з міжнародними партнерами задля мінімізації ризиків для судноплавства⁶⁵.

Попри спроби налагодити інституційні механізми взаємодії у сфері морської логістики, ключовими викликами залишаються фрагментованість діалогу з бізнесом, потреба в оновленні форматів галузевих рад та врахуванні безпекових ризиків в умовах війни. Уряду необхідно забезпечити дієву участь стейкхолдерів у розробці регуляторних рішень, зберігаючи баланс між державним контролем і прозорими умовами для саморегуляції.

Лінки на публікації

- 1 На кордоні збільшився пасажиропотік - за добу кордон перетнуло майже 110 тисяч осіб (ДПСУ)
- 2 Ремонтні роботи дорожнього полотна у пункті пропуску «Ягодин-Дорогуськ» завершені (Держмитслужба)
- 3 До уваги громадян та міжнародних перевізників! (Держмитслужба)
- 4 За I квартал 2025 року товарообіг України склав \$28,4 млрд (Держмитслужба)
- 5 За перший квартал 2024 року товарообіг України склав \$26 млрд (Держмитслужба)
- 6 За перший квартал 2023 року товарообіг склав \$25,8 млрд, що на 7% менше, ніж за аналогічний період 2022 року (Держмитслужба)
- 7 Місячний Економічний Моніторинг України (№243, квітень 2025 року)
- 8 За I квартал 2025 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на 1,4 млрд грн (Держмитслужба)
- 9 За I квартал 2024 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на 4,8 млрд грн (Держмитслужба)
- 10 За перший квартал 2023 року митниці Держмитслужби виявили порушень митних правил на суму 1,2 млрд грн (Держмитслужба)
- 11 У березні Держбюджет отримав 57,6 млрд грн митних платежів (Держмитслужба)
- 12 Безпрецедентні виклики, амбітні часові рамки та стрімкий прогрес: українська делегація в Брюсселі завершила скринінг за Розділом 29 "Митний Союз" (Держмитслужба)
- 13 Митна сфера стала абсолютним лідером з виконання Угоди про асоціацію з ЄС у 2024 році (Держмитслужба)
- 14 Картка законопроекту № 4560 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу»
- 15 Підписано євроінтеграційний законопроект № 4560 (Мінрозвитку)
- 16 Триває підготовка до скринінгу транспортного законодавства в рамках євроінтеграції (Мінрозвитку)
- 17 Картка законопроекту " Проект Закону про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України"
- 18 Україна та Польща обговорили посилення співпраці у сферах євроінтеграції та розвитку громад (Мінрозвитку)
- 19 Перехід на європейські митні правила: бізнес і митні органи спільно адаптуються до змін (Держмитслужба)
- 20 Рішенням Уряду оновлено систему надання митних авторизацій для наближення її до європейської (Держмитслужба)
- 21 До уваги митних брокерів! (Держмитслужба)
- 22 Централізоване митне оформлення - новий стандарт ефективності (Держмитслужба)
- 23 Держмитслужба реалізує черговий етап пілотного проекту виконання митних формальностей підрозділом митних компетенцій (Держмитслужба)
- 24 Результати реалізації пілотного проекту здійснення пост-митного контролю (Держмитслужба)
- 25 Митні органи країн ЄС, України та Молдови готуються до викликів, спричинених «торговою війною» (Держмитслужба)
- 26 Мінфін: Нові кроки до прозорості митниці (Мінфін)
- 27 Мінфін: Уряд затвердив механізм проведення перевірки на добросовісність та моніторингу способу життя митників (Мінфін)
- 28 Статус АЕО - не про обсяг, а про принципи (Держмитслужба)
- 29 Спрощення, гарантії та статус АЕО: бізнесу пояснили, як працюватимуть авторизації у митній сфері (Держмитслужба)
- 30 Оновлені форми заяв про надання авторизації АЕО, авторизації на застосування спрощень та транзитних спрощень (Держмитслужба)
- 31 Державна митна служба України оновила сервіс для прийняття запитів від користувачів електронної транзитної системи з питань спільного транзиту (Держмитслужба)
- 32 Підсумки «митного безвізу» за I квартал 2025 року: Україна продовжує нарощувати темпи оформлень декларацій під процедурою спільного транзиту (Держмитслужба)
- 33 На Закарпатті відкрили пункт пропуску "Велика Паладь — Нодьгодош" на українсько-угорському

кордоні (Суспільне)

- 34 Запускаємо новий пункт пропуску з Угорщиною (Агентство відновлення)
- 35 Сьогодні розпочато прикордонний контроль у пункті пропуску «Велика Паладь – Надьгодош» (ДПСУ)
- 36 Відкрито новий пункт пропуску з Угорщиною (Мінрозвитку)
- 37 На українсько-угорському кордоні відкрили новий міжнародний пункт пропуску для пасажирського транспорту (Держмитслужба)
- 38 Тиждень роботи пункту пропуску «Велика Паладь-Нодьгодош» на українсько-угорському кордоні (ДПСУ)
- 39 Перевезення та регіональна політика: Мінрозвитку зустрілись з представниками уряду Польщі (Мінрозвитку)
- 40 Покращуємо дорожню інфраструктуру біля міжнародного пункту пропуску «Ягодин – Дорогуськ» (Агентство відновлення)
- 41 Розбудовуємо прикордонну інфраструктуру перед пунктами пропуску «Краковець» та «Рава Руська» на польському кордоні (Агентство відновлення)
- 42 Автомобільні пункти пропуску: відбулась зустріч з румунською делегацією (Мінрозвитку)
- 43 Шляхи європейської інтеграції через українсько-румунський кордон (Комітет ВРУ з питань інтеграції України до Європейського Союзу)
- 44 Держмитслужба впроваджує компетентнісний підхід у систему професійного навчання та розвитку персоналу (Держмитслужба)
- 45 Створення ефективної команди вимагає постійного удосконалення професійної компетенції: пост-митний контроль здійснюватиметься за новими стандартами (Держмитслужба)
- 46 Державна прикордонна служба України узгодила напрями подальшого співробітництва з Міжнародним центром розвитку міграційної політики (ICMPD) (ДПСУ)
- 47 Чергове засідання тимчасової робочої групи: Кроки до нової Стратегії інтегрованого управління державним кордоном України (ДПСУ)
- 48 Україна посилює координацію інтегрованого управління державним кордоном (ДПСУ)
- 49 Державна прикордонна служба України отримала транспортні засоби від Європейського Союзу (ДПСУ)
- 50 Представники посольства США в Україні побували у прикордонному виші (ДПСУ)
- 51 Зміцнюємо кордон — посилюємо безпеку (ДПСУ)
- 52 Олексій Кулеба взяв участь у саміті Тримор'я у Варшаві (Мінрозвитку)
- 53 Україна та ЄС продовжили дію "транспортного безвізу" до кінця 2025 року (Мінрозвитку)
- 54 Україна та Польща посилюють співпрацю у сфері відновлення (Мінрозвитку)
- 55 Україна та Молдова обговорили перспективи відновлення залізничного сполучення між Одесою та Кишиневом (Мінрозвитку)
- 56 Мінрозвитку та ЄБРР синхронізують пріоритети для втілення проєктів у транспортній сфері (Мінрозвитку)
- 57 Мінрозвитку та ЄБРР обговорили спільні проєкти під час Інвестиційної конференції у Варшаві (Мінрозвитку)
- 58 Мінрозвитку продовжує працювати з IFC над спільними проєктами (Мінрозвитку)
- 59 Онлайн-кабінет міжнародних маршрутів: перевізники подали 400 заяв (Мінрозвитку)
- 60 У Чернівцях відбулася робоча зустріч із перевізниками та представниками автостанцій (Мінрозвитку)
- 61 Міжнародні нерегулярні перевезення: Сергій Деркач зустрівся з бізнесом (Мінрозвитку)
- 62 Відбулося перше засідання Координаційної ради щодо конкурентного середовища у морських портах (Мінрозвитку)
- 63 Координаційна рада з невизначеними координатами. Чому портовий бізнес "не надихнувся" новою державною структурою (ЦТС)
- 64 Чому робота «портової» ради при Мінрозвитку може виявитися неефективною без діалогу з бізнесом (Mind.ua)
- 65 Захист портової інфраструктури – питання економіки України та глобальної продовольчої безпеки, – Олексій Кулеба (Мінрозвитку)