



Співфінансується
Європейським Союзом



ICMPD

International Centre for
Migration Policy Development

Огляд подій у сфері інтегрованого управління кордонами



IBM.in.UA

червень 2026

Зміст

	Вступ	3
	Рух осіб та товарів	4
	Євроінтеграція	11
	Реформа української митниці	13
	Неінфраструктурні рішення на кордоні	15
	Розвиток прикордонної інфраструктури	17
	Розвиток інституційної спроможності	21
	Транспортна інтеграція і розвиток логістики	24
	Спеціальний блок. URC 2026: чи стала конференція точкою перелому для розвитку прикордонної інфраструктури?	27
	Лінки на публікації	31

Вступ

У червні 2026 року розвиток сфери інтегрованого управління кордонами України відбувався в умовах одночасної реалізації євроінтеграційних реформ, посилення безпеки державного кордону та забезпечення стійкості міжнародних транспортних і торговельних зв'язків. У центрі уваги перебували модернізація прикордонної та митної інфраструктури, цифровізація процедур контролю, розвиток міжнародного партнерства та підготовка до подальшої інтеграції України до європейського економічного й безпекового простору.

Однією з найважливіших подій місяця стала *Ukraine Recovery Conference 2026 (URC 2026)*, під час якої було представлено нові механізми фінансування транспортної інфраструктури, започатковано «Ініціативу з безпеки та сполучності» між Україною, Європейською Комісією та Європейським інвестиційним банком, а також презентовано низку проєктів із модернізації пунктів пропуску, розвитку міжнародних транспортних коридорів і залучення приватних інвестицій. Водночас практична реалізація більшості оголошених рішень залежатиме від темпів їх впровадження та забезпечення міжнародного фінансування.

Упродовж місяця суттєво зросла інтенсивність руху осіб і транспортних засобів через західний кордон у зв'язку з початком літнього туристичного сезону. Одночасно державні органи забезпечували безперервність міжнародного сполучення в умовах проведення ремонтних робіт на окремих пунктах пропуску, удосконалювали механізми управління пасажиропотоками та продовжували модернізацію прикордонної інфраструктури. Паралельно зберігалася позитивна динаміка зовнішньої торгівлі: за підсумками п'яти місяців 2026 року товарообіг України досяг 58 млрд доларів США, збільшилися митні надходження та тривала робота з протидії порушенням митного законодавства.

Важливою подією для європейської інтеграції України стало офіційне відкриття переговорів про вступ до Європейського Союзу за Кластером 1 «Основи процесу вступу до Європейського Союзу». Водночас продовжувалася комплексна митна реформа, що охоплювала розвиток інституційної спроможності Держмитслужби, перехід на NCTS Фаза 6, впровадження нових цифрових інструментів контролю та активізацію діалогу з бізнесом і міжнародними партнерами.

Суттєва увага приділялася розвитку міжнародної співпраці та інституційної спроможності органів сектору інтегрованого управління кордонами. Протягом місяця було започатковано нові проєкти співпраці з Японією, Литвою та Швецією, активізовано взаємодію у сфері міграційної політики, санітарних і фітосанітарних заходів, розвитку кадрового потенціалу та впровадження сучасних управлінських практик. Паралельно Україна продовжувала розширювати міжнародні транспортні зв'язки, розвивати морську логістику, механізми державно-приватного партнерства та інтеграцію до європейської транспортної мережі.

Загалом у червні поряд із вирішенням поточних завдань із забезпечення стабільної роботи державного кордону, міжнародної логістики та митного контролю тривала реалізація довгострокових реформ, пов'язаних з інтеграцією України до європейського простору. Водночас практичні результати значної частини започаткованих ініціатив залежатимуть від своєчасної реалізації інфраструктурних проєктів, збереження міжнародної фінансової підтримки та спроможності державних інституцій забезпечити виконання запланованих реформ в умовах повномасштабної війни.

Цей огляд створено за фінансової підтримки Європейського Союзу.

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

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

Рух осіб та товарів

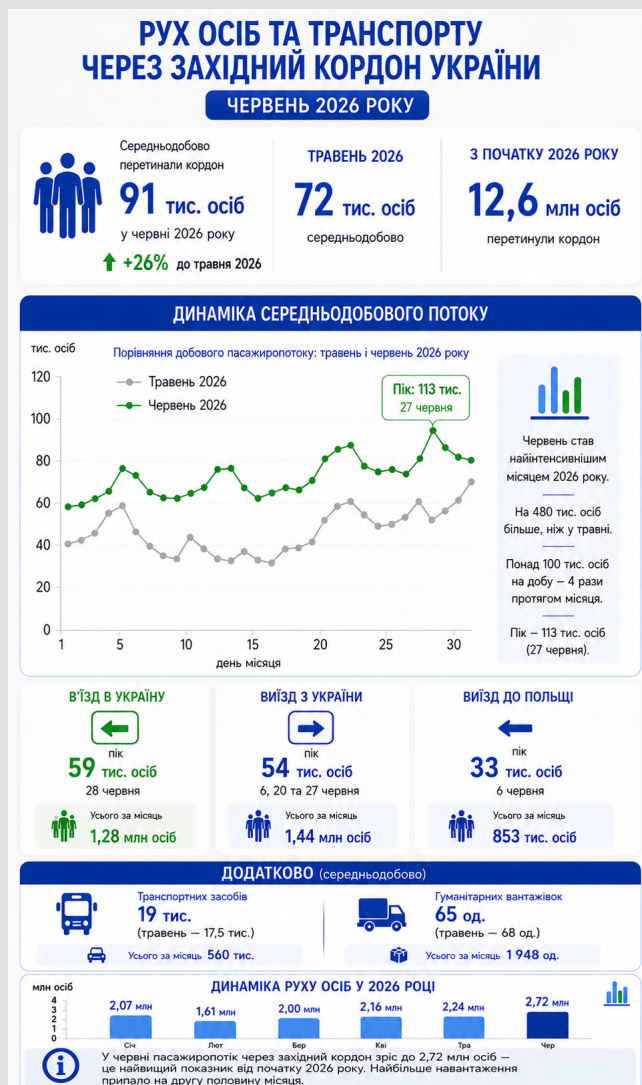
За інформацією Західного регіонального управління Державної прикордонної служби України (Держприкордонслужба), оприлюдненою на офіційній Facebook-сторінці, у червні 2026 року через західний кордон України пройшло **2,72 млн осіб** та понад **560 тис. транспортних засобів**. Із початком літнього сезону пасажиропотік помітно зріс, а червень став найактивнішим місяцем від початку року.

Після великоднього піку у квітні та поступового зростання у травні в червні навантаження залишалося високим майже щодня, а в другій половині місяця добові обсяги перетину кордону ще більше зросли. Це відповідає початку літнього сезону відпусток і шкільних канікул, коли традиційно збільшується кількість короткострокових поїздок за кордон.

На відміну від квітня, коли найбільше навантаження було точкове та пов'язане з великодніми святами, у червні високі показники зберігалися протягом тривалого періоду. Добовий потік **чотири рази перевищував 100 тис. осіб**, а максимальне навантаження припало на останні вихідні місяця. **Найбільш завантаженим напрямком залишався українсько-польський кордон**, через який проходила найбільша частина пасажирського руху.

Разом зі збільшенням кількості пасажирів зросла й інтенсивність руху транспортних засобів. Водночас кількість гуманітарних вантажівок майже не змінилася порівняно з травнем. Основне навантаження на пункти пропуску в червні формували приватні та туристичні поїздки, характерні для початку літнього сезону.

Із початком літнього туристичного сезону державні органи посилили інформування громадян про ситуацію на західному кордоні та заходи з управління пасажиропотоком. Уже на початку червня Держприкордонслужба повідомила про збільшення черг на українсько-польському кордоні та



рекомендувала для виїзду обирати менш завантажені пункти пропуску, зокрема «Смільниця–Кросценко», а також планувати поїздки на ранкові або вечірні години¹. Із наближенням вихідних і початком сезону відпусток Держприкордонслужба повідомила про зростання навантаження насамперед у пунктах пропуску «Шегині–Медика», «Краківець–Корчова» та «Рава-Руська–Гребенне», прогножуючи збільшення пасажиропотоку на західному кордоні до 20%².

У середині місяця Держприкордонслужба повідомила, що від початку червня західний кордон уже перетнули **понад один мільйон осіб**, а також звернула увагу на переважання виїзду з України над в'їздом, характерне для періоду літніх відпусток³. Окремо відомство попередило про зростання інтенсивності руху на українсько-румунському кордоні, де в пікові періоди пасажиропотік міг збільшуватися до 30%⁴.

Наприкінці червня Держприкордонслужба нагадала про регулярне оновлення інформації щодо завантаженості пунктів пропуску та можливі накопичення транспорту як на виїзд, так і на в'їзд в Україну. Також було повідомлено, що від початку місяця західний кордон перетнули **понад 2,7 млн осіб і понад 550 тис. транспортних засобів**, а найбільше навантаження зберігалося у пунктах пропуску «Шегині–Медика» та «Краківець–Корчова»⁵. Окремо Західне регіональне управління Держприкордонслужби повідомило про тимчасове накопичення транспорту на в'їзд в Україну саме у цих пунктах пропуску та рекомендувало користуватися менш завантаженими маршрутами⁶.

Ремонтні роботи на пунктах пропуску в червні супроводжувалися пошуком рішень, які дозволили **мінімізувати вплив на міжнародні пасажирські перевезення**. 10 червня Державна митна служба України (Держмитслужба), посиляючись на інформацію митної адміністрації Польщі, повідомила про початок ремонтних робіт автобусної смуги на в'їзд до Польщі із 15 червня та намір тимчасово призупинити пропуск автобусів через пункт пропуску «Шегині–Медика»⁷. Уже наступного дня Міністерство розвитку громад та територій (Мінрозвитку) повідомило, що за результатами переговорів із польською стороною **досягнуто домовленості про продовження оформлення автобусів під час літнього сезону попри проведення ремонтних робіт**, що дозволило зберегти безперервне транспортне сполучення⁸. Водночас Держприкордонслужба попередила, що ремонтні роботи можуть призводити до затримок в оформленні автобусів, а пропускна спроможність автобусного напрямку тимчасово знизиться, тому пасажирам рекомендували за можливості користуватися альтернативними пунктами пропуску⁹.

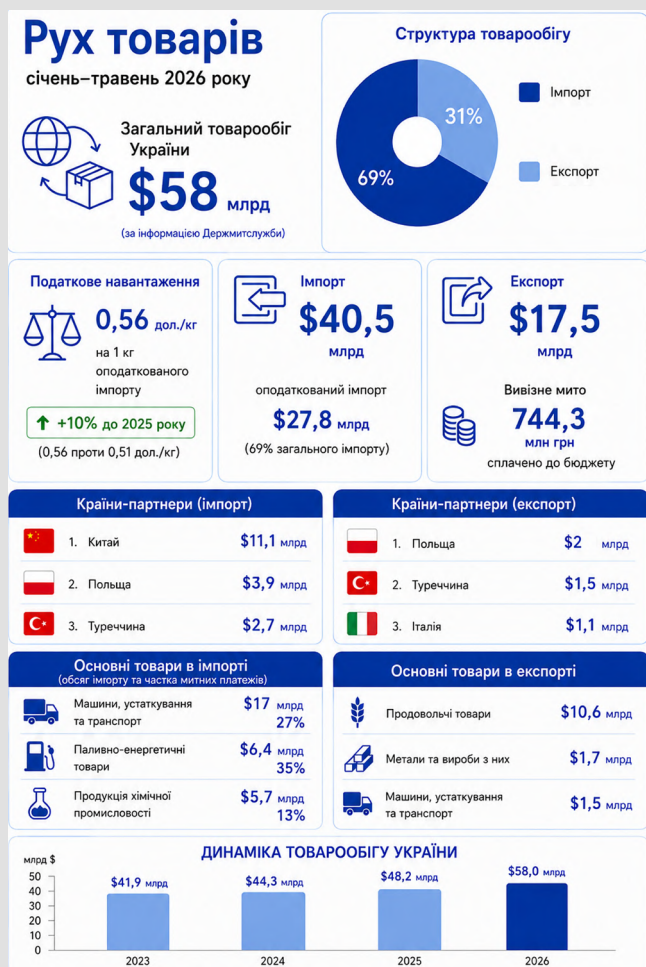
Для перерозподілу транспортних потоків Мінрозвитку спільно з польською стороною **погодило використання дозволів на регулярні перевезення**, оформлених для пункту пропуску «Шегині–Медика», також через пункти пропуску

«Нижанковичі–Мальховичі» та «Смільниця–Кросценко». Одночасно перевізникам відкрили можливість бронювати місця в системі «єЧерга», що мало скоротити час очікування та рівномірніше розподілити транспортне навантаження на українсько-польському кордоні¹⁰.

Упродовж червня на окремих ділянках державного кордону **тимчасово змінювався режим роботи пунктів пропуску через ремонтні роботи, технічні несправності та погодні умови**. На українсько-румунському кордоні з 8 до 17 червня у пункті пропуску «Солотвино–Сігету-Мармаціей» у будні дні тимчасово призупиняли оформлення транспортних засобів через реконструкцію мосту через річку Тиса, тоді як пішохідне сполучення здійснювалося без обмежень¹¹. 13 червня через технічні несправності було тимчасово призупинено пропускні операції у пункті пропуску «Паланка–Маяки–Удобне» на українсько-молдовському кордоні^{12,13}. У зв'язку з виконанням монтажних робіт і перепідключенням інженерних мереж з 25 до 27 червня частково уповільнилися митні та прикордонні процедури у пішому пункті пропуску «Малі Селменці – Велькі Слеменці» на українсько-словацькому кордоні¹⁴. Наприкінці місяця через складні погодні умови румунська сторона тимчасово обмежила рух вантажного транспорту через пункти пропуску «Красноїльськ–Вікову-де-Сус» та «Порубне–Сірет»¹⁵.

Паралельно Україна продовжила **розширювати можливості для міжнародних автобусних перевезень**. Мінрозвитку домовилося з румунською стороною про продовження можливості пропуску автобусів великої місткості через пункт пропуску «Дяківці–Раковець» до кінця літнього сезону¹⁶. Необхідність такого рішення пов'язана з інфраструктурними обмеженнями на румунському боці, через які можливість руху таких автобусів погоджується окремо. Держприкордонслужба повідомила, що відкриття додаткового маршруту для туристичних автобусів дасть змогу розвантажити інші пункти пропуску на українсько-румунському кордоні та скоротити час очікування для пасажирів, а для перетину кордону автобуси мають бути зареєстровані в системі «єЧерга»¹⁷.

Загалом червневі події показали зростання ролі технічної стійкості прикордонної інфраструктури та якості адміністративних процедур, від яких дедалі більше залежить передбачуваність перетину кордону для громадян і перевізників. Водночас навіть локальні технічні збої чи короткострокові ремонтні роботи можуть впливати на ритмічність руху через окремі пункти пропуску, що підвищує значення оперативного інформування користувачів кордону та координації дій між контрольними службами суміжних держав.



За даними Держмитслужби, за підсумками січня–травня 2026 року товарообіг України досяг **\$58 млрд¹⁸**, що стало **найвищим показником за аналогічний період останніх чотирьох років**. Порівняно з відповідним періодом 2025 року¹⁹ обсяг зовнішньої торгівлі **зріс майже на 20%**, продовживши тенденцію поступового відновлення міжнародної торгівлі та логістичних ланцюгів.

Основним фактором такого зростання залишалося **збільшення імпорту**. Якщо за п'ять місяців 2025 року імпорт становив \$31,3 млрд, то за аналогічний період 2026 року він зріс до **\$40,5 млрд**, тоді як **експорт** збільшився лише з \$16,9 млрд до **\$17,5 млрд**. У результаті частка імпорту у структурі товарообігу досягла 69%, тоді як роком раніше вона становила 65%, а у 2024 році²⁰ – 62%.

Водночас **частка оподаткованого імпорту скоротилася до 69%** проти 76% роком

раніше та 86% у 2024 році. Це може бути пов'язано зі **збереженням значних обсягів пільгового ввезення окремих категорій товарів**, насамперед критичного імпорту, необхідного для забезпечення оборони, енергетики та функціонування економіки.

Попри це, **податкове навантаження на 1 кг оподаткованого імпорту зросло до 0,56 дол./кг**, що є найвищим показником за останні чотири роки. Для порівняння, у 2023 році²¹ воно становило 0,45 дол./кг, у 2024 році – 0,50 дол./кг, а у 2025 році – 0,51 дол./кг. Така динаміка відображає **поступове збільшення фіскальної віддачі від митного оформлення товарів**.

У структурі імпорту **домінували машини, устаткування та транспортні засоби**, вартість яких досягла **\$17 млрд**. Водночас найбільшу частку надходжень митних платежів забезпечували **паливно-енергетичні товари (35%)**, тоді як машини, устаткування та транспорт сформували 27%, а продукція хімічної промисловості – 13% усіх митних платежів. Таким чином, структура імпорту й надалі відображає високий попит на обладнання, транспорт, енергетичні ресурси та продукцію, необхідну для функціонування економіки в умовах війни.

У географічній структурі імпорту **лідерство зберіг Китай**, поставки з якого сягнули \$11,1 млрд, тоді як серед основних напрямків українського експорту традиційно переважали Польща (\$2 млрд), Туреччина (\$1,5 млрд) та Італія (\$1,1 млрд). Основу експорту, як і в попередні роки, становили **продовольчі товари (\$10,6 млрд)**, тоді як експорт металів і виробів із них залишався суттєво нижчим за довоєнні показники.

Окремо варто відзначити **різке збільшення надходжень від вивізного мита**. За п'ять місяців 2026 року до бюджету надійшло **744,3 млн грн**, тоді як за аналогічний період 2025 року цей показник становив **121,6 млн грн**. Таке зростання стало найвищим за останні роки та відображає зміни у структурі експорту окремих товарних груп, що підлягають оподаткуванню вивізним митом.

У травні 2026 року Держмитслужба **перерахувала до державного бюджету 68,9 млрд грн митних платежів²²**, що на 24% більше, ніж за аналогічний період минулого року. Загалом за п'ять місяців 2026 року надходження від митниці сягнули майже 342 млрд грн, підтвердивши збереження високої фіскальної ролі митних органів.

Аналіз структури травневих надходжень показав, що **зростання митних платежів відбулося попри скорочення фізичних обсягів імпорту на 3,2%**. Водночас **вартість імпортованих товарів збільшилася на 18,5%**, а податкове навантаження на один кілограм імпорту – на 24,8%, що стало одним із чинників збільшення бюджетних надходжень. Найбільші суми митних платежів забезпечили нафтопродукти (20,6 млрд грн), легкові автомобілі (6 млрд грн), природний газ (1,7 млрд грн), телефонне обладнання, транспортні засоби, електроенергія, комп'ютерна техніка, комплектуючі до транспортних засобів, трактори та засоби захисту рослин²³.

Окремо Держмитслужба повідомила про **подальше зростання обсягів митних преференцій**. У травні 2026 року **пільги зі сплати митних платежів становили 32,8 млрд грн**, або майже 48% від суми фактичних надходжень до бюджету, що на 35,9% більше, ніж роком раніше. Найбільшу частку таких пільг сформували товари оборонного призначення, а також імпорт тютюнової сировини для українських виробників, застосування режимів вільної торгівлі та ввезення обладнання для відновлення енергетичної інфраструктури. З початку року обсяг наданих пільг досяг 174,9 млрд грн, що більш ніж наполовину перевищило показник аналогічного періоду 2025 року²⁴.

Паралельно із забезпеченням бюджетних надходжень **митні органи наростили результативність боротьби з порушеннями митного законодавства**. За підсумками січня–травня 2026 року²⁵ **виявлено 4 986 порушень митних правил**, що на 22% більше, ніж за аналогічний період минулого року²⁶. До судів передано 2 771 справу на суму понад 1,6 млрд грн, а за результатами судового розгляду накладено штрафів і застосовано конфіскацію майже на 5,2 млрд грн.

Український морський коридор продовжує залишатися ключовим маршрутом для міжнародного руху товарів, забезпечуючи стабільний експорт української продукції попри триваючу війну²⁷. Мінрозвитку повідомило, що з початку функціонування коридору у вересні 2023 року ним перевезено **200 млн тонн вантажів**, з яких 118 млн тонн становило зерно, а також оброблено понад 7 800 суден.



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

цитата

З початку 2026 року морськими портами України вже оброблено майже 35 мільйонів тонн вантажів. Українські вантажі відправилися у 56 країн світу. Це результат щоденної роботи тисяч людей у надзвичайно складних умовах. Працівники портів, логісти, моряки, диспетчери, інженери та ремонтні бригади працюють під обстрілами, відновлюють пошкоджену інфраструктуру й забезпечують рух суден.

Водночас державні органи продовжували працювати над **розширенням географії українського експорту та спрощенням доступу продукції до зовнішніх ринків**. Під час торговельної місії до Іспанії українські виробники продуктів харчування провели понад 100 B2B-зустрічей з європейськими ритейлерами й дистриб'юторами, а в Посольстві України відкрили постійний шоурум української продукції, покликаний сприяти пошуку нових партнерів і просуванню українських товарів на ринку ЄС²⁸.

Важливим напрямом залишалося відкриття нових зовнішніх ринків. Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів (Держпродспоживслужба) повідомила, що лише за перше півріччя 2026 року Україна **погодила 23 нові експортні напрями**, перевищивши результат усього 2025 року²⁹. Особливу увагу приділено відкриттю ринків саме для продукції з високою доданою вартістю, що відповідає цілям Експортної стратегії України до 2030 року.

Окрему увагу у червні було приділено адаптації українського експорту до міжнародних фітосанітарних вимог. Під час AGRO UKRAINE SUMMIT 2026 представники Держпродспоживслужби обговорили із бізнесом нові вимоги країн-партнерів, **розвиток системи електронної сертифікації ePhyto**, а також заходи, необхідні для збереження доступу української продукції на ринки Китаю, Індонезії, Туреччини та інших держав³⁰.

Також Держпродспоживслужба продовжила вдосконалювати механізми державного контролю імпортованої продукції. У червні було актуалізовано періодичність документальних, фізичних та лабораторних перевірок окремих категорій харчових продуктів відповідно до ризик-орієнтованого підходу³¹. У службі наголосили, що зміни спрямовані на **уніфікацію процедур контролю на всіх прикордонних інспекційних постах**, забезпечення прозорих правил для бізнесу та підвищення передбачуваності процедур державного контролю.

У червні питання можливого **перегляду тарифів на вантажні залізничні перевезення** стало предметом окремого круглого столу, організованого Національною асоціацією добувної промисловості України. Учасники заходу – представники добувної, металургійної, нафтогазової та будівельної галузей – обговорили потенційний вплив підвищення тарифів на конкурентоспроможність української промисловості та експорт. Запрошені представники АТ «Укрзалізниця» участі в обговоренні не взяли. У свою чергу, Центр транспортних стратегій звернув увагу на **можливий вплив підвищення тарифів на залізничні вантажні перевезення на міжнародний рух товарів**³². У статті зазначається, що зростання тарифів може збільшити логістичні витрати експортерів, насамперед підприємств гірничо-металургійного комплексу, та знизити конкурентоспроможність української продукції на світових ринках. На думку представників бізнесу, це створює ризики скорочення експорту та міжнародних вантажних перевезень. Водночас Укрзалізниця обґрунтовує необхідність перегляду тарифів зростанням витрат на утримання й відновлення інфраструктури та потребою забезпечення фінансової стійкості залізничної галузі. На тлі триваючої дискусії щодо можливого перегляду тарифів на залізничні вантажні перевезення експерти продовжують обговорювати підходи до формування тарифної політики та її вплив на конкурентоспроможність української економіки.



Юрій Щуклін,

бізнесмен, власник логістичних та ІТ компаній,
радник президії УКАБ, экс-радник голови правління Укрзалізниці

цитата

Дискусію про перегляд тарифів на залізничні вантажні перевезення варто починати не з відсотка підвищення вартості, а з визначення того, яку роль держава відводить Укрзалізниці: виконання соціальної функції, забезпечення бюджетних надходжень чи підтримку конкурентоспроможності економіки. Від відповіді на це питання залежить і підхід до формування тарифної політики.

На мою думку, інтереси держави та бізнесу не повинні розглядатися як протилежні. Зростання бізнесу означає зростання економіки, експорту та податкових надходжень, тому тарифна політика має сприяти розвитку економіки, а не лише вирішенню фінансових проблем залізничного монополіста.

Основою тарифоутворення має стати прозорий розрахунок собівартості кожного конкретного перевезення із законодавчо визначеним рівнем прибутку. Сьогодні такої методології фактично не існує, тому будь-які зміни тарифів виглядають радше як адміністративне, ніж економічно обґрунтоване рішення. Також вважаю, що диференціація тарифів має базуватися на фактичній собівартості конкретного перевезення, а не лише на виді вантажу, адже одна й та сама продукція може мати різну економіку перевезень залежно від маршруту.

Якщо така методологія не буде розроблена самим перевізником, одним із можливих рішень могло б стати створення бізнесом цифрового інструменту для розрахунку собівартості з подальшою передачею його державі й Укрзалізниці.

Зрештою, головним критерієм успішності тарифної реформи мають бути не фінансові результати перевізника-монополіста, а її вплив на конкурентоспроможність української економіки, логістичні витрати та ефективність використання рухомого складу.

Євроінтеграція

У червні 2026 року Україна перейшла до нового етапу переговорного процесу щодо членства в Європейському Союзі, офіційно відкривши переговори за Кластером 1 «Основи процесу вступу до Європейського Союзу». До цього кластера належать питання верховенства права, реформування державного управління, боротьби з корупцією, фінансового контролю, статистики та публічних закупівель. У Мінрозвитку наголосили, що Україна завершила двосторонній скринінг законодавства швидше за всі попередні країни-кандидати та готова до відкриття наступних переговорних кластерів. Наступним важливим етапом переговорного процесу стане виконання проміжних бенчмарків, насамперед у главах 23 «Судова влада та основоположні права» та 24 «Правосуддя, свобода та безпека». Вони визначають перелік ключових реформ, від реалізації яких залежить подальший прогрес України на шляху до членства в ЄС.



Любов Акуленко,
виконавча директорка
Українського центру європейської політики

спеціальний коментар для огляду

Виконання проміжних бенчмарків у главах 23 і 24 – це не технічна формальність, а один із ключових етапів переговорів про вступ України до ЄС. Проміжні бенчмарки стосуються сфер, які ЄС розглядає як фундаментальні для майбутнього членства: верховенства права, правосуддя, боротьби з корупцією, основоположних прав, безпеки, міграції та управління кордонами. Їх виконання має показати, що реформи відбуваються не лише «на папері», а змінюють практику роботи органів влади, посилюють підзвітність держави та наближають українські інституції до стандартів ЄС.

Особлива вага цих бенчмарків полягає в тому, що без їх виконання Україна не зможе перейти до наступної фази переговорного процесу. Виконання має бути підтверджене окремою оцінкою Європейської Комісії – Interim Benchmark Assessment Report, після чого держави-члени ЄС ухвалюватимуть політичне рішення щодо подальшого руху України в переговорах.

У блоці міграції, притулку та управління кордонами проміжні бенчмарки спрямовані на кілька ключових завдань: наближення законодавства до acquis ЄС, розвиток Національної системи шенгенського управління, підготовку Шенгенського плану дій, оновлення міграційної політики, адаптацію до нового Пакту ЄС про міграцію та притулок, а також посилення взаємодії між органами, які працюють у сфері кордонів, міграції та безпеки.

Головний виклик у цій сфері – міжвідомча координація. Управління кордонами не може бути завданням лише одного органу: воно потребує узгодженої роботи Державної прикордонної служби України, Державної міграційної служби України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної митної служби України та Уряду в цілому, правоохоронних органів, місцевої влади, а також міжнародних партнерів. Без чітких процедур взаємодії, обміну даними, спільного планування та кризового реагування навіть формально правильні законодавчі зміни не дадуть повного результату.

Практичне наближення до вимог Європейського Союзу тривало й у сфері державного контролю та ринкового нагляду. Представники Держпродспоживслужби та Міністерства економіки України ознайомилися зі шведською моделлю ринкового нагляду, яка ґрунтується на ризик-орієнтованому

підході, ефективній взаємодії державних органів, бізнесу та акредитованих лабораторій³³. Особливу увагу під час візиту приділили гармонізації українського законодавства з правом ЄС, удосконаленню процедур оцінки ризиків і розвитку системи ринкового нагляду. У Держпродспоживслужбі зазначили, що впровадження цих підходів є одним із кроків підготовки до укладення Угоди АСАА («промислового безвізу») з ЄС.

Розвиток міжнародного партнерства залишався важливою складовою цієї роботи. Під час Пленарного засідання керівників агентств із безпечності харчових продуктів (HoA) українська делегація провела переговори з профільними відомствами Німеччини та Нідерландів щодо подальшого розвитку співпраці³⁴. Сторони домовилися про реалізацію спільних навчальних програм, професійний обмін фахівцями та виконання Плану заходів, підписаного з Нідерландами у квітні 2026 року. Пріоритетними напрямками визначено розвиток прикордонного контролю, лабораторної спроможності, цифровізацію державного контролю, удосконалення ветеринарного нагляду, застосування ризик-орієнтованих підходів і механізмів кризового реагування відповідно до вимог законодавства ЄС.

Окремим напрямом євроінтеграційних змін залишалося реформування правоохоронної системи. У Міністерстві внутрішніх справ відбулося засідання експертної робочої групи Координаційної ради з моніторингу реалізації Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку на 2023–2027 роки³⁵. Учасники обговорили підготовку рамкового Закону «Про органи правопорядку», який має визначити сучасну модель функціонування правоохоронних органів відповідно до європейських вимог. Під час засідання розглянули питання розмежування повноважень правоохоронних органів, розвитку кримінального аналізу, впровадження ризик-орієнтованих підходів та механізмів демократичного контролю, а також домовилися про створення окремої експертної групи для підготовки законопроекту.

Таким чином, у червні євроінтеграційний порядок денний охоплював як переговорний процес із Європейським Союзом, так і практичне впровадження реформ у різних секторах державної політики. Поряд із відкриттям першого переговорного кластера тривала адаптація законодавства, розвиток інституційної спроможності, розширення міжнародного співробітництва та впровадження європейських підходів у сферах державного управління, правоохоронної діяльності, ринкового нагляду й державного контролю.

Реформа української митниці

У червні 2026 року одним із пріоритетів діяльності Держмитслужби залишалося продовження комплексної митної реформи, спрямованої на наближення української митної системи до стандартів ЄС, підвищення ефективності державного контролю та розвитку партнерства з бізнесом і міжнародними організаціями. Основну увагу було зосереджено на підготовці нового Митного кодексу України, цифровізації митних процедур, розвитку міжнародного співробітництва, посиленні інституційної спроможності служби та впровадженні сучасних механізмів митного контролю.

Одним із майданчиків для обговорення подальших напрямів реформи стало засідання Громадської ради при Держмитслужбі³⁶. Представники митної служби, бізнес-асоціацій та експертного середовища обговорили підготовку нового Митного кодексу України, цифрову трансформацію митних процедур, реалізацію кадрової реформи, забезпечення доброчесності та протидію митним правопорушенням. Окрему увагу приділили розвитку партнерства між митницею та бізнесом, а також залученню професійної спільноти до формування подальших напрямів реформування митної системи.



Орест Мандзій,
Голова Державної митної
служби України

цитата

Відкритий діалог із бізнесом та громадськістю є невіддільною частиною роботи сучасної митниці. Ми зацікавлені в тому, щоб митні процедури були зрозумілими, прогнозованими та зручними для добросовісного бізнесу. Саме постійна взаємодія, врахування зворотного зв'язку та спільний пошук рішень дозволять нам побудувати ефективну та доброчесну митну службу, якій довіряють.

Помітною у червні була публічна комунікація керівництва Держмитслужби щодо майбутньої моделі української митниці. В інтерв'ю виданню Forbes Ukraine Голова Держмитслужби Орест Мандзій окреслив **стратегічні пріоритети розвитку служби**³⁷. Серед них – формування професійної команди, забезпечення стабільних бюджетних надходжень, розвиток технічної інфраструктури пунктів пропуску та посилення боротьби з контрабандою. Окремо він наголосив на необхідності надання митниці правоохоронного статусу відповідно до практики держав Європейського Союзу.

В інтерв'ю для Цензор.НЕТ Орест Мандзій детально представив **бачення сучасної митної служби, яка має поєднувати сервісну, фіскальну та правоохоронну функції**³⁸. Зокрема, йшлося про технічне оснащення пунктів пропуску сканувальними комплексами та ваговими системами.

Окремий акцент було зроблено на **розвитку відкритого діалогу з бізнесом**³⁹. Під час зустрічі з представниками малого та середнього підприємництва обговорювалися питання протидії «сірому» імпорту, удосконалення підходів до визначення митної вартості товарів, цифровізації митних процедур і скорочення часу оформлення.

Євроінтеграційний вимір митної реформи став темою окремої колонки Ореста Мандзія для агентства Інтерфакс-Україна⁴⁰. Очільник Держмитслужби пояснив особливості переходу України на NCTS Фаза 6, наголосивши, що подальший розвиток системи спільного транзиту має забезпечити баланс між спрощенням митних процедур для добросовісного бізнесу та належним рівнем митної безпеки.

Практична реалізація митної реформи у червні охоплювала розвиток цифрових інструментів та міжнародне партнерство. Зокрема, з 8 червня Держмитслужба розпочала новий етап пілотного проєкту із селективної перевірки митних декларацій для транспортних засобів, що були у використанні та ввозяться з держав Європейського Союзу⁴¹. Запровадження стовідсоткової селективності для цієї категорії декларацій покликане підвищити ефективність застосування ризик-орієнтованих підходів до митного контролю та забезпечити більш якісну перевірку операцій із транспортними засобами.

Паралельно Держмитслужба продовжувала координувати реалізацію реформи з міжнародними партнерами⁴². Під час координаційної зустрічі представникам міжнародних організацій та донорів було представлено основні напрями подальшої роботи.

Поступ у реалізації митної реформи також відзначили міжнародні фінансові партнери. **За результатами місії Міжнародного валютного фонду повідомлено, що вже реалізовано близько 40% заходів митного компоненту Національної стратегії доходів до 2030 року**⁴³. Серед досягнутих результатів названо підготовку нового Митного кодексу України, гармонізацію законодавства з правом Європейського Союзу, розвиток цифрових сервісів, удосконалення антикорупційних механізмів, модернізацію технічного оснащення митної інфраструктури, а також розвиток системи спільного транзиту NCTS і програми Авторизованого економічного оператора (АЕО).

Таким чином, у червні реформа митної служби просувалася одночасно за кількома взаємопов'язаними напрямками – удосконалення законодавчої бази, розвиток інституційної спроможності, цифровізація митних процедур, зміцнення партнерства з бізнесом і міжнародними організаціями та подальша інтеграція до європейського митного простору. Поеднання цих напрямів створює основу для підвищення ефективності митного адміністрування, розвитку міжнародної торгівлі та виконання євроінтеграційних зобов'язань України.

Неінфраструктурні рішення на кордоні

У червні одним із пріоритетних напрямів розвитку системи інтегрованого управління кордонами залишалася цифровізація державних сервісів і процедур, пов'язаних із перетином кордону та міжнародною торгівлею. Протягом місяця державні органи представили нові електронні сервіси для громадян, продовжили цифрову трансформацію митних процедур, а також реалізували черговий етап гармонізації української митної системи із законодавством ЄС.

Показовим прикладом цифровізації державних сервісів став новий **електронний сервіс Держприкордонслужби «Особистий кабінет»⁴⁴**. Майже за місяць після запуску ним скористалися 100 тис. громадян, а близько 800 користувачів отримали інформацію про наявність тимчасових обмежень щодо виїзду за кордон. Сервіс дозволяє дистанційно перевіряти інформацію про обмеження, накладені на підставі судових рішень або постанов органів державної виконавчої служби. У Держприкордонслужбі рекомендували користуватися ним перед плануванням закордонних поїздок, особливо в період літнього збільшення пасажиропотоку, що дає змогу завчасно усунути можливі перешкоди для перетину державного кордону.

Подальшу цифровізацію сервісів для громадян продовжила і Держмитслужба⁴⁵. В **Особистому кабінеті** порталу **«Єдине вікно для міжнародної торгівлі»** запроваджено можливість онлайн-подання заяви на повернення залишку коштів із Єдиного казначейського рахунку. Новий сервіс став продовженням переходу до використання ЄКР під час митного оформлення транспортних засобів, міжнародних поштових та експрес-відправлень. Для користувачів збережено можливість подання документів і в паперовій формі. У Держмитслужбі наголосили, що розвиток електронних сервісів має зробити митні процедури простішими, прозорішими та зручнішими як для громадян, так і для бізнесу.

Цифрова трансформація охоплювала й державний контроль у сфері міжнародної торгівлі. У Держпродспоживслужбі оприлюднили **результати стартового опитування учасників проєкту Digitalisation of Agri-Food Trade Procedures in Ukraine⁴⁶**. Представники державних органів, бізнесу та профільних асоціацій визначили серед основних напрямів майбутніх змін цифровізацію послуг служби, онлайн-видачу міжнародних сертифікатів, спрощення процедур сертифікації та реєстрації, прискорення оформлення експортної документації, а також мінімізацію бюрократичних процедур і корупційних ризиків. Наприкінці місяця, під час URC 2026, Держпродспоживслужба представила подальший розвиток цифрової екосистеми eFood та обговорила з міжнародними партнерами перспективи нових проєктів у сфері цифровізації агропродовольчої торгівлі⁴⁷. Проєкт передбачає створення

єдиного цифрового середовища для операторів ринку, інтеграцію державних інформаційних систем і подальше спрощення адміністративних процедур.

Паралельно із розвитком цифрових сервісів для громадян і бізнесу Держмитслужба продовжувала реалізацію інструментів, спрямованих на спрощення міжнародної торгівлі та інтеграцію України до європейського митного простору. Одним із таких напрямів залишався **розвиток програми АЕО**. У червні ще одне підприємство отримало авторизацію АЕО-Б, і **кількість таких компаній в Україні зросла до семи**⁴⁸. У Держмитслужбі зазначили, що після отримання десятої авторизації АЕО-Б Україна зможе розпочати переговори з Європейським Союзом про взаємне визнання програми, що відкриє для українських компаній додаткові спрощення під час здійснення міжнародної торгівлі. Водночас служба звернула увагу на практичні переваги статусу АЕО-Б для бізнесу, серед яких скорочення часу проходження митних формальностей, більш прогнозовані строки доставки вантажів та підвищення рівня довіри з боку митних адміністрацій.

Ключовою подією місяця у сфері спільного транзиту став **перехід України на NCTS Фаза 6**. Підготовка до цього етапу тривала протягом усього червня. Держмитслужба організувала навчальний семінар для бізнесу, під час якого представила основні новації оновленої системи, особливості заповнення транзитних декларацій із даними безпеки та захисту, а також надала додаткові методичні роз'яснення щодо практичного застосування нової версії⁴⁹. Напередодні переходу відомство окремо поінформувало перевізників про порядок роботи системи, особливості подання декларацій під час технічного переходу, відмінності у застосуванні вимог ICS2 під час в'їзду до ЄС через Польщу, Словаччину, Румунію та Угорщину, а також організувало цілодобову роботу служби технічної підтримки⁵⁰. 22 червня Україна офіційно перейшла на NCTS Фаза 6, завершивши черговий етап гармонізації системи спільного транзиту із законодавством Європейського Союзу⁵¹. У Держмитслужбі підкреслили, що впровадження нової версії забезпечує використання даних безпеки та захисту в межах процедури спільного транзиту та відповідає зобов'язанням України як учасниці Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Таким чином, у червні цифровізація стала одним із наскрізних напрямів розвитку системи інтегрованого управління кордонами. Водночас більшість нових цифрових сервісів і процедур перебувають на початковому етапі практичного застосування. Подальший ефект від їх упровадження залежатиме від готовності користувачів активно використовувати нові інструменти, адаптації бізнесу до оновлених процедур та послідовного розвитку електронної взаємодії між державними органами.

Розвиток прикордонної інфраструктури

Помітною подією червня у сфері транскордонної співпраці та розбудови прикордонної інфраструктури стала URC 2026. Саме **під час конференції було представлено нові механізми фінансування транспортної галузі, започатковано масштабні інфраструктурні ініціативи та окреслено подальші кроки з модернізації пунктів пропуску й розвитку транспортної сполучності України з Європейським Союзом.**

Під час конференції було оголошено про **практичний запуск Фонду підтримки транспорту України (Ukraine Transport Support Fund, UTSF)⁵²**, який покликаний забезпечити оперативне фінансування проєктів відновлення транспортної інфраструктури. Перші внески до фонду підтвердили Литва, Швеція, Норвегія та Естонія. Залучені кошти планується спрямовувати на відновлення автомобільної, залізничної, портової, прикордонної та аеропортової інфраструктури, розвиток логістичних маршрутів і закупівлю спеціалізованої техніки.

Важливим кроком стало **підписання Меморандуму про взаєморозуміння між Урядом України, Європейською Комісією та Європейським інвестиційним банком щодо запуску «Ініціативи з безпеки та сполучності»⁵³**. Документ передбачає розвиток прикордонної інфраструктури, транспортної, енергетичної та цифрової сполучності, а також координацію реалізації інвестиційних проєктів. Першим практичним кроком визначено підготовку рамкової позики ЄІБ для реалізації проєкту «Інфраструктура західного кордону України». Очікується виділення першого траншу фінансування у розмірі 60 млн євро.

Окрему увагу під час URC 2026 було приділено **розвитку автомобільного транспорту та прикордонної інфраструктури⁵⁴**. Представники України та міжнародних партнерів наголосили, що першочерговим завданням є підвищення ефективності вже існуючих пунктів пропуску шляхом цифровізації процедур, розвитку системи «єЧерга», запровадження спільного прикордонного та митного контролю, а також модернізації наявної інфраструктури. Крім того, у межах програми Connecting Europe Facility (CEF) заплановано модернізацію пунктів пропуску «Ужгород–Вишне Немецьке», «Лужанка–Берегшурань» та «Порубне–Сірет», розвиток під'їзної дорожньої інфраструктури й створення сучасних сервісних зон.

За оцінкою Центру транспортних стратегій, транспортний напрям став одним із центральних на URC 2026⁵⁵. Серед ключових результатів для прикордонної інфраструктури відзначено підписання меморандуму щодо Ініціативи з безпеки та сполучності між Україною, Європейською Комісією та ЄІБ, а також

оголошення про створення UTCF. Видання також звертає увагу, що на розвиток транспортної інфраструктури передбачено €96 млн в межах угоди з ЄІБ, окремо сформовано рамкове фінансування обсягом €120 млн для модернізації пунктів пропуску та під'їзних шляхів, із першим траншем у €60 млн. На думку авторів, ці рішення мають сприяти розвитку прикордонної інфраструктури, інтеграції України до європейської транспортної мережі та підвищенню пропускної спроможності міжнародних транспортних коридорів. **Водночас у матеріалі наведено оцінку експертів, згідно з якою URC 2026 була менш результативною порівняно з попередньою конференцією, оскільки значна частина оголошених домовленостей поки що має характер намірів і потребує подальшої практичної реалізації. Детальніше про результати URC 2026 – у спеціальному блоці цього огляду на сторінці 27.**

Паралельно зі стратегічними домовленостями продовжувалась **практична модернізація прикордонної інфраструктури**. У червні завершено модернізацію пунктів пропуску «Старокозаче–Тудора», «Долинське–Чишмікіой», «Лісне–Сеїць» та «Малоярославець1– Чадир-Лунга», а також будівництво зразкової сервісної зони поблизу пункту пропуску «Рені–Джурджюлешть»⁵⁶. На пунктах пропуску проведено комплексне оновлення інфраструктури: встановлено нові модульні споруди, модернізовано інженерні мережі, облаштовано резервні джерела живлення, системи зовнішнього освітлення, пішохідну інфраструктуру та виконано благоустрій території. Поблизу пункту пропуску «Рені–Джурджюлешть» також завершено будівництво майданчика площею 1,7 га, розрахованого на 46 вантажних та 13 легкових автомобілів, із громадською вбиральною, навісами для відпочинку та інженерними мережами. Реалізацію цих проєктів також висвітлило Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України, акцентувавши увагу на їхньому значенні для розвитку транспортного сполучення між Україною, Республікою Молдова та країнами ЄС⁵⁷.



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

цитата

Розвиток прикордонної інфраструктури – це інвестиція в економічну стійкість країни, безперервний рух людей і товарів. Сьогодні ми формуємо сучасну систему перетину кордону, яка відповідає потребам громадян, бізнесу та міжнародної логістики. Модернізація чотирьох пунктів пропуску на кордоні з Молдовою та будівництво зразкової сервісної зони біля пункту пропуску «Рені–Джурджюлешть» є частиною цієї системної роботи.

Розвиток прикордонної інфраструктури продовжився і на Вінниччині, де триває **будівництво міжнародного автомобільного пункту пропуску «Бронниця–Унгурь»**⁵⁸. У червні будівельники продовжували монтаж службових приміщень для працівників митної та прикордонної служб, встановлення павільйону для оформлення пасажирів автобусів, облаштування оглядового містка, захисних навісів та укриття. За інформацією Вінницької обласної військової адміністрації⁵⁹, станом на кінець місяця виконано понад 50% запланованого обсягу робіт, а пункт пропуску продовжував функціонувати у цілодобовому режимі.



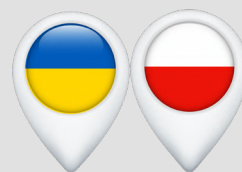
У червні тривали роботи з **модернізації міжнародного автомобільного пункту пропуску «Порубне–Сірет»** на українсько-румунському кордоні⁶⁰. Повідомлялося про завершення основного комплексу інженерних робіт першої черги проєкту. Проєкт передбачає будівництво чотирьох додаткових смуг в'їзду вантажного транспорту в Україну, облаштування організованої зони очікування та впровадження сучасних митних і контрольних технологій⁶¹. Роботи реалізуються на умовах співфінансування Європейського Союзу в межах програми CEF та Державного бюджету України.

Продовжувалась розширюватись міжнародна взаємодія як на двосторонньому, так і на регіональному рівнях. Основна увага приділялася координації дій із суміжними державами, розвитку інтегрованого управління кордонами та посиленню спільної протидії транскордонній злочинності. Важливою подією стала участь української делегації на чолі з виконувачем обов'язків Голови Держприкордонслужби Валерієм Вавринюком у **міжнародному форумі «Безпека кордонів – інституційне зміцнення для майбутніх викликів»**, який відбувся в Республіці Молдова⁶². Учасники форуму обговорили питання регіональної співпраці у сфері комплексного управління кордонами, реагування на сучасні безпекові виклики та розвиток міжнародного партнерства. У межах візиту також було підписано **Спільну декларацію між Адміністрацією Держприкордонслужби, Генеральним інспекторатом Прикордонної поліції МВС Республіки Молдова та Генеральним інспекторатом Прикордонної поліції МВС Румунії** щодо співробітництва у боротьбі з транскордонною злочинністю.

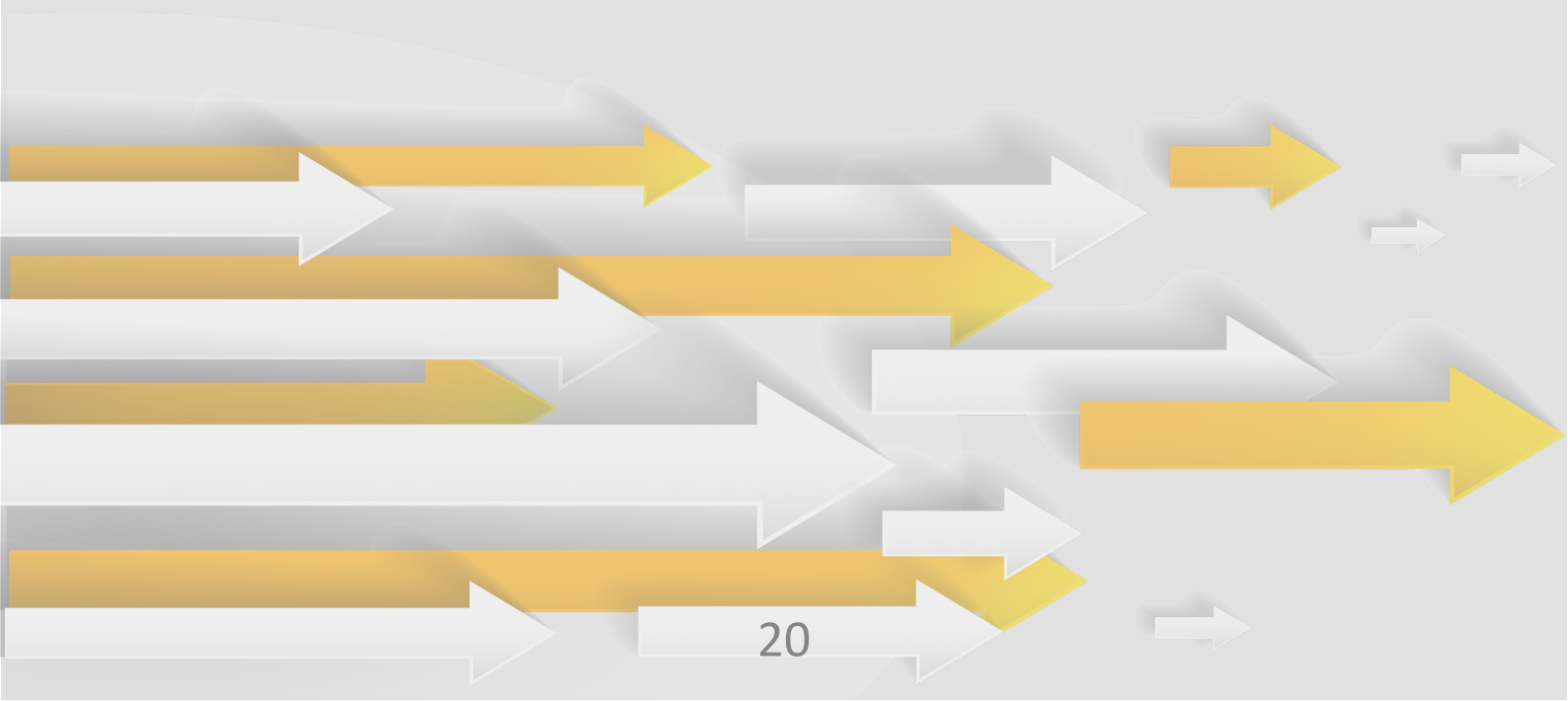


Фото: [Держприкордонслужба](#)

Окремий напрям міжнародної взаємодії стосувався **українсько-польського співробітництва**⁶³. Під час зустрічі прикордонних уповноважених України та Польщі сторони проаналізували результати спільної роботи з охорони державного кордону та здійснення прикордонного контролю, визначили актуальні виклики й погодили пріоритети подальшої співпраці. Серед основних питань обговорення були протидія незаконному перетину державного кордону, незаконному переміщенню товарів, зброї, боєприпасів і вибухових речовин, взаємодія у сфері реадмісії, обмін статистичною та аналітичною інформацією, а також координація роботи пунктів пропуску в умовах зростання пасажиропотоку під час літнього сезону. Окрему увагу приділено перспективам відновлення спільного патрулювання та розвитку взаємодії оперативних підрозділів.



Таким чином, у червні поряд із реалізацією конкретних інфраструктурних проєктів було сформовано підґрунтя для наступного етапу розвитку прикордонної інфраструктури. Разом із тим більшість масштабних фінансових та інфраструктурних ініціатив лише переходять до стадії практичного виконання, тому їхній вплив на пропускну спроможність державного кордону та транспортну сполучність залежатиме від темпів реалізації проєктів і виконання міжнародних домовленостей.



Розвиток інституційної спроможності

У червні міжнародне партнерство залишалося одним із ключових інструментів розвитку інституційної спроможності органів, відповідальних за інтегроване управління кордонами. Основна увага була зосереджена на залученні міжнародної технічної допомоги, розвитку сучасних технологій контролю, підготовці персоналу та впровадженні кращих міжнародних практик у сфері безпеки державного кордону.

Одним із напрямів стала **подальша співпраця Держприкордонслужби з Японією та міжнародними організаціями**⁶⁴. Під час робочої зустрічі за участю представників Посольства Японії, Японського агентства міжнародного співробітництва (JICA) та Управління ООН з наркотиків і злочинності (UNODC) сторони обговорили новий проєкт міжнародної технічної допомоги на 2026 рік, спрямований на протидію транскордонній злочинності в морських портах. Проєкт передбачає розвиток Морської групи контролю контейнерних перевезень «Одеса» (Port Control Unit Odessa), підтримку міжвідомчої взаємодії, удосконалення механізмів контролю, розвиток прикордонної інфраструктури та медичного забезпечення. Окрему увагу учасники зустрічі приділили безпековій ситуації на півдні України та роботі морських портів, які забезпечують функціонування Українського морського коридору.

Подальший розвиток міжнародного партнерства відбувався і з **Литовською Республікою**⁶⁵. Під час робочого візиту до Литви виконувач обов'язків Голови Держприкордонслужби Валерій Вавринюк обговорив із литовськими колегами питання інформаційно-аналітичного обміну, спільної підготовки персоналу, медичної реабілітації військовослужбовців та підтримки бойових підрозділів. Співпраця між прикордонними службами двох держав охоплює впровадження сучасних технологій охорони кордону, використання українського досвіду підготовки персоналу та підтримку реалізації євроінтеграційних реформ у сфері інтегрованого управління кордонами.

Окремим напрямом міжнародного співробітництва залишався **розвиток партнерства у сфері міграції та документування громадян**. У червні Державна міграційна служба України (ДМС) продовжила поглиблювати взаємодію з європейськими інституціями, зосередивши увагу на обміні досвідом, розвитку цифрових сервісів і підготовці до інтеграції у спільний міграційний простір ЄС.

Одним із ключових партнерів України залишалася Швеція. На початку місяця делегація Шведського міграційного агентства відвідала Закарпатську область, де ознайомила з українською системою документування громадян, практикою оформлення біометричних документів, використанням цифрових сервісів, зокрема

застосунку «Дія», а також роботою територіальних підрозділів ДМС, центрів надання адміністративних послуг і пункту тимчасового розміщення біженців⁶⁶. Під час візиту увагу приділили питанням захисту біометричних даних, організації адміністративних послуг та міжвідомчої взаємодії.

Наприкінці червня співпраця отримала практичне продовження під час робочого візиту делегації ДМС України до Королівства Швеція⁶⁷. Сторони започаткували довгостроковий проєкт, що фінансується Міністерством юстиції Швеції та спрямований на підтримку України у наближенні міграційної системи до стандартів ЄС. Програма передбачає навчальні візити та тематичні семінари з питань кібербезпеки, біометричних технологій, захисту персональних даних, функціонування інформаційних систем ЄС, а також управління міграцією і притулком. Окремий напрям співпраці стосується зміцнення інституційної спроможності ДМС в контексті майбутнього членства України в ЄС.



Анніка Готтберг,
заступниця генерального директора
Міграційного відомства Швеції

цитата

Для шведського уряду, як і для нас, Україна є пріоритетною країною, і ми вважаємо шлях України до ЄС важливим як для самої України, так і для стабільності Європи. У цій роботі питання міграції та притулку відіграють важливу роль. Сучасні, правові та ефективні міграційні системи мають велике значення для майбутнього членства України в ЄС

Міжнародний діалог із питань міграційної політики продовжився під час **зустрічі старших посадових осіб Празького процесу**, що відбулася у Північній Македонії⁶⁸. Учасники розглянули підготовку нового Плану дій Празького процесу на 2028–2032 роки, обговорили сучасні тенденції міжнародної міграції, питання трудової мобільності, міжнародного захисту та імплементації Пакту ЄС про міграцію та притулок. Окрему увагу було приділено тимчасовому захисту громадян України в державах Європи, розвитку цифрових сервісів, документуванню українців за кордоном, а також підготовці до їхнього майбутнього повернення та реінтеграції після завершення війни.

Україна також продовжила активно представляти свої інтереси на міжнародних майданчиках у сфері санітарних та фітосанітарних заходів. Участь у роботі органів Світової організації торгівлі (СОТ) стала одним із інструментів просування українських реформ, розвитку міжнародного співробітництва та **розширення можливостей для експорту вітчизняної продукції**. Роботу української делегації у Женеві розпочав Голова Держпродспоживслужби Сергій Ткачук⁶⁹. Під час засідань Комітету СОТ з питань санітарних та фітосанітарних заходів українська сторона долучилася до обговорення сучасних підходів до регулювання міжнародної

торгівлі, забезпечення прозорості санітарних і фітосанітарних вимог та усунення торговельних бар'єрів. Окремо відбулися двосторонні консультації з делегаціями держав – членів СОТ щодо розвитку торговельно-економічного співробітництва та відкриття нових можливостей для експорту української продукції.

Під час пленарного засідання Комітету СОТ українська делегація представила результати реформ у сфері санітарних та фітосанітарних заходів⁷⁰. Міжнародним партнерам було презентовано розвиток законодавства у сфері ветеринарної медицини, модернізацію фітосанітарної системи, цифровізацію державного контролю та розвиток електронної системи eFood. Україна також поінформувала про **відкриття нових ринків збуту**, зокрема щодо експорту продукції птахівництва до Республіки Корея, та роботу з усунення торговельних бар'єрів.

Поряд із міжнародною співпрацею тривала робота над розвитком внутрішньої інституційної спроможності органів сектору інтегрованого управління кордонами. У центрі уваги перебували питання розвитку кадрового потенціалу, удосконалення управлінських підходів та забезпечення рівних можливостей.

Одним із таких напрямів стало **проведення першого в історії Держприкордонслужби гендерного аудиту**⁷¹. За підтримки структури ООН Жінки в Україні та із застосуванням методології Міжнародної організації праці (МОП) було сформовано робочі групи та проведено навчання для учасників аудиту. Отримані результати мають бути використані для вдосконалення кадрової політики, забезпечення рівних прав і можливостей, усунення дискримінаційних бар'єрів та підвищення ефективності управління персоналом у прикордонному відомстві.

Наприкінці місяця увагу було також приділено **інформаційній безпеці у сфері міграції**. ДМС поширила аналітичний звіт Центру протидії дезінформації щодо поширення російською стороною деструктивних наративів, пов'язаних із темою міграції⁷². У дослідженні проаналізовано механізми поширення маніпулятивної інформації через мережі пропагандистських ресурсів, використання інструментів штучного інтелекту та соціальних мереж для просування антимігрантських наративів, а також окреслено необхідність посилення інформаційної стійкості державних інституцій і розвитку механізмів протидії зовнішнім інформаційним впливам у міграційній сфері.

Відтак, у червні міжнародна співпраця поєднувала залучення технічної допомоги, обмін досвідом, участь у міжнародних майданчиках та розвиток кадрового потенціалу державних органів. Водночас практична реалізація більшості домовленостей і проєктів розрахована на довгострокову перспективу, а їхня ефективність значною мірою залежатиме від стабільності міжнародної підтримки, належного ресурсного забезпечення та послідовного впровадження запланованих реформ.

Транспортна інтеграція і розвиток логістики

У червні міжнародні транспортні коридори залишалися одним із пріоритетних напрямів державної політики. **Основна увага була зосереджена на розширенні міжнародних транспортних зв'язків, забезпеченні стійкості морської логістики, залученні приватних інвестицій у транспортну інфраструктуру та інтеграції України до європейського транспортного простору.**

Одним із кроків у розширенні міжнародного автомобільного сполучення стало підписання **Угоди між Україною та Албанією про міжнародні автомобільні перевезення**⁷³. Документ створює правові засади для здійснення регулярних пасажирських, вантажних і транзитних перевезень між державами та передбачає запровадження режиму «транспортного безвізу» для вантажних перевезень. Крім відкриття нового логістичного напрямку, угода розширює географію транспортної взаємодії України з країнами Південно-Східної Європи та створює додаткові можливості для диверсифікації маршрутів міжнародної торгівлі.



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

цитата

Розширення географії перевезень – це безпосередній пріоритет Мінрозвитку та нашої команди. Ми послідовно працюємо над збільшенням кількості країн, з якими маємо пряме сполучення. Албанія – це 37-ма країна, з якою ми будемо мати “транспортний безвіз”. Вдячний колегам з уряду Албанії за співпрацю в цьому напрямку та спільну роботу над спрощенням транспортних зв'язків між нашими країнами.

Окремим напрямом міжнародної транспортної політики залишалася **участь України у формуванні правил міжнародних залізничних перевезень**⁷⁴. Під час засідання Ради Міністрів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) українська делегація виступила проти ініціатив російської федерації, спрямованих на зміну механізмів управління міжнародними транспортними коридорами, легітимізацію окупації українських територій через технічні рішення та посилення російського впливу в органах ОСЗ. Збереження принципу консенсусу дозволило Україні заблокувати відповідні рішення та продовжити захист власних транспортних і економічних інтересів у міжнародному залізничному сполученні.

Значна увага у червні приділялася **морській логістиці, яка залишається одним із ключових елементів забезпечення зовнішньої торгівлі України**. З нагоди 13-ї річниці створення Адміністрації морських портів України⁷⁵ керівництво Мінрозвитку наголосило на ролі портової галузі у забезпеченні функціонування Українського

морського коридору, підтримці експорту та стійкості економіки в умовах війни. Окремо було відзначено модернізацію портової інфраструктури, упровадження європейських підходів до управління галуззю та підготовку нових механізмів залучення приватних інвестицій.

Практичні питання роботи портової галузі обговорювалися під час засідання Координаційної ради з питань розвитку конкурентного середовища у морських портах⁷⁶. Центральною темою стало відновлення регулярного поромного сполучення з портів Чорноморськ і Рені, розвиток мультимодальних перевезень та Дунайського логістичного кластера. Крім цього, учасники розглянули питання оптимізації логістичних маршрутів, тарифної політики, розвитку транскордонної взаємодії з Молдовою та Румунією, а також можливість відкриття Білгород-Дністровського морського порту після формування відповідної економічної моделі його роботи.

Подальші орієнтири модернізації портового сектору були представлені у **підготовленому Світовим банком галузевому огляді**⁷⁷. Документ визначає пріоритетними реформу системи управління портами, удосконалення фінансової моделі, запровадження наглядових рад, підготовку національного мастер-плану розвитку портів та ширше використання концесій як механізму залучення приватних інвестицій.

Одним із пріоритетів державної політики залишалося **залучення приватних інвестицій до транспортної інфраструктури через механізми державно-приватного партнерства**. На початку місяця було завершено підготовку до презентації концесійного проєкту поромного терміналу в порту Чорноморськ⁷⁸, а вже напередодні URC 2026 його представили міжнародним інвесторам⁷⁹. Проєкт передбачає передачу терміналу у концесію строком на 35 років, залучення не менше 40 млн доларів США інвестицій та підтримання пропускнуєї спроможності на рівні близько 2 млн тонн вантажів щороку. Він став другим масштабним концесійним проєктом у портовій галузі після початку повномасштабної війни.

Подальший етап отримав і **проєкт концесії Першого та Контейнерного терміналів порту Чорноморськ**⁸⁰. За результатами попереднього відбору до конкурентного діалогу допущено чотирьох претендентів, серед яких провідні міжнародні портові оператори. У Мінрозвитку розглядають цей проєкт як найбільшу потенційну інвестицію в історії українських портів та один із перших масштабних прикладів реалізації державно-приватного партнерства в умовах війни.

Під час URC 2026 питання державно-приватного партнерства стало окремою темою міжнародної дискусії⁸¹. Мінрозвитку представило портфель інфраструктурних проєктів вартістю понад \$5 млрд, який охоплює транспортну, портову, дорожню, залізничну та муніципальну інфраструктуру. Представники міжнародних фінансових

установ і приватного бізнесу обговорили механізми підготовки концесійних проєктів, розподіл ризиків та умови залучення інвестицій у воєнний період.

Окрему увагу було приділено **перспективам морського та внутрішнього водного транспорту**⁸². Учасники панельної дискусії у межах URC 2026 та Інфраструктурної платформи визначили серед пріоритетів забезпечення безпеки судноплавства, модернізацію портової та річкової інфраструктури, інтеграцію українських портів до мережі TEN-T, розвиток Дунайського логістичного шляху та цифровізацію транспортних процесів. Окремо було відзначено співпрацю з Європейським банком реконструкції та розвитку, який підтримує проєкти модернізації дунайських портів. **Детальніше про результати URC 2026 – у спеціальному блоці огляду на сторінці 27.**



Андрій Кашуба,
заступник Міністра розвитку громад
та територій України

цитата

Саме Дунай забезпечив альтернативний маршрут для експорту української продукції та підтримав стабільність зовнішньої торгівлі. Сьогодні розвиток Дунайського логістичного шляху має не лише антикризове, а й довгострокове стратегічне значення. Ми бачимо значний потенціал у розвитку портової інфраструктури та поглибленні співпраці з європейськими партнерами.

Наприкінці місяця міжнародне співробітництво у морській сфері отримало подальший розвиток у межах **проєкту технічної допомоги «IMO for Ukraine»**⁸³. До ініціативи Міжнародної морської організації приєдналася Європейська Комісія, а загальний обсяг підтвердженого фінансування перевищив \$550 тис. Проєкт спрямований на підвищення безпеки судноплавства, захист морського середовища та забезпечення сталої роботи Українського морського коридору. Крім того, на майданчику IMO Україна домоглася офіційного поширення документа із засудженням російських атак на цивільні судна та портову інфраструктуру, що посилює міжнародну підтримку України у сфері безпеки морського судноплавства.

У червні основна увага була зосереджена не лише на підтримці безперервної роботи існуючих транспортних маршрутів, а й на підготовці довгострокових інфраструктурних проєктів, які мають забезпечити інтеграцію України до європейської транспортної мережі. Водночас більшість із представлених ініціатив перебуває на різних етапах реалізації, тому їх практичний результат залежатиме від стабільності міжнародної підтримки, залучення інвестицій та безпекової ситуації.

URC 2026: чи стала конференція точкою перелому для розвитку прикордонної інфраструктури?

URC 2026 у Гданську стала одним із ключових міжнародних майданчиків для обговорення післявоєнного відновлення України. **Для сфери інтегрованого управління кордонами** конференція була важливою насамперед тим, що окреслила новий підхід до фінансування та розвитку транспортної й прикордонної інфраструктури. Водночас більшість оголошених рішень поки що перебувають на стадії підготовки до реалізації, тому оцінити їхній практичний ефект можна буде лише з часом.

Від окремих проєктів до системних механізмів фінансування

Одним із головних результатів URC 2026 стало не стільки оголошення нових інфраструктурних проєктів, скільки **створення довгострокових механізмів їх фінансування**. Йдеться про запуск UTSF та підписання Меморандуму про Ініціативу з безпеки та сполучності між Україною, Європейською Комісією та Європейським інвестиційним банком.

На відміну від попередніх років, коли міжнародна допомога переважно спрямовувалася на окремі об'єкти, нові інструменти покликані забезпечити системне фінансування транспортної, прикордонної та логістичної інфраструктури, а також координацію інвестицій між міжнародними партнерами.

Зміна підходу до розвитку кордону

Ще одним важливим сигналом стала **зміна пріоритетів державної політики**. Якщо протягом тривалого періоду головний акцент робився на будівництві нових пунктів пропуску, то під час URC 2026 Мінрозвитку фактично визначило інший пріоритет – **максимальне підвищення ефективності вже існуючої інфраструктури**.

Як наголосив заступник Міністра розвитку громад та територій Сергій Деркач:

«Коли ми говоримо про відбудову, часто починаємо з нових інфраструктурних проєктів. Але для нас перший пріоритет –забезпечити максимально ефективну роботу існуючого кордону».⁸⁴

Серед ключових інструментів названо цифровізацію процедур, розвиток системи «єЧерга», розширення практики спільного прикордонного та митного контролю, модернізацію діючих пунктів пропуску та розвиток під'їзної інфраструктури. Такий

підхід відповідає європейській практиці інтегрованого управління кордонами, де збільшення пропускної спроможності досягається не лише завдяки будівництву нових об'єктів, а й через **оптимізацію процесів**.

Інвестиції отримали конкретні пріоритети

Конференція також продемонструвала, що розвиток прикордонної інфраструктури дедалі більше розглядається **як складова ширших транспортних коридорів** між Україною та ЄС.

До пріоритетного портфеля проєктів державно-приватного партнерства включено розвиток прикордонних автомобільних маршрутів, модернізацію транспортних коридорів, будівництво сервісної інфраструктури та розвиток портів. Такий підхід передбачає поступовий перехід від **модернізації окремих пунктів пропуску до комплексного розвитку логістичних маршрутів**.

Від декларацій до практичної реалізації

Попри масштабність оголошених ініціатив, більшість із них поки що **не перейшли до етапу реалізації**. Частина домовленостей має форму меморандумів або рамкових угод, окремі проєкти очікують перших траншів фінансування, а концесійні ініціативи перебувають на стадії конкурсних процедур.

Водночас окремі експерти оцінюють практичні результати конференції. Зокрема, колишній заступник Міністра інфраструктури Віктор Довгань зазначив, що цьогорічна конференція не виправдала очікувань щодо конкретних домовленостей:

«Дружні відносини є, гарні зустрічі, вечері, братерство... але конкретики немає».⁸⁵

На його думку, значна частина анонсованих кредитних та грантових інструментів поки що не перейшла у практичну площину, а багато оголошених рішень ще потребують подальшого погодження та реалізації.

Чи вплине зміна уряду на реалізацію домовленостей?

Додатковим викликом для реалізації досягнутих домовленостей може стати перезавантаження уряду України, ініційоване після завершення конференції. Оновлення складу Кабінету Міністрів покликане забезпечити реалізацію нових

політичних пріоритетів держави, однак водночас порушує питання щодо темпів виконання рішень, ухвалених під час конференції.

Як зазначає виконавча директорка аналітичного центру «Європа без бар'єрів» Ірина Сушко у спеціальному коментарі для огляду, сам факт зміни складу Кабінету Міністрів не ставить під сумнів домовленості, досягнуті під час URC 2026:

«Домовленості мають статус міжнародних та інституційних зобов'язань держави, тому зміна персонального складу уряду сама по собі не впливає на їхню юридичну силу. Новий Кабінет Міністрів буде зобов'язаний забезпечити виконання взятих Україною міжнародних зобов'язань».

Водночас, за її словами, урядові зміни можуть позначитися на темпах реалізації окремих проєктів. Формування нової команди, розподіл повноважень між міністерствами, перегляд пріоритетів та аудит уже досягнутих домовленостей потребують часу, що може відтермінувати запуск окремих інфраструктурних ініціатив і ухвалення необхідних управлінських рішень:

«Для міжнародних партнерів важливими є не лише підписані документи, а й спроможність державних інституцій забезпечити їх послідовне виконання. Саме тому особливого значення набувають збереження інституційної пам'яті, ефективна координація між органами влади та незмінність стратегічних пріоритетів у сфері розвитку транспортної й прикордонної інфраструктури».

На думку Ірини Сушко, головним показником успіху URC 2026 стане не кількість підписаних меморандумів чи оголошених фінансових пакетів, а те, наскільки швидко вони **трансформуються у конкретні проєкти**, модернізовані пункти пропуску, покращення логістики та збільшення пропускнуої спроможності державного кордону.

Подібної думки дотримуються й інші експерти, наголошуючи, що оцінювати результати конференції варто не лише за кількістю угод, а й за **створенням ефективних механізмів**, здатних забезпечити реалізацію масштабних інфраструктурних проєктів у середньостроковій перспективі.

Висновки

URC 2026 **навряд чи можна назвати переломним моментом** у розвитку прикордонної інфраструктури, однак конференція стала важливим етапом формування нової моделі її розвитку. Головним результатом стало не стільки оголошення нових інфраструктурних проєктів, скільки перехід **до комплексного підходу**, що поєднує довгострокові фінансові механізми, розвиток міжнародних транспортних коридорів, цифровізацію процедур, модернізацію існуючих пунктів пропуску та залучення приватних інвестицій.

Водночас більшість рішень поки що залишаються на рівні політичних домовленостей, меморандумів або підготовчих процедур. Тому **справжнім критерієм успішності URC 2026** стане не кількість підписаних документів, а **здатність України та міжнародних партнерів перевести ці домовленості у практичну площину**.

Саме **темпи реалізації ухвалених рішень**, ефективність координації між усіма учасниками процесу та своєчасне залучення фінансування визначать, чи стане URC 2026 відправною точкою реальних змін, зокрема у розвитку прикордонної інфраструктури та інтегрованого управління кордонами.



Лінки на публікації

- 1 До уваги громадян, які планують перетин українсько-польського кордону (Держприкордонслужба)
- 2 На кордоні з Польщею зростає накопичення транспортних засобів (Держприкордонслужба)
- 3 Літній туристичний сезон: західний кордон України з початку червня перетнули понад мільйон громадян (Держприкордонслужба)
- 4 У пунктах пропуску на кордоні з Румунією спостерігається збільшення пасажиро-транспортного потоку (Держприкордонслужба)
- 5 До уваги громадян, які планують перетинати західний кордон України (Держприкордонслужба)
- 6 Два пункти пропуску на в'їзд в Україну – перевантажені (Фейсбук-сторінка Західного регіонального управління Держприкордонслужби України)
- 7 До уваги перевізників та пасажирів! (Держмитслужба)
- 8 Автобусний рух через пункт пропуску «Шегині – Медика» влітку не обмежуватимуть: Україна домовилась з Польщею (Мінрозвитку)
- 9 До уваги подорожніх, які планують перетинати кордон автобусом через пункт пропуску «Шегині – Медика» (Держприкордонслужба)
- 10 Міжнародні перевізники пасажирів можуть використовувати регулярні дозволи для пункту пропуску «Шегині» на додаткових напрямках (Мінрозвитку)
- 11 Тимчасові обмеження руху транспортних засобів через пункт пропуску «Солотвино – Сігету-Мармацій» (Держприкордонслужба)
- 12 Увага! У пункті пропуску «Паланка-Маяки-Удобне» призупинено пропускні операції (Держприкордонслужба)
- 13 Пропускні операції у пункті пропуску «Паланка-Маяки-Удобне» відновлено (Держприкордонслужба)
- 14 На пішому переході зі Словаччиною будуть частково уповільнені пропускні операції (Держмитслужба)
- 15 Увага! Тимчасові обмеження руху вантажного транспорту через пункти пропуску на українсько-румунському кордоні (Держмитслужба)
- 16 Автобуси великої місткості зможуть перетинати пункт пропуску “Дяківці–Раковець” (Мінрозвитку)
- 17 На кордоні з Румунією відкрили додатковий маршрут для туристичних автобусів (Держприкордонслужба)
- 18 За п'ять місяців 2026 року товарообіг України склав \$58 млрд (Держмитслужба)
- 19 За 5 місяців 2025 року товарообіг України склав \$48,2 млрд (Держмитслужба)
- 20 За 5 місяців 2024 року товарообіг України склав \$44,3 млрд (Держмитслужба)
- 21 За 5 місяців 2023 року товарообіг склав \$41,9 млрд, що на 4% більше, ніж в 2022 (Держмитслужба)
- 22 У травні до Держбюджету спрямовано 68,9 млрд грн митних платежів (Держмитслужба)
- 23 68,9 млрд грн митних платежів: що сформувало травневі надходження до бюджету? (Держмитслужба)
- 24 Пільги зі сплати митних платежів у травні склали 32,8 млрд грн (Держмитслужба)
- 25 За 5 місяців 2026 року митні органи виявили 4 986 порушень митних правил на суму 2 млрд гривень. (Держмитслужба)
- 26 З початку року митні органи виявили 4 095 порушень митних правил на 5,7 млрд грн. (Держмитслужба)
- 27 Українським морським коридором перевезено 200 мільйонів тонн вантажів (Мінрозвитку)
- 28 Україна відкриває нові можливості для експорту: українські виробники представили свою продукцію в Іспанії (Держпродспоживслужба)
- 29 Український експорт набирає обертів: за півроку відкрито 23 нових ринків (Держпродспоживслужба)

30 Експорт без бар'єрів: Держпродспоживслужба долучилася до AGRO UKRAINE SUMMIT 2026 (Держпродспоживслужба)

31 Держпродспоживслужба вчергове актуалізувала періодичність державного контролю імпорتنної продукції (Держпродспоживслужба)

32 Ланцюгова реакція: як підвищення тарифів на залізничні перевезення вплинуть на добувну галузь (Центр транспортних стратегій)

33 Курс на європейські стандарти: Держпродспоживслужба вивчає шведський досвід ринкового нагляду (Держпродспоживслужба)

34 Європейський досвід, який працюватиме в Україні: нові кроки співпраці з Німеччиною та Нідерландами (Держпродспоживслужба)

35 Реформа органів правопорядку: експерти визначили наступні кроки для підготовки рамкового законопроєкту (МВС)

36 Партнерство задля ефективної митниці (Держмитслужба)

37 «Надання митниці правоохоронного статусу є об'єктивною потребою, і європейська практика вже довела ефективність такого підходу», - вважає Голова Держмитслужби Орест Мандзій. (Держмитслужба)

38 Якою має стати митниця, що поєднує сервісну, фіскальну та правоохоронну функції? (Держмитслужба)

39 Бізнес запитує - митниця відповідає: публічне інтерв'ю Голови Держмитслужби (Держмитслужба)

40 Україна переходить на застосування NCTS Фаза 6 (Держмитслужба)

41 8 червня 2026 року запроваджено новий етап селективної перевірки митних декларацій для транспортних засобів (Держмитслужба)

42 Українська митниця представила партнерам пріоритети реформування та потреби для розвитку (Держмитслужба)

43 40% митних ініціатив Нацстратегії доходів уже реалізовано – МВФ (Держмитслужба)

44 100 тисяч громадян скористалися «Особистим кабінетом» на сайті Держприкордонслужби (Держприкордонслужба)

45 Державна митна служба України продовжує розширювати електронні сервіси та спрощувати взаємодію громадян із митницею (Держмитслужба)

46 Від діалогу до цифрових рішень Держпродспоживслужби: якими бачать реформи учасники проєкту (Держпродспоживслужба)

47 URC 2026: міжнародний майданчик нових партнерств для стратегічної трансформації та реформ (Держпродспоживслужба)

48 Сьоме підприємство отримало статус АЕО-Б: до початку переговорів про взаємне визнання з ЄС залишилося ще три авторизації (Держмитслужба)

49 NCTS Фаза 6: результати проведення семінару щодо переходу на нову версію системи (Держмитслужба)

50 22 червня Україна переходить на застосування NCTS Фаза 6 (Держмитслужба)

51 Україна перейшла на застосування NCTS Фаза 6 (Держмитслужба)

52 На URC 2026 оголосили про перші внески до Фонду підтримки транспорту України (Мінрозвитку)

53 Олексій Кулеба та Марта Кос підписали Меморандум про запуск Ініціативи з безпеки та сполучності між Україною, Європейською Комісією та ЄІБ (Мінрозвитку)

54 На URC 2026 обговорили розвиток автомобільного транспорту та прикордонної інфраструктури України (Мінрозвитку)

55 Заяви, договори та наміри: як пройшла Ukraine Recovery Conference 2026 (Центр транспортних стратегій)

56 На кордоні з Молдовою завершено модернізацію чотирьох пунктів пропуску та будівництво

зразкової сервісної зони (Мінрозвитку)

57 Розвиваємо прикордонну інфраструктуру на кордоні з Молдовою (Агентство відновлення)

58 Розбудовуємо прикордонну інфраструктуру на Вінниччині (Агентство відновлення)

59 На Вінниччині розбудовують міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення «Бронниця - Унгурь» (Вінницька ОВА)

60 На пункті пропуску «Порубне – Сірет» завершують першу чергу модернізації вантажного терміналу (Мінрозвитку)

61 Перша черга модернізації КПП «Порубне – Сірет»: завершуємо розбудову 4 смуг проїзду великогабаритного транспорту (Агентство розвитку)

62 Валерій Вавринюк взяв участь у міжнародному форумі у Молдові (Держприкордонслужба)

63 Українські та польські прикордонники підсумували роботу та визначили напрями співпраці (Держприкордонслужба)

64 Україна та Японія посилюють співпрацю у сфері прикордонної безпеки (Держприкордонслужба)

65 Взаємодія, котра працює на перспективу інтеграції (Держприкордонслужба)

66 Україна та Швеція: діалог у сфері міграції та документування громадян (ДМС)

67 Україна та Швеція розширюють співпрацю у сфері міграції та притулку (ДМС)

68 Представники Державної міграційної служби України взяли участь у Зустрічі Старших посадових осіб Празького процесу в Північній Македонії (ДМС)

69 Україна посилює свій голос у СОТ: делегація Держпродспоживслужби розпочала роботу в Женеві (Держпродспоживслужба)

70 Україна представила у СОТ результати реформ у сфері санітарних та фітосанітарних заходів (Держпродспоживслужба)

71 У Державній прикордонній службі України офіційно розпочато проведення гендерного аудиту (Держприкордонслужба)

72 Аналітичний звіт «Проширення деструктивних наративів, пов'язаних з темою міграції в Україні» (ДМС)

73 Україна та Албанія відкривають автомобільне сполучення між країнами: підписано Угоду (Мінрозвитку)

74 Україна заблокувала спроби росії змінити міжнародні правила залізничних перевезень (Мінрозвитку)

75 Адміністрації морських портів України – 13 років (Мінрозвитку)

76 Координаційна рада обговорила відновлення поромного сполучення та питання роботи дунайських портів (Мінрозвитку)

77 Світовий банк презентував огляд стану та викликів портової галузі України (Мінрозвитку)

78 Презентація концесійного проєкту щодо Поромного терміналу в порту Чорноморськ (Мінрозвитку)

79 У Гданську презентували новий концесійний проєкт поромного терміналу в порту Чорноморськ (Мінрозвитку)

80 Олексій Кулеба оголосив прекваліфікованих учасників концесійного конкурсу щодо контейнерного терміналу в порту Чорноморськ (Мінрозвитку)

81 На URC 2026 обговорили роль публічно-приватного партнерства у відновленні інфраструктури України (Мінрозвитку)

82 Андрій Кашуба на URC 2026: відновлення портів і річкової логістики має ґрунтуватися на стійкості, модернізації та євроінтеграції (Мінрозвитку)

83 Проєкт «IMO for Ukraine»: міжнародні партнери спрямували понад пів мільйона доларів підтримки (Мінрозвитку)

84 п.54

85 п.55