

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту постанови Кабінету Міністрів України

“Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску “Електронна черга перетину кордону”

1. Резюме

Метою прийняття проекту постанови є створення сервісу прогнозованого часу перетину кордону – управління чергами; усунення черги автотранспорту перед пунктами пропуску – улаштування зон очікування; формування джерела фінансування прикордонної інфраструктури; сприяння реалізації Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 року № 687-р.

2. Проблема, яка потребує розв’язання

Черги транспортних засобів (далі – ТЗ) перед автомобільними пунктами пропуску (далі – АПП) є об’єктивним наслідком:

по-перше, відсутності можливості логістичної диверсифікації транспортного потоку між достатньою кількістю автомобільних пунктів пропуску;

по-друге, аритмічними характеристиками обсягу транспортного потоку, що перетинає кордон, у межах того чи іншого періоду часу: доба, тиждень (вихідні та святкові дні), року (зимові та літні канікули, різдвяні та пасхальні свята, тощо).

І якщо першу проблему можна вирішити за рахунок збільшення кількості АПП, то друга залишатиметься до тих пір, доки здійснюватимуться контрольні функції на кордоні.

Ключовим параметром функціонування будь-якого АПП є:

- 1) динаміка фактичної кількості ТЗ, що перетинає кордон у АПП;
- 2) проектна пропускна здатність АПП за добу;
- 3) ритмічність роботи АПП.

У Закарпатській області з 2014 до 2019 року спостерігалася стала тенденція до зростання кількості громадян, транспортних засобів та товарів, що перетинають державний кордон. Зокрема, по вантажівках – на 32 відс., по легковиках – на 11 відс., автобусів – майже на 103 відс., громадян – на 39,5 відсотків.

У зв’язку із збільшенням транспортного потоку, збільшується й навантаження на роботу пунктів пропуску відносно їх проектної пропускної здатності.

Проектна пропускна спроможність наявних АПП відображає лише умови їхньої ідеальної, ритмічної та рівномірної роботи.

Насправді ж вони працюють аритмічно: у святкові та вихідні дні, в період літніх відпусток пікові навантаження призводять до того, що, наприклад, туристи чекають на перетин кордону, в кращому разі дві, в найгіршому – 12 годин, вантажівки – 2 – 8 діб.

Зазначене дозволяє констатувати, що наявний стан дорожньої, митної, прикордонної інфраструктури вже не відповідає існуючим транспортним транскордонним потокам, що призводить до ряду негативних наслідків:

1) накопичення автомобільних транспортних засобів на під'їзних шляхах перед АПП та у АПП;

2) перевищення проєктної добової пропускної здатності АПП та перетворення їх з місця перетину кордону та здійснення контрольних процедур на стоянці ТЗ;

3) багатогодинні чи/та кількадевні черги й неможливість прогнозування часу перетину кордону;

4) невиконання суб'єктами ЗЕД зобов'язань перед іноземними контрагентами. Особливо чутливими до ритмічності роботи АПП є суб'єкти ЗЕД, що працюють з давальницькою сировиною;

5) блокування вантажівками життя населення прикордонних територій;

6) значне забруднення населених пунктів та придорожньої інфраструктури та відсутність належних санітарних умов очікування перетину кордону;

7) суттєве зростання небезпеки виникнення ДТП;

8) погіршення криміногенного стану придорожньої та прикордонної території;

9) системна руйнація дорожнього покриття перед пунктами пропуску та населених пунктів;

10) значне підвищення рівня об'єктивного соціального невдоволення.

Інструментами вирішення окресленої проблематики є:

1) впровадження у практику перетину кордону ефективних інструментів управління чергами, що базуються на рекомендаціях ВМО, зокрема системи електронної черги та бронювання часу перетину кордону;

2) відкриття нових і реконструкція (розширення) існуючих автомобільних пунктів пропуску уздовж кордону України з Європою;

3) будівництво чи облаштування автомобільних сервісних зон перед автомобільними пунктами пропуску та їх інтеграція до процедури перетину кордону.

Базуючись на рекомендаціях ВМО, за підсумками вивчення досвіду запровадження системи електронної черги у країнах, де вона функціонує з 2011 року, та співпраці з експертами, які її впроваджували, відповідну систему можна розгорнути упродовж кількох місяців.

Міжнародний досвід

Так, з серпня 2011 року всі транспортні засоби, які перетинають кордон Естонії, законодавчо зобов'язані зареєструватися у електронній системі управління чергою перетину кордону та очікувати виклику до АПП у визначених місцях – автомобільних зонах очікування.

Інноваційним елементом цієї ініціативи стало “розумне” використання існуючої інфраструктури, на відміну від традиційного варіанту збільшення розміру інфраструктури, для збільшення її потенціалу.

Максимального ефекту реалізації державної функції з організації “перетину кордону” було досягнуто завдяки комплексному поєднанню та впровадження двох елементів:

1) використання систем управління чергами;

2) забезпечення паркування поза дорожньою мережею на належно обладнаних терміналах.

Конкретними цілями послуги були:

запропонувати передбачуваний час перетину кордону;

позбутися “чорного” ринку слотів черги на в’їзд до пунктів пропуску;

запропонувати можливість водіям та подорожуючим належні умови очікування неподалік від кордону своєї черги в’їзду до пункту пропуску з метою перетинку кордону.

Драйвером реалізації державної функції з організації перетину кордону, на засадах державно-приватного партнерства, за підсумками публічного конкурсу була компанія GoSwift.

За інформацією згаданої компанії, з початку реалізації проекту час очікування авто різко скоротився, в середньому від 60 годин до приблизно 2 – 3 годин, а перевізники почали щороку економити близько 5 млн. євро. Завдяки впровадженню ділянок очікування, автомобільні черги зникли з доріг, покращивши місцевий рух та безпеку.

Завдяки зонам очікування перед кордоном, які спеціально експлуатуються для обслуговування, водії можуть спокійно чекати, перш ніж їм дозволять їхати до кордону. Забезпечується безпека транспортних засобів та вантажів. Шум та шкідливі викиди також переміщуються за межі населених пунктів, а поведження з відходами полегшується експлуатацією ділянок очікування. Водії вантажних автомобілів можуть використовувати зони очікування для ефективного управління своїм часом водіння та відпочинку, що підвищує їх безпеку та продуктивність.

Планування подорожі стало простішим завдяки наявності передбачуваного та надійного часу перетину кордону. Водії можуть забронювати час їх переїзду через декілька каналів 24/7 на декількох мовах (англійська, естонська, російська).

Інформація в реальному часі про кількість очікуваних транспортних засобів пропонує водіям можливість вирушити іншим маршрутом через інший пункт пропуску, де час очікування коротший.

Фінансово сервіс базується на основі оплати за користування, таким чином генеруючи доходи та робочі місця, зміцнюючи місцеву економіку.

Аналіз правового регулювання правовідносин в Україні

Основними нормативними актами, що регламентують перетин кордону ТЗ та товарами є закони України “Про державний кордон України” та “Про прикордонний контроль”, Митний кодекс України (далі – МКУ), постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 “Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними”, локальними технологіями роботи МАПП, наказ Міністерства внутрішніх справ від 16.02.2017 № 128 “Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії між посадовими особами підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в місцях значного скупчення транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон України” (далі – Інструкція № 128); наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 31.08.2009

№ 643 “Про затвердження Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення” (далі – Положення № 643)

Національне законодавство містить кілька понять, які з функціональної точки зору регламентують автомобільні сервісні зони – зони очікування.

Зокрема, зона обслуговування і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення (далі – зона обслуговування) – певна територія перед пунктом пропуску, на якій юридичні та фізичні особи – підприємці надають не заборонені законодавством України послуги (пункт 2 Положення № 643).

Вантажний митний комплекс – це ділянка території з комплексом будівель, споруд, інженерно-технічних засобів і комунікацій, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що переміщуються через митний кордон України (ст. 442 МКУ).

Утримувач вантажного митного комплексу повинен обов’язково забезпечувати (ч.1 ст. 443 МКУ):

- 1) надання посередницьких послуг з декларування товарів, що переміщуються через митний кордон України;
- 2) надання послуг із зберігання товарів, що переміщуються через митний кордон України, і транспортних засобів комерційного призначення;
- 3) виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.

На вантажному митному комплексі також можуть бути обладнані місця для надання додаткових послуг (ч.2 ст. 443 МКУ).

Проте головною проблемою є те, що попри закріплення відповідних положень, національне законодавство не містить приписів щодо інтеграції відповідної транспортної інфраструктури до процесу перетину кордону.

Тому навіть перед тими пунктами пропуску, де такі АСЗ існують, вони жодним чином не впливають на управління чергами перед пунктами пропуску. У кращому випадку вони використовуються як місце накопичення вантажівок і місце їх відстою перед пунктами пропуску. При цьому постійно виникають питання щодо неконкурентного ціноутворення їх функціонування.

Іншою, інституційною, проблемою є відсутність чітко визначеної компетенції між центральними органами влади щодо врегулювання відносин, які виникають через черги перед автомобільними пунктами пропуску.

Інструкція № 128 регламентує взаємодію органів осіб підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України щодо впорядкування черговості заїзду транспортних засобів у пункти пропуску через державний кордон України. Критерієм застосування визначених у ній механізмів є факт скупчення транспортних засобів понад 50 автомобілів.

Відповідно до статті 22 Закону України від 04.11.1991 № 1777-ХІІ “Про державний кордон України”, з метою забезпечення на державному кордоні України належного порядку Кабінетом Міністрів України встановлюється прикордонна смуга, а також можуть установлюватися контрольовані прикордонні райони.

Контрольовані прикордонні райони встановлюються, як правило, в межах території району, міста, селища, сільради, прилеглої до державного кордону України, або до узбережжя моря, що охороняється органами Державної прикордонної служби України.

Статтею 23 згаданого закону встановлено, що у прикордонній смузі та контрольованому прикордонному районі в порядку, що визначається Кабінетом Міністрів України, встановлюється прикордонний режим, який регламентує відповідно до цього Закону та інших актів законодавства України правила в'їзду, перебування, проживання, пересування громадян України та інших осіб, провадження робіт тощо.

Разом з тим, призначенням митних органів є створення сприятливих умов для розвитку зовнішньоекономічної діяльності, забезпечення безпеки суспільства, захист митних інтересів України (ч.1 ст. 544 МКУ).

До основних завдань митних органів з поміж інших належить:

створення сприятливих умов для полегшення торгівлі, сприяння транзиту, збільшення товарообігу та пасажиропотоку через митний кордон України, здійснення разом з митними органами інших держав заходів щодо удосконалення процедури пропуску товарів, транспортних засобів через митний кордон України, їх митного контролю та митного оформлення;

впровадження, розвиток та технічне супроводження інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних систем і технологій в митній справі, автоматизація митних процедур;

управління об'єктами інфраструктури органів доходів і зборів, розбудова митного кордону.

Таким чином, складові процесу управління чергами перетину кордону як:

“черговість заїзду транспортних засобів у пункти пропуску” та вжиття заходів реагування у випадках накопичення ТЗ перед пунктами пропуску належить до компетенції підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України;

“впровадження інформаційних систем та технологій” при переміщенні через митний кордон товарів та громадян належить до компетенції митних органів;

“паркування ТЗ поза дорожньою мережею” у належно обладнаних сервісних зонах перед пунктами пропуску належить до сфери діяльності власників та користувачів відповідної інфраструктури. Наразі в Закарпатській області існують необхідні майданчики, які перебувають у сфері управління Мінекономіки України та приватній власності.

Отже, рекомендований ВМО досвід управління чергами, з урахуванням національної специфіки вказаних складових, передбачає необхідність:

реалізації скоординованих міжвідомчих заходів з удосконалення національного законодавства функціонування автомобільних сервісних зон, їх інтеграцію до процесу перетину кордону;

визначення правового статусу електронної системи управління чергам.

Зазначене дозволить успішно реалізувати вже відпрацьовані технічні рішення та запровадити ефективну практику управління чергами ТЗ перед автомобільними пунктами пропуску.

3. Суть проєкту акта

Проєкт постанови Кабінету міністрів України “Питання реалізації пілотного проєкту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску “Електронна черга перетину кордону” комплексно врегульовує питання організації управління чергами автотранспорту перед АПП (далі – пілотний проєкт). Пілотний проєкт полягає у:

створенні сервісу прогнозованого й гарантованого часу перетину кордону – управління чергами;

усуненні фізичної черги автотранспорту перед пунктами пропуску – улаштування зон очікування (далі – ЗО);

формування системного інструменту фінансування прикордонної інфраструктури (асигнування потреб у капітальних видатків митної та прикордонної служби в автомобільних пунктах пропуску).

Пілотний проєкт реалізуватиметься в рамках проєкту МТД, відповідно до:

Порядку залучення, використання та моніторингу міжнародної технічної допомоги (далі – МТД), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 15 лютого 2002 р. № 153 (далі – Порядок № 153).

ст. 13 Бюджетного кодексу, в частині наповнення спеціального фонду Державного бюджету за рахунок частки коштів, що сплачуються за використання сервісу на власному рахунку балансоутримувача інфраструктури МАПП та використання відповідних коштів за цільовим призначенням: капітальні видатки розвитку, функціонування, модернізації та будівництва МАПП, а також утримання відповідної інфраструктури.

Суб’єктами реалізації пілотного проєкту є:

Обласна державна адміністрація, в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють автомобільні пункти пропуску;

Міністерство внутрішніх справ України;

Адміністрація Державної прикордонної служби України;

Державна митна служба України;

територіальні органи Державної прикордонної служби України;

територіальні органи Державної митної служби України;

територіальні органи Міністерства внутрішніх справ відповідної адміністративної одиниці.

оператор сервісу;

суб’єкти господарювання – власники, орендарі зони очікування;

користувачі сервісу.

Пілотний проєкт розрахований на 3 роки й поширюється на вантажні ТЗ, які шляхом бронювання часу перетину кордону формують електронну чергу у МАПП “Чоп (Тиса)” та “Ужгород”.

При цьому, за наявності відповідних умов, проєкт постанови передбачає можливість Обласних державних адміністрацій, в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють автомобільні пункти пропуску, ініціювати реалізацію пілотного проєкту відповідно до положень Порядку реалізації пілотного проєкту “Електронна черга перетину кордону” та питання включення до нього нових АПП та/або інших категорій транспортних засобів.

Принциповим є врегулювання проєктом постанови питання інтеграції зон очікування (сервісних зон) до процедури перетину кордону ТЗ.

Під час дії пілотного проєкту передбачається розробка та прийняття необхідних законодавчих та підзаконних актів, спрямованих на регулювання відповідних правовідносин не у рамках пілоту а на постійній основі.

Проєкт постанови визначає дії всіх суб'єктів реалізації пілотного проєкту, спрямовані на його успішне втілення, терміни їх здійснення та самокупність функціонування системи управління чергами без залучення державних коштів.

Проєкт постанови врегулює питання плати за використання сервісу. Фіксований платіж складає 12 та 15 євро, залежно від процедури бронювання місця в черзі.

Також проєкт постанови визначає розподіл фіксованого платежу в такому співвідношенні:

40 відс. – на відповідний рахунок реципієнта, для зарахування власних надходження бюджетної установи, балансоутримувача інфраструктури відповідного автомобільного пункту пропуску, які зараховуються до спеціального фонду державного бюджету за кодом 25020000.

40 відс. – на відповідний рахунок власника, орендаря зони очікування, як компенсація за надані послуги, визначені підпунктом, у терміни, визначені договором про спільну діяльність;

20 відс. – залишається на рахунках оператора сервісу, як компенсація за надані послуги, забезпечення належного функціонування сервісу та фінансування окремих напрямків реалізації проєкту МТД.

4. Вплив на бюджет

Витрати бюджетних коштів на реалізацію пілотного проєкту – відсутні.

Пілотний проєкт реалізується за рахунок міжнародної технічної допомоги – фінансові та інші ресурси і послуги, що відповідно до міжнародних договорів України надаються донорами на безоплатній та безповоротній основі з метою підтримки України.

Необхідні ресурси для здійснення пілотного проєкту визначаються відповідно до специфіки кожного автомобільного пункту пропуску. Зокрема, за попередніми розрахунками відповідні ресурси для розгортання пілотного проєкту у АПП “Ужгород” та “Чоп (Тиса)” Закарпатської області, за обставин наявних облаштованих зон очікування, що належать ДП “Укрінтеравтосервіс”, яке підвідомче Міністерству інфраструктури, оцінюються близько 200 тис. євро.

Реалізація пілотного проєкту створить умови для збільшення дохідної частини у 2021 – 2023 роках за рахунок наповнення коштами у розмірі:

1 млн. 793,5 тис. Євро – спеціальний фонд державного бюджету – власні надходження реципієнта за рахунок частки коштів, що сплачуються за використання сервісу. Цільове призначення – капітальні видатки розвитку та утримання інфраструктури автомобільних пунктів пропуску.

2 млн. 690,2 тис. Євро – кошти обороту СГ власників (користувачів) зон очікування та оператора сервісу, що будуть об'єктом оподаткування у якості: податків з доходів господарської діяльності СГ, які забезпечують функціонування

сервісу та зон очікування; податків за рахунок створених робочих місць СГ, які забезпечують функціонування сервісу зон очікування та супутніх послуг.

При цьому розрахунок здійснювався на базі мінімального розміру фіксованого платежу – 12 Євро та негативного сценарію динаміки кількості вантажних перевезень, що передбачає:

зменшення на 15 відс кількості вантажівок на виїзд з території України у 2020 році у порівнянні з 2019 роком, через вплив на світову економіку негативних тенденцій, пов'язаних з поширенням коронавірусної хвороби (COVID-19).

щорічне зростання на 5 відс. кількості вантажівок на виїзд з території України упродовж дії пілотного проєкту у 2021 – 2023 роках по відношенню до попереднього.

Стосовно кількості вантажівок на виїзд з території України базовим є 2019 рік. Зокрема, у 2019 році перетнуло кордони у напрямку виїзд з території України:

46 723 вантажівок у АПП “Ужгород”;

86 076 вантажівок у АПП “Чоп (Тиса)”.

5. Позиція заінтересованих сторін

Концепція функціонування електронної черги обговорювалася у 2018 – 2020 роках на зустрічах із потенційними користувачами (представниками перевізників, експортерів продуктів переробки давальницької сировини) та отримала схвальні відгуки.

Проєкт потребує залучення до процесу розробки фахівців, а також представників об'єднань громадян відповідно до пункту 7 § 33 постанови Кабінету Міністрів України № 950.

6. Прогноз впливу

Реалізація акту Кабінету Міністрів України матиме вплив на розвиток регіонів, ринок праці, громадське здоров'я, екологію та навколишнє природне середовище, реалізацію політики у сфері запобігання корупції.

Зокрема, затвердження постанови Кабінету Міністрів України вирішуватиме наступні питання:

на загальнодержавному рівні:

- 1) ліквідація чорного ринку продажу місць у черзі перетину кордону;
- 2) отримання попередніх даних про осіб і вантажі на експорт – новий комплексний інструмент аналізу ризику;
- 3) створення системного механізму фінансування прикордонної інфраструктури;
- 4) формування платформи для створення робочих місць й стимулювання розвитку сфери обслуговування;
- 5) об'єктивний моніторинг перетину кордону від моменту реєстрації у черзі до моменту виїзду за межі території України.

на регіональному рівні:

- 1) усунення вантажівок з проїжджої частини дороги перед МАПП;
- 2) підвищення безпеки на дорогах, зменшення ризиків ДТП;
- 3) виключення передумови корупційних, кримінальних і адміністративних правопорушень, зумовлених чергами вантажівок;

4) стимулювання малого та середнього підприємництва сфери обслуговування;

5) поліпшення умов навколишнього середовища і санітарного стану в прикордонній зоні.

користувачів сервісу “Електронна черга перетину кордону”:

1) передбачуваний час перетину кордону, скорочення часу простою вантажівок до кількох годин;

2) забезпечення належних умови перетину кордону: стоянка, туалет, душ, охорона, сервіс тощо;

3) отримання інформації про час перетину кордону, зворотній зв'язок з оператором сервісу;

4) ефективне використання людського ресурсу, належна експлуатація та обслуговування вантажівок.

7. Позиція заінтересованих органів

Проект акта потребує отримання висновку Міністерства юстиції України, а також погодження з:

Міністерством внутрішніх справ України;

Міністерством фінансів України;

Міністерством цифрової трансформації;

Міністерством інфраструктури;

Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України;

Державною регуляторною службою України.

8. Ризики та обмеження

У проекті акта відсутні положення, які порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, та проект постанови не матиме гендерного впливу.

У проекті акта відсутні правила і процедури, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень.

У проекті акта відсутні положення, які містять ознаки дискримінації.

9. Підстава розроблення проекту акта

Пункт 6 доручення Прем'єр-міністра України від 20.05.2020 № 20394/1/1-20 до листа Президента України від 15.05.2020 № 01-01/299.

Голова Закарпатської обласної
державної адміністрації

Олексій ПЕТРОВ

_____ 2020 року

ПРОГНОЗ ВПЛИВУ реалізації акта на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Стислий виклад суть проекту акта

Проект постанови затверджує Порядок реалізації пілотного проекту «Електронна черга перетину кордону» (далі - пілотний проект). Порядком реалізації пілотного проекту визначається суб'єкти та умови його реалізації, заходи по створенню системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску, засади її функціонування. Зокрема встановлюється, наступне:

1) реалізація пілотного проекту здійснюється в рамках проекту міжнародної технічної допомоги;

2) пілотний проект поширюється на вантажні автомобілі, а за наявності відповідних умов й на інші категорії автомобільних транспортних засобів;

3) правовий статусу електронної черги (сервісу), як комплексної системи управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску;

4) інтеграція до процесу перетину кордону інфраструктури перед АПП, що облаштована для очікування громадянами та автотранспортом часу перетину кордону: ділянки паркування автотранспорту; зони очікування; автомобільні сервісні зони; автотермінали тощо;

5) правовий статус та розпорядження інформацією яка утворюється у рамках функціонування електронної черги;

6) фіксована плата за використання сервісу електронної черги та обов'язкового комплексу послуг, що надається користувачам у рамках його функціонування;

7) розміри часток та порядок розподілу фіксованої плати за використання сервісу електронної черги між: балансоутримувачами АПП, власниками чи користувачами зон очікування перед АПП та оператором сервісу.

8) дії всіх суб'єктів по реалізації пілотного проекту та засади їх взаємодії: центральних та територіальних органів державної виконавчої влади; користувачів сервісу; власників (користувачів) територій зон очікування; оператора сервісу.

2. Вплив на ключові інтереси усіх заінтересованих сторін

Заінтересована сторона	Ключовий інтерес	Очікуваний (позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначенням передбачуваної динаміки змін основних показників (у числовому або якісному вимірі)		Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до очікуваного впливу)
		короткостроковий вплив (до року)	середньостроковий вплив (більше року)	
Користувачі сервісу (водії вантажних автомобілів, представники суб'єктів ЗЕД; логістичні компанії; експортери)	Прогнозований час перетинку кордону	Позитивний	Позитивний	Сервіс базується на створенні системи управління чергами базовим елементом якого є бронювання часу перетину кордоном у межах якого автомобіль виїжджає з території України через АПП.
	Належні умови перетину кордону	Позитивний	Позитивний	У зонах очікування створюються умови для обов'язкового надання послуг стоянки, охорони, харчування; використання туалету, та душевої кімнати.
	Ефективне використання людських та матеріальних ресурсів	Позитивний	Позитивний	Інформація про точний час перетину кордону дозволить ефективно використовувати людський ресурс, а також забезпечення режиму роботи водіїв комерційних транспортних засобів. Відсутня необхідність систематичного руху у живій черзі перед АПП, що економить експлуатаційний ресурс транспортних засобів.
	Отримати дохід	Позитивний	Позитивний	Відсутність видатків у зв'язку з простоем транспортного засобу у чергах; Зменшення експлуатаційних видатків на ТЗ через покращення умови їх використання. Покращення ділової репутації через своєчасне виконання зобов'язань за міжнародними контрактами.
Суб'єкти господарювання	Отримати дохід	Позитивний	Позитивний	Створюються умови для здійснення комерційної діяльності у сфері надання послуг та торгівлі

(власники або орендарі зон очікувань; оператор сервісу; інші СГ у сфері послуг та торгівлі)				
Органи виконавчої влади	Покращення інвестиційного клімату	Позитивний	Позитивний	Усувається чинник непрогнозованого перетину кордону та потенційної загрози невиконання зовнішньоекономічних зобов'язань.
	Збільшення кількості робочих місць	Позитивний	Позитивний	<p>Оператор сервісу, для забезпечення його функціонування має сформувати відповідний персонал:</p> <ul style="list-style-type: none"> - адміністративний – не менше 3 у межах однієї адміністративно-територіальної одиниці; - операційний – оператори кол-центру, зон очікування, ІТ-забезпечення тощо. <p>Власники територій зон очікування та підприємці сфери обслуговування (харчування; клінінг, мийка та ТО авто) та торгівлі (запчастини, продукти харчування тощо) отримують прогнозовані умови здійснення своєї підприємницької діяльності.</p>
	Покращення правопорядку	Позитивний	Позитивний	<p>Буде досягнуто шляхом:</p> <ul style="list-style-type: none"> - усунення транспортних засобів з під'їзних шляхів; - створення умов для облаштованих, освітлених стоянок, та охорони ТЗ;
	Покращення екологічного та санітарно - гігієнічного стану прикордонних територій	Позитивний	Позитивний	<ul style="list-style-type: none"> - виключення неконтрольованих процесів природокористування; - ліквідація нелегального ринку торгівлі місцями у живій черзі; - зменшення аварійності через відсутність корок на під'їзних шляхах до АПП.