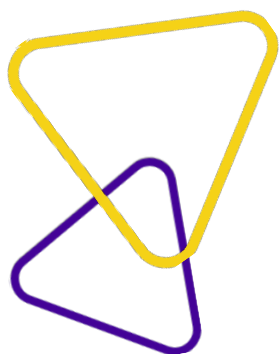


Аналітична записка

Як перетворити єЧергу з успішного цифрового сервісу на інструмент системного управління кордоном

Листопад 2025

Ірина Коссе

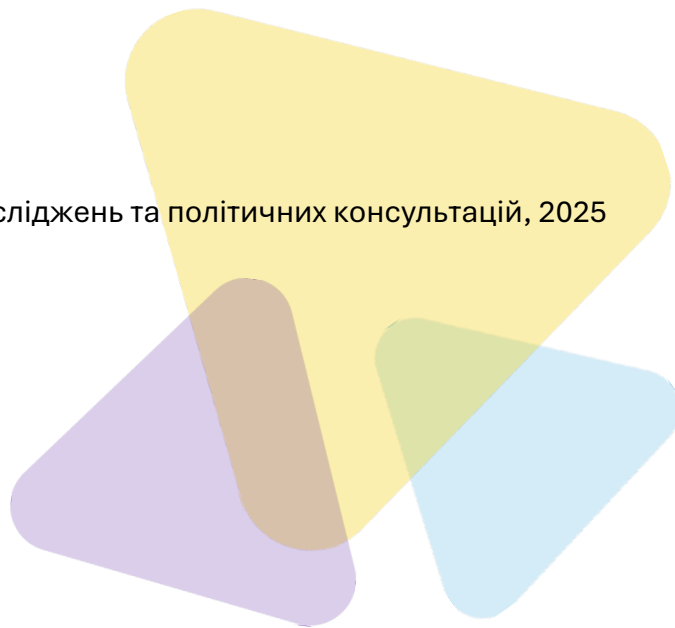




Авторка: Ірина Коссе, провідна наукова співробітниця ІЕД

Матеріал підготовлено Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕД) в рамках проекту «Вплив системи єЧерга на прикордонну логістику, громади та державну політику» за підтримки Фонду «Аскольд і Дір», що адмініструється ISAR Єднання в межах проекту «Сильне громадянське суспільство України — рушій реформ і демократії» за фінансування урядів Норвегії та Швеції. Зміст публікації є відповідальністю Інституту економічних досліджень та політичних консультацій та не відображає поглядів урядів Норвегії, Швеції або ISAR Єднання.

© Інститут економічних досліджень та політичних консультацій, 2025



Коротко про проблему

Після 2022 року західний кордон став «головним портом» країни: саме там зійшлися експорт, імпорт, транзит і гуманітарні потоки. До впровадження єЧерги черги були некерованими (десятки кілометрів і 7–10 діб очікування в піках), із корупційними ризиками та конфліктами між водіями.

Держава відповіла цифровізацією: єЧерга замінила «живе» стихійне очікування інструментом керованої черги. Система формує послідовність руху та відображає розрахунковий час очікування, який автоматично перераховується залежно від пропускної спроможності та фактичного руху транспорту. Проблема тепер інша: цифровий ефект часто впирається в інфраструктурні вузькі місця, сервісні умови, неузгодженість із суміжними країнами та фрагментацію даних між відомствами.

Що вже змінилося

Станом на вересень 2025 року через єЧергу здійснено понад 2,4 млн перетинів (понад 2,2 млн – вантажівками), зареєстровано понад 138 тис. водіїв, застосунок завантажено понад 94 тисяч разів; інтерфейс доступний 6 мовами.

Середнє скорочення простою після впровадження єЧерги оцінено в діапазоні 24–70% (із суттєвими відмінностями між КПП).¹ Приклади: Ягодин -46,7%, Рава-Руська -42,7%, Порубне -69,6%. Важливо також зазначити, що зменшення часу очікування в черзі не обов'язково означає скорочення загального часу перебування транспортного засобу в пункті пропуску.

Оцінити можливий економічний ефект можна через вартість простою транспорту. Якщо виходити з припущення, що один день простою вантажівки коштує близько 300 євро, то скорочення часу очікування на одну добу за масштабу приблизно 200 тис. перетинів кордону на місяць означає потенційне зменшення сукупних витрат на рівні близько 60 млн євро на місяць. Це орієнтовна оцінка порядку величини, яка демонструє, наскільки суттєвими можуть бути вигоди від зниження затримок на кордоні.

Вплив на громади та довкілля проявляється насамперед у зміні тривалості простою транспорту біля пунктів пропуску та пов'язаних із цим викидів і шумового навантаження. Для сегмента рефрижераторів оцінюване скорочення викидів на дев'яти пунктах пропуску становить близько 3080 кг CO₂ на добу, 29 кг оксидів азоту на добу та 0,18 кг дрібнодисперсних частинок PM_{2.5} на добу. Водночас шумове

¹ Аналітичний звіт «Вплив системи єЧерга на прикордонну логістику, громади та державну політику», листопад 2025

http://www.ier.com.ua/files/Projects/2025/News/Вплив_системи_єЧерга_на_прикордонну_логістику.pdf

навантаження на під'їздах до пунктів пропуску залишається високим: інструментальні заміри фіксували рівні 75,7–78,4 дБ, що істотно перевищує рекомендовані санітарні орієнтири для житлових територій (55 дБ удень і 45 дБ уночі). Це означає, що цифрове упорядкування черги саме по собі не розв'язує проблеми впливу на місцеві громади без паралельних рішень щодо інфраструктури очікування, сервісу та правил поведінки в зоні під'їзду і стоянки.

Фактори, що обмежують досягнення повного ефекту

Ефективність цифрового управління чергою значною мірою залежить від фізичної організації під'їздів до пунктів пропуску та якості сервісної інфраструктури. За відсутності буферних паркінгів, зрозумілої навігації, санітарних умов, освітлення та організованої схеми руху транспортні потоки концентруються безпосередньо біля в'їзду до пункту пропуску, що створює додаткові затримки та змінює місце формування черги: вона виникає не на під'їзних дорогах на відстані від КПП, а в зоні під'їзду та в'їзду до нього.

Окремим чинником є відсутність стандартів екологічно безпечного очікування та належних умов для транспорту, який потребує енергозабезпечення під час простою (зокрема рефрижераторів). Поки інфраструктура для такого очікування не є системною, зберігаються конфлікти з громадами та підвищені локальні викиди і шумове навантаження в зоні під'їздів і стоянок.

Обмеженням залишається й фрагментація даних між відомствами. Коли операційні та контрольні дані існують у різних системах без інтеграції, державні органи не мають повної картини для оперативного управління потоками, виявлення «вузьких місць» і планування інвестицій. Для підвищення керованості кордону потрібна інтеграція даних єЧерги з даними ключових дотичних органів у єдину аналітичну платформу.

Нарешті, результат на українському боці суттєво залежить від узгодженості процедур та пропускної спроможності із суміжними країнами. Якщо режими роботи, правила пропуску або фактична спроможність з іншого боку кордону відрізняються, це знижує передбачуваність руху та ускладнює підтримання стабільної послідовності прибуття транспорту навіть за наявності цифрового упорядкування на українській стороні.

Політична ціль

Політична ціль полягає в тому, щоб перетворити єЧергу з переважно цифрового інструменту впорядкування черги на повноцінний механізм управління прикордонними транспортними потоками. Це означає перехід від фокусу на

функціонуванні сервісу як такого до фокусу на результатах для економіки, бізнесу, державних органів і прикордонних громад.

Для досягнення цієї цілі цифрові правила мають бути підкріплені належною фізичною інфраструктурою та мінімальними стандартами сервісу в зоні очікування і під'їзду до пунктів пропуску. Управлінські рішення повинні ухвалюватися на основі інтегрованих даних, які поєднують інформацію про рух транспорту, пропускну спроможність, результати контролю та фактичні затримки, що дає змогу оперативно реагувати на зміни та планувати інвестиції.

Окремою умовою є координація з суміжними країнами щодо режимів роботи та операційних рішень, оскільки ефективність управління потоками визначається пропускну спроможністю обох сторін кордону. Система показників ефективності має вимірювати не сам факт наявності цифрового інструменту, а реальні результати: час очікування та проходження, стабільність прогнозів, якість сервісу й передбачуваність для учасників перевезень.

Рекомендації

Нижче наведено практичні кроки, які можна безпосередньо інтегрувати в управлінські рішення, бюджетне планування та систему показників ефективності.

1. Інституційне закріплення та система управління. Необхідно закріпити єЧергу як постійний елемент управління прикордонними транспортними потоками з чітким розподілом ролей між залученими органами (Мінрозвитку, ДПСУ, ДМСУ, Укртрансбезпека), визначеними регламентами внесення змін і публічними правилами відповідальності за якість даних та розрахунку часу очікування. Паралельно доцільно автоматизувати і максимально формалізувати механізми верифікації пріоритетів для окремих категорій перевезень (зокрема АЕО, Т1, МДП, швидкопсувні), щоб мінімізувати ручні рішення та можливості для зловживань. Окремим елементом має стати єдина система показників ефективності для кожного пункту пропуску, яка охоплює щонайменше медіанний та середній час очікування, точність розрахунку часу очікування (варіативність прогнозу), частку скасувань або неприбуттів, а також частку пріоритетних викликів із чітко визначеними підставами.
2. Інтеграція даних і аналітична підтримка управлінських рішень. Для підвищення керованості кордону потрібна єдина аналітична платформа, яка об'єднує дані єЧерги з даними ДМСУ, ДПСУ та Укртрансбезпеки. Така інтеграція має забезпечувати моніторинг у режимі близькому до реального часу, прогнозування навантаження, виявлення вузьких місць, а також обґрунтування інвестиційних рішень і управління потоками. Додатково доцільно запровадити публічні агреговані показники без персональних даних (очікування, пропуск, відхилення від розрахункового часу), щоб бізнес міг планувати логістику, а суспільство та

стейкхолдери мали інструменти для незалежного контролю результатів цифровізації.

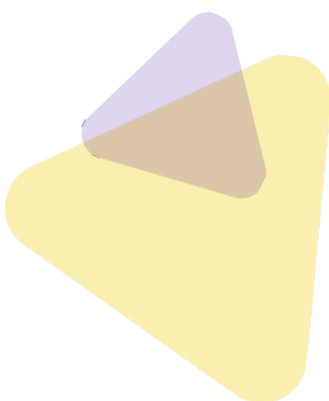
3. Інфраструктура очікування, сервіс і координація з суміжними країнами. Паралельно з цифровими змінами необхідно забезпечити мінімальні стандарти інфраструктури й сервісу на під'їздах до пунктів пропуску та в зонах очікування. Пріоритетними є буферні паркінги, освітлення, навігація, санітарні умови та організація під'їздів і руху. Окремого вирішення потребує забезпечення умов для транспорту, який потребує електроживлення під час очікування (зокрема рефрижераторів), а також управління холостим ходом, відходами та санітарією для зниження локальних викидів і шумового навантаження. Додатково необхідно впровадити сервісні інструменти на пунктах пропуску, зокрема зрозуміле інформування про статус і правила, багатомовні інструкції та безперервний канал підтримки користувачів. Водночас довгострокова ефективність управління потоками потребує постійної координації з суміжними країнами, зокрема обміну операційною інформацією про пропускну спроможність і узгоджених режимів роботи в періоди пікових навантажень, ремонтів або інших збоїв.

Висновки

ЄЧерга продемонструвала здатність зменшувати простій транспорту та підвищувати передбачуваність перетину кордону, а масштаби її використання свідчать, що вона фактично стала елементом прикордонної інфраструктури.

Водночас без паралельного розвитку інфраструктури під'їздів і зон очікування, інтеграції даних між залученими органами та координації із суміжними країнами існує ризик збереження часткового ефекту: цифрове впорядкування черги не буде повною мірою конвертоване у скорочення затримок і покращення умов на місці.

Цифровізація прикордонних процедур дає максимальний результат лише за умови, що вона підкріплена належною фізичною інфраструктурою (під'їзди, паркінги, сервісні умови) та управлінням на основі даних (інтеграція інформаційних потоків і використання їх для оперативних рішень та інвестиційного планування).





Інститут економічних досліджень
та політичних консультацій
вул.Рейтарська, 8/5-А, 01030 Київ
Тел. (+38044) 278-6342
E-mail: institute@ier.kyiv.ua
<http://www.ier.com.ua>

