УДК 338.47:656.13:351.81(477)
JEL: H44; L51; L92; R41
DOI: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-9-406-419

РЕГУЛЬОВАНИЙ ЗАЯВНИЦЬКИЙ ДОСТУП ДО МІЖОБЛАСНИХ АВТОБУСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ: КОНКУРЕНТНІ ТА ІНВЕСТИЦІЙНІ ЕФЕКТИ

©2026 **ГЕВКО Б. Р.**

УДК 338.47:656.13:351.81(477)
JEL: H44; L51; L92; R41

Гевко Б. Р. Регульований заявницький доступ до міжобласних автобусних перевезень України: конкурентні та інвестиційні ефекти

Прогалина дослідження: у науковій літературі недостатньо досліджено гібридний режим, за якого доступ до неексклюзивного міжобласного маршруту формально здійснюється через конкурс, але переможцями можуть бути всі кваліфіковані претенденти. Не визначено також, як такий режим впливає на прогнозованість попиту, рентабельність і готовність перевізника інвестувати в рухомий склад за зміни просторової мобільності України. Мета роботи – обґрунтувати модель регульованого заявницького доступу до комерційних міжобласних автобусних перевезень і визначити її конкурентні, операційні та інвестиційні ефекти. Методи: застосовано інституційно-правовий і порівняльний аналіз, сценарне зіставлення чотирьох режимів доступу та аналітичне моделювання беззбитковості, провізної спроможності й чистої приведеної вартості інвестицій. Інформаційну базу становлять нормативно-правові акти України, документи ЄС і рецензовані дослідження лібералізації та конкурсного замовлення автобусних послуг. Результати: за офіційною оцінкою Мінрозвитку, нові маршрути, особливо міжобласні, офіційно не відкривалися з 2013 р.; реформа 2026 р. дала перевізнику змогу електронно ініціювати маршрут, але зберегла його автоматичне винесення на конкурс. Установлено, що багатопереможний конкурс не здійснює класичного порівняльного відбору та до завершення процедури не дає змоги надійно спрогнозувати сукупну частоту, частку попиту, коефіцієнт завантаження, строк окупності й потребу в автобусах. Необмежений відкритий вхід також не усуває ризику надлишкової пропозиції. Запропоновано єдиний заявницько-реєстраційний цикл: електронне формування маршруту, автоматизована перевірка ліцензійних і безпекових вимог, відкритий реєстр місткості та слотів, тест транспортного коридору, мінімальні зобов'язання щодо стабільності та післяринковий контроль. Наукова новизна роботи: багатопереможний конкурс виокремлено як гібридний інституційний режим; адміністративну квоту операторів замінено тестом сукупної провізної спроможності; формалізовано вплив регуляторної передбачуваності на інвестиції через очікувані грошові потоки, ставку дисконтування та цінність відкладення. Практична цінність: обґрунтовано подвійний контур регулювання: заявницький доступ для комерційних маршрутів і конкурентне публічне замовлення з компенсацією ефективних витрат для соціально необхідних нерентабельних сполучень. Модель може зменшити адміністративні витрати та підвищити якість бізнес-планування без гарантування приватної прибутковості та без послаблення вимог безпеки.

Ключові слова: *міжобласні автобусні перевезення; регульований заявницький доступ; конкурсна модель; конкуренція; рентабельність маршруту; інвестиції в рухомий склад; маршрутна мережа; публічне сервісне зобов'язання.*
Табл.: *3.* ***Формул:*** *11.* ***Бібл.:*** *25.*

Гевко Богдан Романович *– кандидат економічних наук, асистент кафедри автотранспорту та логістики, Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя (вул. Руська, 56, Тернопіль, 46001, Україна), президент ГС «Асоціація автомобільного транспорту України»*
E-mail: *gevkobr@gmail.com*
ORCID: *https://orcid.org/0000-0003-1639-2136*

UDC 338.47:656.13:351.81(477)
JEL: H44; L51; L92; R41

Hevko B. R. Regulated Application-Based Access to Ukraine's Interregional Bus Transport Market: The Competitive and Investment Effects

Research gap: the literature has not sufficiently examined a hybrid regime in which access to a non-exclusive interregional route formally occurs through a competition, yet all qualified applicants may become winners. Its effects on demand predictability, route profitability, and carriers' willingness to invest in vehicles amid Ukraine's major spatial-mobility shifts also remain unclear. Aim: the article substantiates regulated application-based access to commercial interregional bus services and determines its competitive, operational, and investment effects. Methods: the study combines institutional-legal and comparative analysis, scenario comparison of four access regimes, and analytical modeling of break-even load, service capacity, and investment net present value. Its evidence base comprises Ukrainian legal acts, EU documents, and peer-reviewed studies of bus-market liberalization and competitive tendering. Findings: according to the Ministry for Development's official assessment, new routes, especially interregional ones, had not been officially opened since 2013; the 2026 reform enabled carriers to initiate routes electronically but retained automatic referral to a competition. The multi-winner competition does not perform classical comparative selection and, before completion, prevents reliable forecasts of aggregate frequency, demand share, load factor, payback period, and fleet needs. Unlimited open entry likewise does not remove excess-capacity risk. The proposed unified application-registration cycle combines electronic route formation, automated licensing and safety checks, an open capacity and slot register, a transport-corridor test, minimum service-stability commitments, and ex post supervision. Originality/value: multi-winner competition is identified as a distinct hybrid institutional regime; an administrative operator quota is replaced with an aggregate-capacity test; and the effect of regulatory predictability on investment is specified through expected cash flows, the discount rate, and the option value of waiting. Practical implications: a dual architecture is substantiated: application-based access for commercial routes and competitive public procurement with compensation of efficient costs for socially necessary but unprofitable services. The model can reduce administrative costs and improve business planning without guaranteeing private profitability or weakening safety requirements.

Keywords: *interregional bus transport; regulated application-based access; competition model; competition; route profitability; fleet investment; route network; public service obligation.*
Tabl.: *3.* ***Formulae:*** *11.* ***Bibl.:*** *25.*

Hevko Bohdan R. *– PhD (Economics), Assistant of the Department of Motor Transport and Logistics, Ternopil Ivan Pului National Technical University (56 Ruska Str., Ternopil, 46001, Ukraine), President of the NGO 'Association of Motor Transport of Ukraine'*
E-mail: *gevkobr@gmail.com*
ORCID: *https://orcid.org/0000-0003-1639-2136*

Міжобласне автобусне сполучення є одночасно комерційним ринком, елементом територіальної доступності та складовою стійкості країни. Його маршрутна мережа повинна реагувати на зміну місць проживання та праці населення, появу нових центрів тяжіння, трансформацію залізничного та авіаційного сполучення, а в умовах війни – також на евакуаційні потоки, переміщення підприємств і потреби прифронтових громад. Проте адаптаційна здатність регулювання в Україні тривалий час відставала від динаміки попиту. В офіційному аналізі регуляторного впливу Мінрозвитку від 18 серпня 2025 р. зазначено, що нові автобусні маршрути, передусім міжобласні, офіційно не відкривалися з 2013 р. [6]. Це є оцінкою уповноваженого органу, а не самостійно обчисленим у цьому дослідженні статистичним показником, однак вона фіксує масштаб інституційної інерції.

Проблема має дві пов'язані площини. Перша стосується *формування й актуалізації самого маршруту*. Після 2014 р. окупація частини територій, внутрішнє переміщення населення та зміна економічних зв'язків між регіонами суттєво трансформували географію попиту; після початку повномасштабної війни у 2022 р. ці процеси посилилися. Водночас можливість коригувати чинний міжміський маршрут залишалася вузькою. До 15 липня 2026 р. пункт 20 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту дозволяв змінити час не більш як на одну годину, а шлях проходження – не більш як на 50 км [3]. Постанова Кабінету Міністрів України № 901 збільшила межі до півтори години та 75 км, але зберегла початковий і кінцевий пункти маршруту [4]. Отже, коригування чинного паспорта не замінює створення нового сполучення між іншою парою пунктів.

Друга площина – *допуск перевізника до виконання рейсів*. Закон України «Про автомобільний транспорт» закріплює конкурс як обов'язковий спосіб визначення перевізника на автобусному маршруті загального користування [1]. Для внутрішньообласних, міських і приміських маршрутів конкурс здебільшого виконує селективну функцію: обирається одна найкраща пропозиція. На міжобласному маршруті конструкція інша: усі претенденти, які відповідають установленим вимогам, можуть бути визнані переможцями; граничної кількості переможців не встановлено [2]. Тому приклад із десятьма переможцями є не законодавчою квотою, а можливим наслідком правила «всі кваліфіковані претенденти – переможці».

Для бізнесу ця гібридна конструкція створює специфічну невизначеність. Перевізник витрачає ресурси на конкурс і водночас не отримує ані виключного права на обслуговування, ані заздалегідь визначеної частки попиту. До завершення процедури він не може надійно оцінити, скільки інших операторів вийдуть на той самий об'єкт, якою буде сумарна частота рейсів та який пасажиропотік припаде на один автобус. Через це прогноз точки беззбитковості, строку окупності та чистої приведеної вартості придбання нового рухомого складу стає залежним не лише від ринкового попиту, а й від результату адміністративної процедури. Публічне формулювання цієї проблеми та ідеї переходу до заявницького принципу було викладено автором у галузевій статті [25]; у цьому дослідженні тезу розвинуто в самостійну наукову модель із правовою діагностикою, економічними критеріями та запобіжниками проти надлишкового входу.

У 2026 р. відбулося важливе, але неповне оновлення. Наказом Мінрозвитку № 1473 запроваджено електронне ініціювання, відкриття, зміну та закриття маршрутів через єдину інформаційну систему; ініціатором міжобласного маршруту може бути сам перевізник [5]. Міністерство прямо пов'язало нову процедуру з потребою швидше реагувати на зміну мобільності та забезпечувати сполучення прифронтових громад [8]. Однак після затвердження електронного паспорта маршрут усе одно автоматично виноситься на конкурс [5; 8]. Отже, цифровізація усунула частину бар'єрів паспортизації, але не змінила правової природи доступу до ринку.

Звідси виникає регуляторна дилема. Просте збереження багатопереможного конкурсу залишає адміністративний етап, який не здійснює справжнього порівняльного відбору. Просте скасування конкурсу та необмежений вхід, навпаки, може лише замінити десять переможців десятьма заявниками, не усуваючи фрагментації попиту та ризику нестійких рейсів. Економічно змістовною альтернативою є **регульований заявницький доступ:** право входу виникає за результатом перевірки вичерпних об'єктивних критеріїв, а не

голосування комісії; водночас система координує пропускну спроможність коридору, часові інтервали, мінімальні зобов'язання щодо стабільності та захист суспільно необхідних послуг.

Актуальність дослідження визначається необхідністю перейти від дискусії «конкурс чи відсутність конкурсу» до оцінювання конкретного дизайну ринкового доступу. *Предметом аналізу* є вплив такого дизайну на прогнозованість доходу, рентабельність маршруту, інвестиційні рішення перевізника, якість конкуренції та здатність держави підтримувати соціально необхідні сполучення. *Об'єктом* є інституційно-економічні відносини на ринку регулярних міжобласних автобусних перевезень України.

Мета дослідження – обґрунтувати модель регульованого заявницького доступу до комерційних міжобласних автобусних перевезень України. Для її досягнення поставлено *завдання*: діагностувати чинний режим формування маршруту та допуску перевізника; порівняти альтернативні режими входу; формалізувати їхній вплив на беззбитковість та інвестиційне рішення; запропонувати механізм розмежування комерційних маршрутів і публічних сервісних зобов'язань.

ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ ТА АНАЛІЗ ПОПЕРЕДНІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Наукове обґрунтування реформування доступу до автобусного ринку потребує розмежування двох моделей конкуренції. **Конкуренція за ринок** означає, що право обслуговувати маршрут або пакет маршрутів надається за результатами торгів. **Конкуренція на ринку** виникає, коли кілька кваліфікованих операторів самостійно приймають рішення про вихід на напрямок і змагаються безпосередньо за пасажира. Теоретичні засади першої моделі сформулював Г. Демсець: навіть за технологічних передумов для одного оператора конкурентність може підтримуватися змаганням за право обслуговування ринку [24]. Проте результат залежить від чіткого предмета контракту, зіставності пропозицій, достатньої кількості незалежних учасників і контролю виконання. Сам факт конкурсу не є самодостатньою гарантією ефективності.

Європейська модель пасажирського транспорту розмежовує комерційні послуги та послуги загального економічного інтересу. Регламент (ЄС) № 1370/2007 дозволяє органам влади встановлювати публічні сервісні зобов'язання (*public service obligations – PSO*), компенсувати витрати або надавати виключні права, якщо ринок самостійно не забезпечує потрібної кількості, якості чи доступності перевезень [9]. Отже, економічно життєздатні сполучення можуть працювати за ринковими правилами, тоді як нерентабельні, але соціально значущі маршрути потребують прозоро визначеного публічного замовлення.

Регламент (ЄС) № 1073/2009 безпосередньо стосується міжнародних автобусних перевезень, проте є корисною інституційною аналогією. Він поєднує право кваліфікованого перевізника претендувати на доступ із перевіркою професійних, технічних і безпекових передумов та вичерпно визначеними підставами для відмови [10]. Це не абсолютна дерегуляція: регулятор може захищати життєздатність послуг, що виконуються в межах публічних контрактів, але не повинен довільно обмежувати комерційну ініціативу. Для України релевантним є саме перехід від дискреційного дозволу до регульованого доступу за наперед оприлюдненими умовами.

В оцінці впливу Європейської комісії щодо можливого перегляду Регламенту № 1073/2009 адміністративні витрати, тривалі дозвільні процедури, дискримінаційний доступ до автостанцій і неоднорідність національних правил визначено серед бар'єрів розвитку автобусної пропозиції [11]. Водночас у документі враховано ризик негативного впливу нових комерційних перевезень на маршрути, що обслуговуються за публічними контрактами. Оскільки відповідну законодавчу пропозицію згодом було відкликано, цей документ використовується тут як аналітичний матеріал, а не як чинна нормативна основа.

Емпіричні дослідження лібералізації міжміського автобусного ринку демонструють неоднозначні наслідки. Норвезький досвід показує, що поступове послаблення обмежень входу сприяло розвитку експресних сполучень, але водночас сформувало поєднання конкуренції та операційної співпраці [12]. Це не означає допустимості приватного узгодження розкладів або поділу ринку: такі дії можуть мати антиконкурентний характер. Для регуляторного дизайну важливий інший висновок – взаємна сумісність продажу інфраструктури й інформаційних систем може підвищувати цінність мережі за умови прозорих правил і контролю конкуренції.

Після лібералізації німецького ринку відбулося швидке збільшення кількості маршрутів, активний вхід операторів і посилення міжвидової конкуренції [13]. Подальший аналіз входів та виходів засвідчив, що масштабування декількох компаній змінило початкову фрагментацію на консолідацію [14]. Отже, усунення бар'єрів стимулює пропозицію на першій стадії, але не гарантує довгострокової множинності незалежних операторів: мережеві ефекти, бренд, цифрові канали продажу та економія масштабу можуть підвищувати концентрацію.

Французька реформа створила низьковартісну альтернативу залізничним і автомобільним поїздкам та сприяла появі додаткового попиту [15]. Порівняння ринків шести європейських країн показало, що внутрішньогалузева конкуренція сильніше впливає на частоту рейсів, тоді як міжвидова конкуренція – на тарифи [16]. Тому кількість операторів не може бути єдиним показником конкурентності. Пасажирський вибір визначається також розкладом, тривалістю поїздки, доступністю автостанцій, надійністю, безпекою, зручністю придбання квитка та якістю сервісу.

Довгострокові результати застерігають від оцінювання реформи лише за початковим приростом маршрутів. У Норвегії період швидкого розвитку експресних автобусів змінився скороченням ринку під впливом автомобілізації, зміни попиту та конкуренції з іншими видами транспорту [17]. Сорокарічний досвід Великої Британії свідчить, що наслідки дерегуляції еволюціонують разом із технологіями продажу, структурою операторів і поведінкою пасажирів [18]. Відкритий доступ дає можливість швидше перевіряти комерційні гіпотези, але не усуває ризику збитковості, виходу з маршруту чи концентрації.

Інший напрям досліджень стосується конкурсного замовлення автобусних послуг. Д. Геншер та І. Волліс установили, що конкурентний тендер може знижувати витрати на субсидовані перевезення, однак ефект залежить від структури контракту, розподілу ризиків, частоти повторних торгів і трансакційних витрат [19]. Це узгоджується з логікою конкуренції за ринок: торги працюють тоді, коли переможець отримує чітко визначене право разом із вимірюваними обов'язками. Модель, у якій усі кваліфіковані претенденти стають переможцями одного неексклюзивного об'єкта, поєднує адміністративний відбір із конкуренцією на ринку, не використовуючи повною мірою переваг жодного механізму.

Вплив конкурсу на якість послуг також не є автоматичним. Дослідження регіонального громадського транспорту Нідерландів засвідчило зростання задоволеності пасажирів як у регіонах із конкурентним тендерингом, так і без нього; додатковий ефект самої процедури був обмеженим [20]. Якість підвищується завдяки належним стандартам, стимулам, відповідальності оператора та системному контролю. Для заявницької моделі це означає необхідність зберегти обов'язкові вимоги до безпеки, регулярності, технічного стану автобусів, доступності інформації та виконання розкладу.

Дослідження лондонських автобусних торгів показало, що очікувана кількість учасників впливає на конкурентну поведінку та результат закупівлі [21]. Простий підрахунок заяв не відображає якості конкурентного середовища. Для міжобласних перевезень України слід розрізняти кількість претендентів у адміністративній процедурі та кількість економічно стійких операторів, які здатні тривалий час виконувати програму рейсів і оновлювати рухомий склад.

Зв'язок регуляторної моделі з інвестиціями пояснює теорія невизначеності. Г. Гюлен і М. Іон виявили негативний зв'язок між невизначеністю економічної політики та корпоративними капітальними інвестиціями, особливо за значної незворотності вкладень і залежності від державних рішень [22]. Це дослідження не присвячене автобусному ринку, тому перенесення висновку має характер теоретично обґрунтованої гіпотези. Непередбачувана кількість майбутніх конкурентів, затримки процедури та нестабільність маршрутного права можуть підвищувати необхідну норму дохідності інвестиції.

Теорія реальних опціонів А. Діксіта та Р. Піндика пояснює, чому за поєднання невизначеності та часткової незворотності підприємству може бути вигідно відкласти проєкт навіть за додатної очікуваної чистої приведеної вартості [23]. Автобус можна перемістити на інший маршрут, тому інвестиція не є цілком незворотною. Проте фінансування, переобладнання, набір і підготовка водіїв, диспетчеризація, маркетинг і формування клієнтської бази мають маршрутно-специфічну складову. Регуляторна передбачуваність не гарантує прибутковості, але зменшує цінність очікування та може прискорити інвестиційне рішення.

Огляд виявляє наукову прогалину. Більшість досліджень аналізує лібералізацію у країнах із функціонуючою маршрутною мережею та відносно стабільними інститутами [12–18]. Недостатньо досліджено гібридний режим, за якого доступ формально здійснюється через конкурс, але переможцями одного неексклюзивного міжобласного об'єкта можуть стати всі кваліфіковані претенденти. Також бракує оцінки такої моделі в умовах масштабної зміни мобільності, воєнних переміщень і тривалого блокування відкриття нових маршрутів.

Невирішеним залишається питання, як заміна багатопереможного конкурсу регульованим заявницьким доступом впливатиме на прогнозованість входу, трансакційні витрати, точку беззбитковості, інвестиційний поріг і сталість послуги. Заповнення цієї прогалини потребує поєднання інституційно-правового аналізу зі сценарною економічною моделлю та чіткого розмежування комерційних маршрутів і PSO-послуг.

МЕТА, ДОСЛІДНИЦЬКІ ПИТАННЯ ТА ГІПОТЕЗИ

Мета статті полягає в обґрунтуванні моделі регульованого заявницького доступу до комерційних міжобласних автобусних перевезень України та визначенні її конкурентних, операційних й інвестиційних ефектів порівняно з чинним багатопереможним конкурсом і необмеженим відкритим входом.

Для досягнення мети поставлено три дослідницькі питання:

RQ1. Чому чинне поєднання адміністративного формування маршруту та багатопереможного конкурсу не забезпечує перевізнику достатньої передбачуваності майбутньої пропозиції й інвестиційного планування?

RQ2. Яка конструкція заявницького доступу зменшує адміністративну дискрецію, не створюючи водночас неконтрольованої надлишкової пропозиції та конфліктів розкладу?

RQ3. Як нормативно й економічно розмежувати комерційні маршрути, на яких ризик попиту несе бізнес, і соціально необхідні перевезення, що потребують публічного замовлення та компенсації?

Висунуто три взаємопов'язані гіпотези. **H1:** багатопереможний конкурс підвищує регуляторну та ринкову невизначеність, оскільки не фіксує майбутню сукупну пропозицію до прийняття перевізником інвестиційного рішення. **H2:** необмежений відкритий вхід зменшує процедурні витрати, але сам по собі не усуває ризику надлишкової провізної спроможності; кращий результат забезпечує заявницький доступ із прозорими обмеженнями пропускної спроможності та часових слотів. **H3:** конкурс доцільно зберігати не як універсальний фільтр комерційного входу, а як інструмент закупівлі чітко визначених PSO-послуг за публічні кошти.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологія поєднує чотири підходи. *По-перше,* проведено інституційно-правовий аналіз Закону України «Про автомобільний транспорт», постанов Кабінету Міністрів України № 1081, № 176 і № 901, наказу Мінрозвитку № 1473 та офіційного аналізу регуляторного впливу [1–6]. Нормативні положення зіставлено за функціями: створення маршруту, кваліфікаційний допуск, розподіл права обслуговування, координація розкладу та контроль виконання.

По-друге, використано порівняльний аналіз європейського регулювання та результатів лібералізації в Норвегії, Німеччині, Франції та Великій Британії [9–18]. Зарубіжний досвід не трактувався як готовий шаблон: із нього виокремлено механізми, що можуть бути релевантними Україні, а саме: об'єктивні підстави відмови, захист PSO, динаміка входу-виходу та ризик концентрації.

По-третє, застосовано сценарне моделювання чотирьох інституційних режимів: чинного багатопереможного конкурсу; необмеженого відкритого входу; регульованого заявницького доступу; регульованого доступу в поєднанні з PSO. Для кожного режиму оцінено напрям впливу на адміністративні витрати, передбачуваність сукупної пропозиції, ризик недозавантаження, стимули до інвестицій, сталість рейсів та потребу в бюджетному фінансуванні. Через відсутність відкритого масиву маршрутного попиту, структури витрат і фактичних результатів конкурсів аналіз є концептуальним ex ante; числові ефекти не вигадувалися.

По-четверте, побудовано аналітичну модель беззбитковості, доступної провізної спроможності та інвестиційної привабливості. Модель оперує пасажиро-кілометрами, автобусо-кілометрами, запропонованими пасажиро-місце-кілометрами, коефіцієнтом завантаження, маржинальним доходом, змінними та постійними витратами, чистою приведеною вартістю та ймовірністю збитку. Її призначення – не визначити універсальну «правильну» кількість перевізників, а сформувати прозорий тест того, чи може заявлена додаткова пропозиція бути поглинута прогнозованим попитом.

Інформаційну базу сформовано з нормативно-правових актів і офіційних документів, чинних станом на 28 серпня 2026 р., наукових публікацій з економіки регулювання, конкурсного замовлення, лібералізації автобусних ринків та інвестицій за невизначеності. Об'єктом моделювання є маршрут або транспортний коридор *r*, оператор *i* та період *t*. Висновки мають характер нормативного проєктування та потребують подальшої емпіричної верифікації на даних електронної системи.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Інституційно-правова діагностика чинної моделі

Стаття 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлює, що визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах, а на конкурс виносяться маршрути із затвердженими паспортами [1]. Право виконувати регулярні перевезення, отже, залежить не лише від ліцензії, безпеки, транспортних засобів і персоналу, а й від додаткової адміністративної процедури.

Порядок № 1081 установлює різні правила для внутрішньообласних і міжобласних маршрутів. У першому випадку переможцем переважно визнається претендент із найбільшою кількістю балів,

тому процедура виконує селективну функцію. На міжобласному об'єкті, якщо документи подали два чи більше претендентів, комітет пропонує визнати переможцями всіх, хто відповідає законодавчим вимогам; організатор визнає переможцем або переможцями всіх таких суб'єктів [2]. Граничної кількості не встановлено. Нормативна конструкція тому не обирає найкращу з взаємовиключних пропозицій, а лише перевіряє кваліфікацію кількох майбутніх конкурентів.

Виникає інституційний парадокс: процедура має форму конкурсу, але не забезпечує головної економічної властивості конкуренції за ринок – визначеності щодо обсягу права, яке отримує переможець. Перевізник не знає до завершення конкурсу, скільки суб'єктів одночасно одержать право виконувати рейси на тому самому об'єкті. Він не може достовірно спрогнозувати частку пасажиропотоку, завантаження автобуса, дохід на рейс, потребу у водіях і строк окупності. Конкуренція за пасажира фактично виникає після процедури, але її інтенсивність не є прозорою до інвестиційного рішення.

Другою проблемою була тривала неспроможність адміністративної системи формувати нові сполучення. За офіційною оцінкою Мінрозвитку, нові маршрути, особливо міжобласні, офіційно не відкривалися з 2013 р.; попередні процедури оформлення та погодження паспортів були застарілими й надмірно бюрократизованими [6]. Це заморожування припало на період фундаментальної трансформації територіальної структури попиту. Офіційне пояснення реформи 2026 р. окремо посилається на необхідність реагувати на зміну мобільності та забезпечувати транспортом прифронтові громади [8].

Механізм зміни чинного маршруту також не усуває проблеми. До 15 липня 2026 р. дозволена зміна становила одну годину та 50 км [3]. Після набрання чинності постановою № 901 час можна змістити не більш як на півтори години, а маршрут продовжити або скоротити не більш як на 75 км між проміжними пунктами, зберігаючи початковий та кінцевий пункти [3; 4]. Це часткова модернізація, але не повноцінний механізм формування нової пари «походження – призначення».

Наказ № 1473, чинний з 13 липня 2026 р., запровадив електронний цикл створення, зміни та закриття маршрутів. Для міжобласного сполучення повідомлення може формувати перевізник; електронний паспорт охоплює схему, розклад, таблицю вартості та графік праці й відпочинку водіїв [5]. Однак після затвердження паспорта об'єкт автоматично передається на конкурс [5; 8]. Отже, реформа цифровізувала ініціювання та паспортизацію, але не запровадила заявницького права на виконання перевезень.

Таким чином, слід розрізняти два послідовні завдання. *Перше* – дати змогу створювати новий маршрут в електронній формі – нормативно реалізовано у 2026 р. *Друге* – замінити багатопереможний конкурс регульованим заявницько-реєстраційним доступом – залишається невирішеним. Їх інтеграція в єдиний цикл дає змогу одночасно усунути подвійний адміністративний бар'єр: окреме тривале формування маршруту та конкурс, який на міжобласному об'єкті не здійснює порівняльного відбору.

У *табл. 1* наведено порівняння інституційних режимів доступу до міжобласного автобусного ринку.

Економічний механізм рентабельності та інвестиційної визначеності

Економічний ефект моделі доступу проявляється не в гарантованій прибутковості оператора, а в якості інформації, доступної до моменту входу. Перевізник повинен бачити прогноз попиту, вже зареєстровану частоту та місткість, доступні часові слоти та правила майбутнього розширення. Тоді він може оцінити власний ризик, а регулятор – не підміняти підприємницьке рішення, а запобігати очевидній надлишковій пропозиції та конфліктам інфраструктури.

Для оператора i на маршруті r у періоді t запропонована транспортна робота в пасажиро-місце-кілометрах визначається як:

$$ASK_{irt} = q_{ir} \cdot BKM_{irt},$$

де: q_{ir} – кількість доступних пасажирських місць в автобусі; BKM_{irt} – автобусо-кілометри.

Коефіцієнт завантаження:

$$LF_{irt} = \frac{PKM_{irt}}{ASK_{irt}},$$

де: PKM_{irt} – фактичні пасажиро-кілометри.

За маржинального доходу m_{irt} на реалізований пасажиро-місце-кілометр, змінних витрат c_{irt}^{km} на автобусо-кілометр і постійних витрат F_{irt} операційний результат можна подати так:

$$П_{irt} = m_{irt} \cdot LF_{irt} \cdot ASK_{irt} - c_{irt}^{km} \cdot BKM_{irt} - F_{irt}.$$

Звідси беззбитковий коефіцієнт завантаження становить:

$$LF_{irt}^{BE} = \frac{c_{irt}^{km} BKM_{irt} + F_{irt}}{m_{irt} ASK_{irt}}.$$

Формули показують, чому кількість кваліфікованих перевізників не є нейтральною. Якщо сумарний попит короткостроково фіксований, па-

Таблиця 1

Порівняння інституційних режимів доступу до міжобласного автобусного ринку

Режим	Механізм входу	Економічна перевага	Основний ризик
Чинний багатопереможний конкурс	Адміністративна процедура; всі кваліфіковані претенденти можуть стати переможцями	Формальна перевірка відповідності та централізований контроль документів	Трансакційні витрати без визначеності сукупної пропозиції; слабка прогнозованість окупності
Необмежений відкритий вхід	Реєстрація кожного кваліфікованого заявника без оцінки пропозиції	Мінімізація бар'єрів і швидка ринкова реакція	Надлишкова частота, конфлікти розкладу, низьке завантаження та нестійкий вихід операторів
Регульований заявницький доступ	Автоматизована перевірка кваліфікації, місткості коридору та часового слота	Поєднання низької дискреції з прозорістю майбутньої пропозиції	Ризик помилки прогнозу попиту або непрозорого алгоритму, якщо дані та правила закриті
Регульований доступ + PSO	Ринковий вхід на комерційні напрямки; конкурсна закупівля визначеної послуги на соціальних основах	Розмежування комерційного ризику та публічної відповідальності	Фіскальний ризик, слабкий контроль компенсації або політичне визначення PSO без критеріїв

Джерело: складено автором на основі [1; 2; 9–11; 19; 24].

ралельний вхід кількох операторів збільшує *ASK* швидше, ніж *PKM*, знижує середній *LF* і може перемістити кожного учасника нижче його точки беззбитковості. Конкуренція може стимулювати якість і частоту, але надмірна провізна спроможність створює цикл «низьке завантаження – відкладені інвестиції – скорочення рейсів – нестабільність сервісу».

Цей висновок не обґрунтовує адміністративно встановлену фіксовану кількість перевізників. Потрібно регулювати не число юридичних осіб, а сукупну провізну спроможність і мінімально допустимі інтервали. За прогнозованого попиту $\widehat{PKM}_{rt}$ і цільового коефіцієнта завантаження LF_r^{target} максимально економічно поглинальна пропозиція визначається як:

$$ASK_{rt}^{\max} = \frac{\widehat{RKM}_{rt}}{LF_r^{target}}.$$

Заявка може бути автоматично зареєстрована, якщо після її додавання виконується умова:

$$ASK_{rt}^{current} + ASK_{rt}^{application} \le ASK_{rt}^{\max}.$$

Цільовий коефіцієнт не повинен перетворюватися на гарантію доходу. Він має бути відкритим регуляторним параметром, диференційованим за довжиною маршруту, сезонністю та типом рухомого складу, і регулярно переглядатися на основі фактичних даних. Якщо попит зростає швидше прогнозу, система автоматично відкриває нові слоти. Якщо даних недостатньо, застосовується тимчасова пілотна реєстрація з визначеним строком спостереження.

Оцінювання лише середнього завантаження може приховувати перевантаження або надлишок на окремих відрізках. Тому для кожного критичного сегмента *g* у часовому інтервалі *t* має виконуватися:

$$S_{rgt}^{post} \le \frac{\hat{D}_{rgt}}{LF_r^{target}},$$

де: S_{rgt}^{post} – пропозиція після реєстрації заявки; $\hat{D}_{rgt}$ – прогноз попиту на сегменті.

Такий підхід зменшує ризик, що кілька операторів концентруватимуться лише на найбільш дохідній частині коридору, залишаючи інші ділянки без належного сполучення.

Часова координація повинна здійснюватися регуляторною цифровою системою, а не домовленостями між перевізниками. Для двох рейсів *a* і *b* на сумісній ділянці має дотримуватися мінімальний інтервал:

$$|t_a - t_b| \ge h_r^{\min}.$$

Якщо бажаний слот зайнято, система пропонує найближчі доступні варіанти на підставі оприлюдненого алгоритму. Відмова можлива лише через об'єктивний дефіцит слота, невідповідність безпековим чи ліцензійним вимогам або недостовірність даних. Це усуває голосування комісії, але зберігає необхідну координацію розкладу.

Для оцінювання інвестиції в новий автобус ключовою є чиста приведена вартість:

$$NPV_{ir} = -I_{ir}^{0} + \sum_{t=1}^{T} \frac{\mathrm{E}(FCF_{irt})}{(1+k_i)^t} + \frac{RV_{iT}}{(1+k_i)^t},$$

де: I_{ir}^{0} – первісні вкладення; FCF_{irt} – вільний грошовий потік; k_i – ставка дисконтування з урахуванням ризику; RV_{iT} – залишкова вартість.

Перевізник оцінює не лише очікуване *NPV*, а й дисперсію грошового потоку, імовірність $P(NPV < 0)$ і строк окупності. Багатопереможний конкурс додає до ринкової невизначеності адміністративну невизначеність кількості майбутніх операторів. Необмежений вхід прибирає першу, але не другу за економічним змістом: кількість конкурентів залишається невідомою. Регульований доступ не усуває попитового ризику, проте робить сукупну зареєстровану пропозицію спостережуваною та правила її збільшення передбачуваними.

За логікою реальних опціонів така передбачуваність знижує цінність відкладення інвестиції [23]. Ефект виникає через три канали. *По-перше,* скорочується процедурний час між рішенням про маршрут і початком перевезень. *По-друге,* відкритий реєстр зменшує інформаційну асиметрію щодо частоти та місткості. *По-третє,* стабільні правила входу знижують премію за регуляторний ризик у ставці k_i. Жоден із каналів не гарантує додатного *NPV*; вони лише дозволяють точніше відокремити комерційний ризик від ризику адміністративної непередбачуваності, що узгоджується з висновками про інвестиції за невизначеності [22; 23].

Конструкція регульованого заявницького доступу

Запропонована модель об'єднує формування маршруту та допуск оператора в єдиний заявницько-реєстраційний цикл. Її вихідний принцип: якщо ліцензований перевізник відповідає вимогам безпеки, має належний рухомий склад і персонал, а заявлена програма перевезень уміщується в оприлюднені параметри коридору, право на роботу виникає без рішення конкурсної комісії. Регулятор визначає правила та перевіряє їх дотримання; бізнес несе комерційний ризик; пасажир обирає між сумісними пропозиціями.

Цикл складається із семи етапів. На *першому* держава публікує машинозчитувані дані про чинні маршрути, зупинки, слоти, місткість, виконання рейсів і доступний прогноз попиту. На *другому* перевізник подає одну електронну заяву, що одночасно містить проєкт маршруту, розклад, транспортні засоби, тарифи або правила їх визначення, графік праці водіїв та строк зобов'язання. На *третьому* система автоматично звіряє ліцензію, безпекові обмеження, технічні характеристики, трудові вимоги, просторове дублювання та доступність слота. На *четвертому* заявка перевіряється за тестом провізної спроможності. На *п'ятому* послуга реєструється, а всі ключові параметри стають публічними. На *шостому* здійснюється післяринковий контроль регулярності, безпеки, скарг і фактичного завантаження. На *сьомому* алгоритм відкриває нові слоти за стійкого дефіциту або ініціює перегляд надлишкової пропозиції.

У *табл. 2* наведено зміну економічних параметрів бізнесу за переходу до регульованого заявницького доступу.

Модель потребує запобіжників. *По-перше,* алгоритм, вхідні дані та історія рішень мають бути відкритими для аудиту, а перевізник – мати право на швидке незалежне оскарження. *По-друге,* чинні оператори не повинні мати права вето щодо нового входу. *По-третє,* правила мають запобігати штучному створенню майже ідентичних маршрутів для обходу обмежень. *По-четверте,* реєстрація повинна містити мінімальний строк стабільного виконання і обов'язок завчасно повідомляти про вихід. *По-п'яте,* пороги місткості й інтервалу переглядаються періодично, а не використовуються як незмінні адміністративні квоти.

Для нових напрямків без історичних даних неможливо надійно обчислити $\widehat{PKM}$. Заборона входу через відсутність даних відтворила б стару інституційну пастку: новий маршрут не відкривається, тому дані ніколи не виникають. Рішенням є пілотна реєстрація на обмежений період із допустимою початковою частотою, обов'язковим цифровим обліком продажів і посадок та наперед визначеною датою перегляду. Після пілоту система або підтверджує постійну реєстрацію, або коригує частоту, або класифікує сполучення як потенційне PSO.

Якість конкуренції слід вимірювати не лише кількістю юридичних осіб. До панелі показників мають входити індекс концентрації $HHI = \sum_i s_i^2$, ефективна кількість операторів $N^{eff} = 1/HHI$, частка виконаних рейсів, відхилення від розкладу, коефіцієнт завантаження, середній вік та екологічний клас автобусів, частота скарг, показники аварійності, доступність для маломобільних пасажирів і цифрова доступність квитка. Це дозволяє виявляти як надмірну концентрацію, так і фрагментацію, за якої багато номінальних операторів не забезпечують стабільного сервісу.

Таблиця 2

Зміна економічних параметрів бізнесу за переходу до регульованого заявницького доступу

Параметр рішення перевізника	Чинна модель	Регульований заявницький доступ	Очікуваний ефект для бізнесу
Час і витрати входу	Окрема паспортизація та конкурс	Єдина цифрова заява й автоматизована перевірка	Зменшення трансакційних витрат і часу до першого рейсу
Інформація про конкурентну пропозицію	Кількість переможців остаточно невідома до завершення процедури	Відкриті зареєстровані місткість, частота і слоти	Точніший прогноз коефіцієнта завантаження та грошового потоку
Рентабельність маршруту	Ризик розпорошення попиту після інвестиційного рішення	Тест сукупної провізної спроможності до реєстрації	Нижча ймовірність структурного надлишку, але без гарантії прибутку
Інвестиції в автобуси	Вища премія за регуляторний ризик; стимул відкладати вкладення	Передбачувані правила, строк і дані про ринок	Зниження цінності очікування, краща оцінка NPV та окупності
Конкурентна поведінка	Зусилля частково спрямовані на процедуру допуску	Вхід автоматичний за критеріями; контроль результатів	Перенесення конкуренції на безпеку, розклад, комфорт, цифровий сервіс і ціну
Вихід із маршруту	Може бути раптовим за збитковості	Мінімальний строк, завчасне повідомлення, план безперервності	Менший ризик переривання послуги та прогнозованіше перепланування активів

Джерело: складено автором.

Розмежування комерційних маршрутів і публічних сервісних зобов'язань

Заявницький принцип є доцільним для сполучень, на яких очікуваний приватний грошовий потік покриває витрати і ризик. Якщо приватне *NPV* від'ємне, це ще не означає, що маршрут не потрібний суспільству. Він може створювати зовнішні вигоди: доступ до лікарень і освіти, зв'язок віддалених або прифронтових громад, участь у ринку праці, зниження вимушеної автомобілізації. Тому застосовується подвійний критерій:

$$NPV_r^{private} \geq 0 \Rightarrow \text{комерційний режим},$$

$$NPV_r^{private} < 0, NPV_r^{social} =$$

$$= NPV_r^{private} + PV\left(B_r^{social}\right) \geq 0 \Rightarrow PSO.$$

Для *PSO* держава або громада визначає необхідний обсяг послуги, стандарти, тарифні умови та механізм контролю, після чого закуповує його на конкурентних засадах відповідно до логіки Регламенту № 1370/2007 [9]. Компенсація не повинна покривати будь-які заявлені витрати. Її базова формула:

$$Comp_r = C_r^{efficient} + RP_r - R_r^{fare} - E_r^{positive},$$

де: $C_r^{efficient}$ – економічно обґрунтовані витрати ефективного оператора; RP_r – розумний прибуток; R_r^{fare} – тарифна виручка; $E_r^{positive}$ – позитивні фінансові ефекти, пов'язані з контрактом.

Така конструкція запобігає перехресному субсидуванню непрозорих витрат і дозволяє порівнювати заявки на однаково визначений пакет послуг.

Конкурс у цій моделі не скасовується взагалі. Він змінює сферу застосування: використовується там, де публічна влада купує конкретний суспільний результат за кошти платників податків, а не як універсальна передумова комерційного входу. Цим відновлюється економічний зміст конкуренції за ринок, описаний у працях із контрактного замовлення [19; 24], і водночас зберігається конкуренція на ринку на життєздатних напрямках.

Регуляторна реалізація та оцінювання результативності

Перехід не може бути здійснений лише підзаконним актом. Обов'язковість конкурсу закріплена статтею 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» [1]. Потрібно встановити в законі два режими: заявницько-реєстраційний для комерційних міжобласних маршрутів і договірно-конкурсний для PSO. Узгодження потребують положення статей 31, 35, 39 і 43–46 щодо дозволу, документів перевізника, відносин з організатором і конкурсу. Після цьо-

го слід змінити сферу дії Порядку № 1081, Правил № 176 та електронних процедур наказу № 1473 [1–5].

Регуляторний дизайн має відповідати принципам доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, передбачуваності та прозорості, закріпленим Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» [7]. Аналіз регуляторного впливу повинен порівняти збереження чинної моделі, її подальшу цифровізацію, необмежений вхід і регульований заявницький доступ. Урядовий аналіз 2025 р. оцінив разові витрати на ознайомлення з цифровою процедурою для 15 919 суб'єктів у 382 056 грн [6]. Цей показник характеризує лише один елемент переходу до електронної паспортизації та не доводить розмір економії від скасування конкурсу; для останньої потрібне окреме вимірювання часу, адміністративних платежів та альтернативної вартості затримки.

У *табл. 3* представлено етапи впровадження та контрольні показники реформи.

Реформу доцільно починати з пілотів, які репрезентують різні ринкові умови: великий коридор із кількома операторами, напрямок із сезонним попитом, нову пару пунктів без історії рейсів і соціально необхідне сполучення. Оцінювання має виконуватися за заздалегідь затвердженим протоколом із базовим періодом і порівняльною групою, якщо дані це дозволяють. Без такого дизайну збільшення кількості заяв може бути помилково витлумачене як успіх, навіть якщо виконання рейсів погіршилося або інвестиції не зросли.

ОБГОВОРЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ТА ОБМЕЖЕННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

Результати підтверджують, що дихотомія «конкурс – вільний ринок» є надто спрощеною. Досвід Німеччини, Франції, Норвегії та Великої Британії показує: послаблення бар'єрів може розширити пропозицію, однак подальша консолідація, виходи з ринку та зміна попиту є нормальними етапами розвитку [12–18]. Тому запропонована модель не ототожнює конкурентоспроможність із максимальною кількістю перевізників. Її ціль – забезпечити відкритий і недискреційний вхід у межах економічно та операційно поглинальної пропозиції.

Висновок про доцільність збереження конкурсів для PSO узгоджується з дослідженнями конкурентного замовлення та європейською моделлю публічних транспортних послуг [9; 19; 24]. Відмінність авторського підходу полягає в чіткому поділі двох функцій, які сьогодні змішані. Коли держава не купує послугу та не надає компенсацію, конкурс не повинен імітувати конкурентний відбір, визнаючи всіх кваліфікованих претендентів. Коли публічна влада купує гарантоване сполучення, конкурс має стосуватися вимірюваного пакета рейсів, якості та компенсації.

Гіпотеза H1 отримує інституційне й аналітичне підтвердження: чинний міжобласний конкурс не фіксує сукупної майбутньої пропозиції до моменту входу, тому ускладнює оцінювання LF^{BE}, *NPV* і строку окупності. **Гіпотеза H2** підтверджується умовно: заявницький доступ може зменшити дискрецію, але лише за наявності тесту місткості,

Таблиця 3

Етапи впровадження та контрольні показники реформи

Етап	Нормативна або управлінська дія	Ключовий запобіжник	Показники оцінювання
1. Правова диференціація	Закріпити комерційний заявницький режим і PSO у законі	Вичерпні підстави відмови; відсутність дискреційного голосування	Тривалість і частка відмов; кількість оскаржень
2. Дані та алгоритм	Відкрити реєстр маршрутів, слотів, місткості, виконання та попиту	Публічний код правил або повний опис алгоритму; аудит даних	Повнота наборів даних; частота оновлення; помилки прогнозу
3. Пілотні коридори	Запустити модель на кількох типах напрямків	Незалежна оцінка; заборона переваг для чинних операторів	Час входу; виконання рейсів; завантаження; скарги; безпека
4. Масштабування	Поширити електронну реєстрацію та єдину процедуру	Періодичний перегляд порогів і швидке оскарження	Інвестиції; середній вік парку; концентрація; стабільність рейсів
5. PSO-контури	Інвентаризувати соціально необхідні нерентабельні сполучення й укласти контракти	Методика ефективних витрат, розумного прибутку та відкритої звітності	Вартість пасажиро-км; доступність громад; точність компенсації

Джерело: складено автором на основі [7; 9; 11].

координації слотів, відкритих даних і післяринкового контролю. Без цих елементів необмежений вхід відтворює проблему розпорошення попиту. **Гіпотеза Н3** підтримується нормативною логікою PSO та теорією конкуренції за ринок: тендер економічно виправданий для закупівлі визначеної суспільної послуги, а не для дублювання кваліфікаційної перевірки комерційного оператора.

Наукова новизна полягає в п'яти положеннях. *По-перше,* виокремлено український багатопереможний конкурс як самостійний гібридний режим, відмінний і від класичного тендеру, і від відкритого доступу. *По-друге,* формування маршруту та допуск перевізника об'єднано в один заявницько-реєстраційний цикл, що усуває два бар'єри однією інституційною зміною. *По-третє,* замість адміністративної квоти кількості операторів запропоновано тест сукупної провізної спроможності та сегментного попиту. *По-четверте,* визначено механізм впливу режиму доступу на інвестиції через спостережуваність пропозиції, ставку дисконтування та цінність відкладення. *По-п'яте,* сформовано подвійний контур «комерційний заявницький доступ – конкурентне PSO».

Практичний ефект для бізнесу не слід описувати як гарантію рентабельності. Підприємницький ризик попиту, тарифу, витрат і міжвидової конкуренції зберігається. Ефект полягає в можливості ухвалювати рішення на основі повнішої інформації: скільки місткості вже зареєстровано, який слот доступний, який строк зобов'язання мають інші оператори, за яких умов відкривається додаткова пропозиція. Це підвищує якість бізнес-плану, робить відмову від збиткового входу так само раціональною, як і рішення інвестувати, та зміщує конкуренцію від роботи з конкурсною комісією до безпеки, регулярності та сервісу для пасажира.

Дослідження має певні обмеження. *По-перше,* відсутній відкритий маршрутний масив із пасажиропотоками, фактичною частотою, місткістю, витратами, тарифами та складом переможців, тому формули не калібровані на репрезентативних даних. *По-друге,* твердження про відсутність нових маршрутів із 2013 р. використано як офіційну оцінку Мінрозвитку, а не як результат незалежної інвентаризації [6]. *По-третє,* досвід інших країн переноситься лише на рівні механізмів; інституційні умови України, війна та тіньовий сегмент ринку обмежують пряму екстраполяцію. *По-четверте,* не оцінено поведінкову реакцію операторів на конкретні пороги місткості та правила виходу. *По-п'яте,* аналіз не замінює юридичної експертизи законопроєкту та оцінки його відповідності конкурентному праву.

Подальші дослідження мають використати дані електронної системи після накопичення достатньої історії. Доцільно оцінити еластичність попиту за частотою й тарифом, розподіл коефіцієнтів завантаження за сегментами, залежність інвестицій від передбачуваності маршрутного права та причинний ефект пілотної реформи методом «різниці-в-різницях» або синтетичного контролю. Окремо необхідно розробити методику оцінювання соціальних вигід PSO для прифронтових і малонаселених громад.

ВИСНОВКИ

Чинна модель доступу до міжобласних автобусних перевезень України містить дві різні, але взаємопов'язані проблеми. *Перша* – тривала негнучкість створення нових маршрутів за умов радикальної зміни територіальної мобільності. Цю проблему частково врегулював наказ Мінрозвитку № 1473, який із липня 2026 р. дозволив перевізнику електронно ініціювати міжобласний маршрут. *Друга* – збереження багатопереможного конкурсу, за якого всі кваліфіковані претенденти можуть отримати право працювати на одному об'єкті. Вона залишається невирішеною, оскільки цифровий паспорт автоматично передається на конкурс.

Багатопереможний конкурс не забезпечує класичної конкуренції за ринок і не створює передбачуваності конкуренції на ринку. До завершення процедури перевізник не знає майбутньої сукупної пропозиції, тому зростає невизначеність коефіцієнта завантаження, точки беззбитковості, строку окупності та *NPV*-інвестиції. Водночас необмежений вхід є недостатньою альтернативою: він може усунути комісію, але не ризик надлишкової місткості.

Запропонований регульований заявницький доступ поєднує електронну заяву, автоматизовану кваліфікаційну та безпекову перевірку, відкритий реєстр місткості та слотів, тест транспортного коридору, мінімальні зобов'язання щодо стабільності та післяринковий контроль. Відмова повинна ґрунтуватися лише на вичерпних законних причинах, а не на голосуванні комісії. Для нових об'єктів без історії попиту необхідна тимчасова пілотна реєстрація, інакше брак даних назавжди блокуватиме появу даних.

Для бізнесу реформа створює не гарантований прибуток, а інвестиційну прогнозованість. Відкритість зареєстрованої пропозиції та правил її збільшення дозволяє точніше оцінювати пасажиропотік, рентабельність, потребу в автобусах і водіях, ставку дисконтування та окупність. Це може зменшити цінність відкладення інвестицій і стимулювати оновлення парку там, де маршрут справді життєздатний. Конкурентоспроможність проявляється через безпеку, регулярність, комфорт,

доступність квитка, ціну та репутацію, а не через вплив на конкурсну комісію.

Комерційні та соціально необхідні маршрути потребують різних режимів. На комерційному напрямку ризик попиту несе перевізник, і діє регульована конкуренція за пасажира. Якщо приватне *NPV* від'ємне, але соціальний ефект додатний, сполучення має забезпечуватися через PSO: публічна влада визначає пакет послуг, проводить конкурентний відбір оператора та компенсує ефективні витрати з урахуванням тарифної виручки та розумного прибутку.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у виокремленні багатопереможного конкурсу як самостійного гібридного інституційного режиму, формалізації впливу невизначеної сукупної пропозиції на інвестиційний поріг перевізника та обґрунтуванні заміни адміністративної квоти операторів прозорим тестом провізної спроможності транспортного коридору.

Практична цінність дослідження полягає в готовій конструкції заявницько-реєстраційного циклу та системі показників для його пілотування. Реалізація потребує змін до Закону України «Про автомобільний транспорт», передусім статті 43 та пов'язаних статей 31, 35, 39, 44–46, а далі – узгодження Порядку № 1081, Правил № 176 і процедури наказу № 1473. Пілотування має передувати масштабуванню, а результативність слід оцінювати не за кількістю заяв, а за тривалістю входу, виконанням рейсів, завантаженням, інвестиціями, середнім віком парку, концентрацією, скаргами та безпекою.

Отже, пропонована реформа одним законодавчим переходом здатна завершити розпочату цифровізацію формування маршрутів і усунути економічно суперечливий багатопереможний конкурс. Її зміст полягає не в механічній дерегуляції, а в ***зміні предмета державного регулювання:*** від вибору комерційного перевізника комісією – до прозорого контролю кваліфікації, місткості, розкладу, якості та суспільно необхідних зобов'язань. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text
2. Постанова Кабінету Міністрів України від «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» від 03.12.2008 р. № 1081. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-п#Text
3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» від 18.02.1997 р. № 176. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-п#Text
4. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 і від 3 грудня 2008 р. № 1081» від 08.07.2026 р. № 901. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/901-2026-п#Text
5. Наказ Міністерства розвитку громад та територій України «Про внесення змін до Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом та визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 травня 2010 року № 278» від 09.10.2025 р. № 1473. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1924-25#Text
6. Аналіз регуляторного впливу до проєкту наказу Міністерства розвитку громад та територій України «Про внесення змін до Порядку організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом та визнання таким, що втратив чинність наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 травня 2010 року № 278». *Міністерство розвитку громад та територій України*. 18.08.2025. № 29375/40/14-25. URL: https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/arv-278-480-15082025-doopr.pdf
7. Закон України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» від 11.09.2003 р. № 1160-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1160-15#Text
8. Нова процедура відкриття внутрішніх маршрутів: схвалено спрощений цифровий механізм. *Міністерство з відновлення інфраструктури та транспорту України*. 30.12.2025. URL: https://mindev.gov.ua/news/nova-protsedura-vidkryttia-vnutrishnikh-marshrutiv-skhvaleno-sproshchenyi-tsyfrovyi-mekhanizm
9. Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70. *Official Journal of the European Union*. 2007. L 315. P. 1–13. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj/eng
10. Regulation (EC) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services, and amending Regulation (EC) No 561/2006 (recast). *Official Journal of the European Union*. 2009. L 300. P. 88–105. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/1073/oj/eng
11. European Commission. Commission Staff Working Document. Impact Assessment accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for

access to the international market for coach and bus services. SWD(2017) 358 final. Brussels, 08.11.2017. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017SC0358
12. Aarhaug J., Fearnley N. Deregulation of the Norwegian long distance express coach market. *Transport Policy*. 2016. Vol. 46. P. 1–6. DOI: https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.11.004
13. Knorr A., Lueg-Arndt A. Intercity bus deregulation in Germany – Intramodal and intermodal effects after two years. *Research in Transportation Economics*. 2016. Vol. 59. P. 323–329. DOI: https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.06.005
14. Dürr N. S., Hüschelrath K. Patterns of entry and exit in the deregulated German interurban bus industry. *Transport Policy*. 2017. Vol. 59. P. 196–208. DOI: https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.014
15. Blayac T., Bougette P. Should I go by bus? The liberalization of the long-distance bus industry in France. *Transport Policy*. 2017. Vol. 56. P. 50–62. DOI: https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.004
16. Fageda X., Sansano S. Factors influencing prices and frequencies in the interurban bus market: Evidence from Europe. *Transportation Research. Part A: Policy and Practice*. 2018. Vol. 111. P. 266–276. DOI: https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.03.022
17. Aarhaug J., Farstad E., Fearnley N., Halse A. H. Express coaches: An up-hill battle after liberalization? *Research in Transportation Economics*. 2018. Vol. 72. P. 82–91. DOI: https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.07.031
18. Reynolds T., White P. Forty years' experience of deregulated express coach services in Britain. *Research in Transportation Economics*. 2022. Vol. 94. Art. 101181. DOI: https://doi.org/10.1016/j.retrec.2022.101181
19. Hensher D. A., Wallis I. P. Competitive tendering as a contracting mechanism for subsidising transport: The bus experience. *Journal of Transport Economics and Policy*. 2005. Vol. 39. No. 3. P. 295–322. DOI: https://doi.org/10.3828/jtep.2005.39.3.295
20. Mouwen A., Rietveld P. Does competitive tendering improve customer satisfaction with public transport? A case study for the Netherlands. *Transportation Research. Part A: Policy and Practice*. 2013. Vol. 51. P. 29–45. DOI: https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.03.002
21. Amaral M., Saussier S., Yvrande-Billon A. Expected number of bidders and winning bids: Evidence from the London bus tendering model. *Journal of Transport Economics and Policy*. 2013. Vol. 47. No. 1. P. 17–34. DOI: https://doi.org/10.3828/jtep.2013.47.1.17
22. Gulen H., Ion M. Policy uncertainty and corporate investment. *The Review of Financial Studies*. 2016. Vol. 29. Iss. 3. P. 523–564. DOI: https://doi.org/10.1093/rfs/hhv050
23. Dixit A. K., Pindyck R. S. Investment under Uncertainty. Princeton, NJ : Princeton University Press, 1994. 468 p. DOI: https://doi.org/10.1515/9781400830176
24. Demsetz H. Why regulate utilities? *The Journal of Law and Economics*. 1968. Vol. 11. No. 1. P. 55–65. DOI: https://doi.org/10.1086/466643
25. Гевко Б. Р. Заявницький принцип замість конкурсів: чому український ринок пасажирських перевезень потребує докорінної реформи. *Дзеркало тижня*. 27.08.2026. URL: https://zn.ua/ukr/reforms/zajavnitskij-printsip-zamist-konkursiv-chomu-ukrajinskij-rinok-pasazhirskikh-perevezen-potrebuje-dokorinnoji-reformi.html

REFERENCES

Aarhaug J. & Fearnley N. (2016). Deregulation of the Norwegian long distance express coach market. *Transport Policy, 46*, 1–6. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.11.004
Aarhaug J., Farstad E., Fearnley N. & Halse A. H. (2018). Express coaches: An up-hill battle after liberalization? *Research in Transportation Economics, 72*, 82–91. https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.07.031
Amaral M., Saussier S. & Yvrande-Billon A. (2013). Expected number of bidders and winning bids: Evidence from the London bus tendering model. *Journal of Transport Economics and Policy, 47*(1), 17–34. https://doi.org/10.3828/jtep.2013.47.1.17
Blayac T. & Bougette P. (2017). Should I go by bus? The liberalization of the long-distance bus industry in France. *Transport Policy, 56*, 50–62. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.004
Demsetz H. (1968). Why regulate utilities? *The Journal of Law and Economics, 11*(1), 55–65. https://doi.org/10.1086/466643
Dixit A. K. & Pindyck R. S. (1994). *Investment under Uncertainty*. Princeton, NJ: Princeton University Press. https://doi.org/10.1515/9781400830176
Dürr N. S. & Hüschelrath K. (2017). Patterns of entry and exit in the deregulated German interurban bus industry. *Transport Policy, 59*, 196–208. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.014
European Commission. (2017, November 8). Commission Staff Working Document. Impact Assessment accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services. SWD(2017) 358 final. Brussels. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017SC0358
European Parliament & Council of the European Union. (2009). Regulation (EC) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services, and amending Regulation (EC) No 561/2006 (recast). *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/1073/oj/eng
European Parliament & Council of the European Union. (2007). Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj/eng
Fageda X. & Sansano S. (2018). Factors influencing prices and frequencies in the interurban bus market: Evidence from Europe. *Transportation Research. Part A: Policy and Practice, 111*, 266–276. https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.03.022

Gulen H. & Ion M. (2016). Policy uncertainty and corporate investment. *The Review of Financial Studies, 29*(3), 523–564. https://doi.org/10.1093/rfs/hhv050

Hensher D. A. & Wallis I. P. (2005). Competitive tendering as a contracting mechanism for subsidising transport: The bus experience. *Journal of Transport Economics and Policy, 39*(3), 295–322. https://doi.org/10.3828/jtep.2005.39.3.295

Hevko B. R. (2026, August 27). Zaiavnytskyi pryntsyp zamist konkursiv: chomu ukrainskyi rynok pasazhyrskykh perevezen potrebuie dokorinnoi reformy [Zaiavnytskyi pryntsyp zamist konkursiv: chomu ukrainskyi rynok pasazhyrskykh perevezen potrebuie dokorinnoi reformy]. *Dzerkalo tyzhnia*. https://zn.ua/ukr/reforms/zajavnitskij-printsip-zamist-konkursiv-chomu-ukrajinskij-rinok-pasazhirskikh-perevezen-potrebuje-dokorinnoji-reformi.html

Knorr A. & Lueg-Arndt A. (2016). Intercity bus deregulation in Germany – Intramodal and intermodal effects after two years. *Research in Transportation Economics, 59*, 323–329. https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.06.005

Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy. (2025, August 18). Analiz rehuliatornoho vplyvu do proiektu nakazu Ministerstva rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy «Pro vnesennia zmin do Poriadku orhanizatsii perevezen pasazhyriv i bahazhu avtomobilnym transportom ta vyznannia takym, shcho vtratyv chynnist nakazu Ministerstva transportu ta zviazku Ukrainy vid 07 travnia 2010 roku № 278» [Regulatory impact analysis for the draft order of the Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine "On Amendments to the Procedure for Organizing Passenger and Baggage Transport by Road and Recognizing as Invalid the Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine of May 7, 2010 No. 278"]. https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/arv-278-480-15082025-doopr.pdf

Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy. (2025, October 9). Nakaz Ministerstva rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy «Pro vnesennia zmin do Poriadku orhanizatsii perevezen pasazhyriv ta bahazhu avtomobilnym transportom ta vyznannia takym, shcho vtratyv chynnist, nakazu Ministerstva transportu ta zviazku Ukrainy vid 07 travnia 2010 roku № 278» [Order of the Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine "On Amendments to the Procedure for Organizing Passenger and Baggage Transport by Road and Recognizing as Invalid the Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine of May 7, 2010 No. 278"]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1924-25#Text

Ministerstvo z vidnovlennia infrastruktury ta transportu Ukrainy. (2025, December 30). Nova protsedura vidkryttia vnutrishnikh marshrutiv: skhvaleno sproshchenyi tsyfrovyi mekhanizm [New procedure for opening domestic routes: simplified digital mechanism approved]. https://mindev.gov.ua/news/nova-protsedura-vidkryttia-vnutrishnikh-marshrutiv-skhvaleno-sproshchenyi-tsyfrovyi-mekhanizm

Mouwen A. & Rietveld P. (2013). Does competitive tendering improve customer satisfaction with public transport? A case study for the Netherlands. *Transportation Research. Part A: Policy and Practice, 51*, 29–45. https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.03.002

Reynolds T. & White P. (2022). Forty years' experience of deregulated express coach services in Britain. *Research in Transportation Economics, 94*. https://doi.org/10.1016/j.retrec.2022.101181

zakon.rada.gov.ua. (1997, February 18). Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro zatverdzhennia Pravyl nadannia posluh pasazhyrskoho avtomobilnoho transportu» [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Rules for the Provision of Passenger Road Transport Services"]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-p#Text

zakon.rada.gov.ua. (2001, April 5). Zakon Ukrainy «Pro avtomobilnyi transport» [Law of Ukraine "On Automobile Transport"]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text

zakon.rada.gov.ua. (2003, September 11). Zakon Ukrainy «Pro zasady derzhavnoi rehuliatornoi polityky u sferi hospodarskoi diialnosti» [Law of Ukraine "On Principles of State Regulatory Policy in the Sphere of Economic Activity"]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1160-15#Text

zakon.rada.gov.ua. (2008, December 3). Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro zatverdzhennia Poriadku provedennia konkursu z perevezennia pasazhyriv na avtobusnomu marshruti zahalnoho korystuvannia» [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Procedure for Conducting a Competition for Passenger Transportation on a Public Bus Route"]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-p#Text

zakon.rada.gov.ua. (2026, July 8). Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro vnesennia zmin do postanov Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 18 liutoho 1997 r. № 176 i vid 3 hrudnia 2008 r. № 1081» [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Amendments to Resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine of February 18, 1997 No. 176 and of December 3, 2008 No. 1081"]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/901-2026-p#Text

Дослідження не отримувало зовнішнього фінансування.

Автор заявляє про наявність потенційного нефінансового конфлікту інтересів у зв'язку з виконанням обов'язків президента ГС «Асоціація автомобільного транспорту України», що представляє інтереси суб'єктів ринку автомобільних перевезень. Автор самостійно відповідає за методологію, інтерпретацію та висновки дослідження.

Під час підготовки цієї роботи автор використав OpenAI ChatGPT для структурування матеріалів, підготовки робочих формулювань, мовно-стилістичного редагування та технічної підтримки оформлення формул, таблиць і списку джерел. Автор критично перевірив і відредагував усі отримані матеріали та несе повну відповідальність за зміст публікації. Інструмент штучного інтелекту не використовувався як джерело фактичних даних або бібліографічних відомостей.

Стаття надійшла до редакції / Received: 03.09.2026
Статтю прийнято до публікації / Accepted: 16.09.2026
Оприлюднено / Published: 22.10.2026