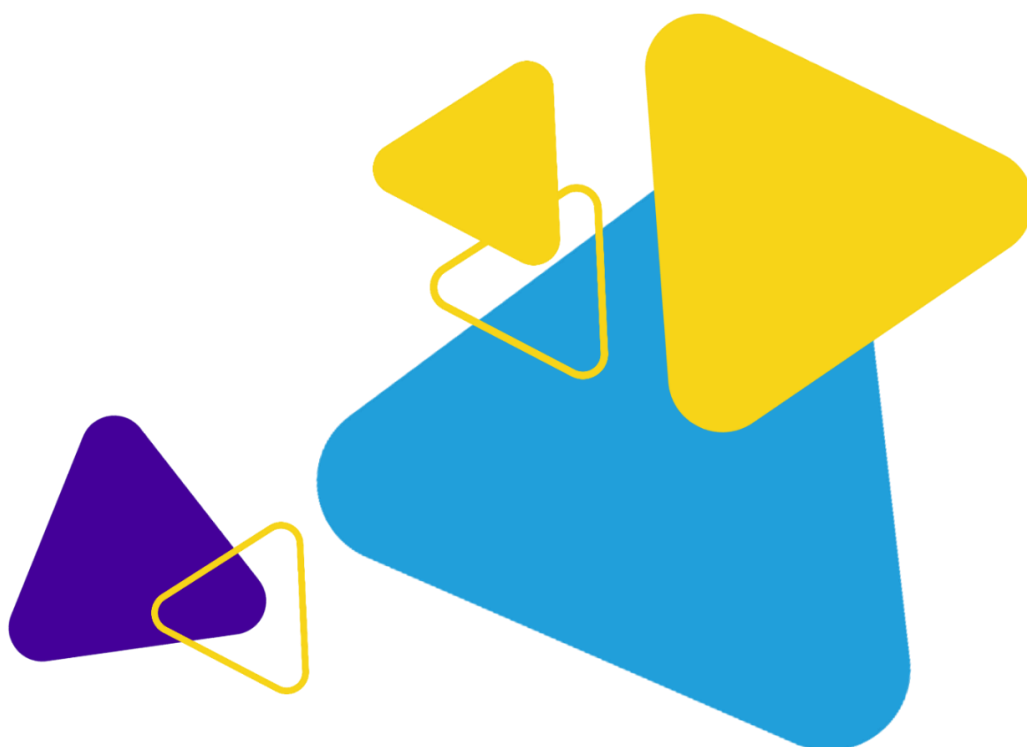


Аналітичний звіт

МІЖОБЛАСНІ АВТОБУСНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УКРАЇНІ

Просторова забезпеченість і навантаження на мережу
перед реформою 2026 року



Автори: Ірина Коссе, провідна наукова співробітниця ІЕД

Літературний редактор: Аліна Пастухова

Дослідження створено Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій за підтримки Фонду «Аскольд і Дір», що адмініструється ICAP Єднання в межах проєкту «Сильне громадянське суспільство України — рушій реформ і демократії» за фінансування Норвегії та Швеції. Зміст публікації є відповідальністю Інституту економічних досліджень та політичних консультацій і не відображає поглядів урядів Норвегії, Швеції або ICAP Єднання.

© Інститут економічних досліджень та політичних консультацій, 2026



Зміст

1. Резюме	6
2. Вступ.....	8
Огляд літератури та аналітики.....	9
3. Ринок міжобласних автобусних перевезень в Україні.....	9
4. Підходи до оцінки транспортної доступності та насиченості мережі	11
5. Дослідницька прогалина.....	13
Методологія	14
6. Межі дослідження.....	14
7. Джерела даних	15
8. Кількісна модель	15
9. Обмеження інтерпретації.....	18
Регуляторна модель ринку	19
10. Законодавча база	19
11. Правила надання послуг і тарифна модель	20
12. Конкурсна модель та доступ до маршрутів	21
13. Ліцензування	23
14. Розподіл повноважень і фінансування пільг	23
15. Цифровізація управління маршрутами.....	24
16. Чому стара модель блокувала оновлення мережі.....	24
17. Стан дотримання законодавства та тіньовий сегмент	25
Карта ринку і кількісна діагностика мережі.....	26
18. Конфігурація міжобласної маршрутної мережі в травні 2026 року.....	26
19. Просторова забезпеченість	30
20. Навантаження на мережу	35
21. Композитна оцінка навантаження.....	37
Воєнний контекст і зміна попиту	42
22. Що змінилося в реєстрі	42
23. Чому зрушив попит	44
24. Як зсунулася географія і типологія.....	44
25. Автостанції як вузол доступу до мережі	47
26. Що означає цифрова реформа для ринку.....	50
27. Потенціал.....	50
28. Обмеження	51

29. Що треба міряти після запуску	51
Висновки	52
30. Рекомендації.....	53
31. Додаток 1. Найдовші міжобласні коридори	55
32. Додаток 2. Конфігурація мережі за областями, 2021	56
33. Додаток 3. Просторова забезпеченість міжобласною мережею за областями, 2021 рік.....	58
34. Додаток 4. Навантаження на міжобласну мережу за областями, 2021 рік ..	59
35. Додаток 5. Забезпеченість областей міжобласною мережею за композитною оцінкою, 2021 рік	60
36. Додаток 6. Річна динаміка пасажирських автоперевезень, 2019 – 2025	61





Резюме

Міжобласні автобусні перевезення — це основа міжрегіональної мобільності в Україні. Для малих громад, віддалених територій і внутрішньо переміщених осіб регулярний автобус часто єдиний доступний спосіб дістатися до обласного центру чи сусіднього регіону. Війна різко підвищила залежність від цього виду перевезень через припинення авіасполучення й масове переміщення населення, але автобусна мережа роками майже не оновлювалася. Це дослідження показує, у якому стані ринок міжобласних автобусних перевезень підійшов до реформи 2026 року — переходу на нову цифрову процедуру відкриття й реєстрації міжобласних маршрутів, яка має це виправити.

Щоб оцінити стан мережі, ми порівняли області за двома критеріями. Перший — чи вистачає в області маршрутів: скільки їх припадає на населення, площу й кількість громад з урахуванням того, що не всі маршрути ходять щодня. У реєстрі значиться 3 918 міжобласних маршрутів, і 94% із них заявлені як щоденні. Другий критерій — наскільки ці маршрути завантажені: скільки пасажирів припадає на один маршрут. Аналіз охоплює 21 область (окуповані території та місто Київ виключено як такі, що спотворюють порівняння), ми розподілили їх на чотири типи.

Перший тип — області, де мережа достатня: маршрутів багато і попит на них не тисне. Це Дніпропетровська, Волинська, Миколаївська, Житомирська, Рівненська та Черкаська області; Черкащина при цьому має найвільнішу мережу з усіх. Другий тип — густа, але перевантажена мережа: покриття добре, проте пасажирів на маршрут припадає більше ніж деінде. Сюди потрапили три західні області — Івано-Франківська, Тернопільська та Хмельницька. Третій, найпроблемніший тип, — дефіцит: маршрутів мало, а попит високий. Таких областей сім: Київська, Львівська, Харківська, Закарпатська, Чернівецька, Вінницька й Одеська, причому Київщина — найгірша і за нестачею маршрутів, і за навантаженням. Четвертий тип — слабкий попит: мережа рідка, але й пасажирів обмаль. Це Сумська, Кіровоградська та Чернігівська області. (Полтавська й Запорізька опинилися рівно на межі між типами.) Головний висновок дослідження полягає в тому, що проблема ринку не в нестачі маршрутів, а в нерівномірності мережі та її низькому оновлюванні. Забезпеченість автобусними маршрутами систематично вища в центральних і західних областях; дефіцит же концентрується в семи дефіцитних областях із нещільною мережею та, водночас, високим тиском попиту. Показово, що цей список майже не змінився з 2021 року. Тобто нестача тут постійна: вона трималася і до великої війни, і після її початку. І навіть часткове наведення ладу в реєстрі її не прибрато.

Щоб відокремити стійкі риси ринку від змін, які принесла війна, ми порівняли сучасний стан із довоєнним 2021 роком. Навіть часткове очищення реєстру маршрутів уже наблизило його до воєнної реальності. Зникли маршрути до Криму й на окупований Донбас: вони лишалися в реєстрі, хоча давно не виконуються. Кількість пасажирів на маршрутах зросла в західних областях, куди переїхали люди, і впала у прикордонних, які людей втратили. Якщо на маршрути в області припадає мало пасажирів, це не завжди означає, що з транспортом там усе добре. Часто це означає протилежне — їздити стало нікому (як у прикордонних Сумській та Чернігівській областях).

Чому маршрути розподілені так нерівномірно? Автобусних перевізників на українському ринку багато, їх понад 550, і ринок не монополізований. Головні перешкоди полягають у правилах і в інфраструктурі. За старою системою відкрити новий маршрут було довго й складно, а наявні дозволи автоматично продовжили на час воєнного стану, тож мережа «застигла» в довоєнному стані. Окрема проблема — автостанції. Закон зобов'язує автостанцію обслуговувати будь-якого легального перевізника, маршрут якого через неї проходить, але частина перевізників усе одно оминає термінали: замість автостанції висаджують і забирають пасажирів на заправках, узбіччях чи стихійних зупинках. Так вони уникають плати за автостанцію й контролю, але пасажир натомість чекає на автобус у чистому полі, без каси, укриття й туалету, а держава не може перевірити ні стану автобуса, ні стану водія.

Реформа 2026 року прибирає головну з цих перешкод — складну процедуру відкриття маршрутів. Тепер маршрут можна відкрити за заявою без окремого конкурсу, тож перевізники зможуть швидше запускати сполучення там, де на них є попит. Крім того, рішення про маршрути стають публічними, що зменшує можливість домовлятися в обхід правил. Але реформа не розв'язує всіх проблем. Вона майже не змінює контроль: держава й надалі радше виявляє порушення, ніж карає за них, тож перевізники, які працюють нелегально, мало чим ризикують і навряд чи зникнуть самі собою. Тому реформу не варто вважати автоматичним розв'язанням: вона спрощує процедуру, але не гарантує, що мережа справді почне обслуговувати тих, кому маршрутів бракує. Це стане зрозуміло лише тоді, коли буде видно, чи почали з'являтися нові маршрути саме в дефіцитних областях.

Звідси впливають і рекомендації. Пріоритет для Міністерства з відновлення, інфраструктури та транспорту — стежити, чи працюють щойно оновлені правила: скільки подано заявок на нові маршрути, скільки маршрутів реально відкрито і чи з'явилися вони там, де їх бракує. Це дослідження може слугувати вихідною точкою для такого порівняння за рік - два. Для Укртрансбезпеки ключовим є не лише виявляти порушення, а й доводити їх до реального покарання, бо без цього нелегальні перевізники й надалі працюватимуть. Для місцевої влади — забезпечення дотримання правил і безпеки пасажирів на місцях посадки. А для областей, де пасажирів мало й перевізникам просто не вигідно працювати, потрібен окремий інструмент суспільно важливих перевезень. Держава має законодавчо закласти порядок замовлення й компенсації збиткових, але соціально необхідних маршрутів, а обласна та місцева влада зможе за ним замовляти конкретні сполучення на своїй території.



Вступ

Міжобласні автобусні перевезення — це базовий шар міжрегіональної мобільності в Україні. Там, де немає залізниці або де вона незручна, саме автобус забезпечує людям доступ до роботи, освіти, медицини та адміністративних послуг за межами їхньої громади. Для малих міст і сіл, для внутрішньо переміщених осіб, для мешканців територій, віддалених від великих транспортних вузлів, регулярний автобус часто єдиний спосіб дістатися до обласного центру чи сусіднього регіону. Після укрупнення районів у 2020 році відстань навіть до власного райцентру подекуди сягає пів області, і ці поїздки нерідко обслуговуються саме міжобласними маршрутами, що проходять через район транзитом. Це робить міжобласну мережу не просто одним із видів транспорту, а інфраструктурою рівного доступу до можливостей.

Повномасштабна війна різко підвищила залежність від цього виду транспорту. Припинення цивільного авіасполучення перевело весь далекий і транскордонний пасажиропотік на наземний транспорт, а масове переміщення населення з прифронтових територій углиб країни та за кордон змістило саму географію поїздок. Автобус, гнучкіший за залізницю у виборі напрямків, взяв на себе значну частину цього навантаження. Водночас мережа, якою він працює, роками майже не оновлювалася: нові маршрути фактично не відкривалися, а конфігурація сполучень лишалася прив'язаною до довоєнних потреб навіть тоді, коли попит уже перемістився.

У цьому й полягає проблема, яку досліджує звіт. Попит змістився, а мережа не змінилася, бо стара система регулювання робила відкриття нових маршрутів повільним і громіздким.

Цифрова реформа 2026 року має розблокувати цю стару систему допуску на ринок — громіздку процедуру відкриття та реєстрації маршрутів, і питання в тому, наскільки їй це вдасться. Щоб на нього відповісти, треба спершу зафіксувати стан, який реформа застає. Такої діагностики досі бракувало: наявні дослідження описують ринок частинами, але не дають просторової картини мережі, інтенсивності її роботи, регуляторних бар'єрів і ролі інфраструктури.

Мета дослідження — діагностувати стан ринку міжобласних автобусних перевезень напередодні реформи та на цій основі оцінити потенційний вплив запропонованих змін. Для досягнення цієї мети поставлено такі дослідницькі питання:

- наскільки рівномірно різні області забезпечені міжобласними автобусними маршрутами;
- де спостерігаються ознаки дефіциту маршрутної пропозиції;
- які регуляторні та ринкові чинники зумовлюють ці диспропорції;
- чи може нова цифрова процедура відкриття маршрутів усунути виявлені проблеми?

Для відповіді на поставлені запитання ми поєднуємо кількісну діагностику мережі на рівні областей з аналізом регуляторної моделі, структури ринку та ролі автостанцій. Порівняння довоєнного і сучасного стану ринку дозволяє відокремити його структурні особливості від змін, зумовлених повномасштабною війною.



Огляд літератури та аналітики

Ринок міжобласних автобусних перевезень в Україні

Українські дослідження автобусного ринку охоплюють три основні теми: загальну динаміку ринку в умовах воєнного стану, зростання міжнародного сегмента як головного драйвера та структурні проблеми тіньового ринку.

Загальна динаміка й структура ринку. Найповнішу картину змін воєнного часу дає Д. Власенко (2025) у праці «Ринок пасажирських автоперевезень України в умовах воєнного стану»¹, у якій він аналізує ключові показники ринку пасажирських автоперевезень: зміну пасажиропотоків, безпекові загрози та еволюцію держрегулювання. Фінансовий бік системи розглядають Nelson та ін. (2021) у дослідженні фінансування регіональних систем пасажирських перевезень², у якому вони моделюють фінансові потоки та механізми державно-приватного партнерства з акцентом на ринкову вартість операторів. «Оцінка економічного ефекту для держави від реформування автобусних перевезень» (Мінрозвитку, 2025)³ систематизує динаміку за 2021 – 2024 роки: зростання імпорту автобусів (із 865 до 1 766 шт./рік), митних платежів (з 10,8 до 17,6 млрд грн) і податкових надходжень (додаткові 45 млрд грн). Що ж до структури ринку, то наявні оцінки сходяться на його високій фрагментації: за даними консалтингової компанії Pro-Consulting (2023 – 2024), за загального обсягу ринку 29 – 63 млрд грн він поділений між великою кількістю дрібних операторів без вираженого домінування⁴. Саме ця фрагментація — відправна точка й для нашого аналізу концентрації в наступних розділах.

Міжнародний сегмент як драйвер зростання. Кілька робіт сходяться на тому, що основний приріст ринку під час війни забезпечив саме міжнародний напрямок. Урядова «Оцінка економічного ефекту...» (Мінрозвитку, 2025) фіксує зростання кількості маршрутів за 2021 – 2024 роки з 602 до 1210 і появу нових напрямків (Польща — 27%, Німеччина — 13%, Румунія — 7%), а разом із ними — супутних ринків сертифікації (6 – 7,5 млрд грн) і страхування (583 млн грн премій). Аналітика компанії-перевізника KLR Bus (2026) оцінює зростання цього сегмента за час війни втричі, пов'язуючи його з входженням на ринок FlixBus та подібних операторів⁵.

¹ Ринок пасажирських автоперевезень України в умовах воєнного стану: аналіз викликів та стратегії оптимізації. Власенко Д.О. Економіка та суспільство. Випуск # 75 / 2025.

<https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/download/6120/6062/>

² Kevin Nelson, H. R. P. H. R. P. U. B. (2021) "Financial Support of Passenger Transportation in the Regional Road Transport System of Ukraine," Universal Journal of Accounting and Finance. doi: 10.13189/UJAF.2021.090431.

https://www.academia.edu/61267778/Financial_Support_of_Passenger_Transportation_in_the_Regional_Road_Transport_System_of_Ukraine

³ <https://transport-hub.mindev.gov.ua/docs/economic-reform-study.pdf> Постановою КМУ від 17.07.2026 №963 Міністерство розвитку громад та територій України (Мінрозвитку) перейменовано на Міністерство з відновлення, інфраструктури та транспорту України; функції у сфері транспорту, зокрема реформа міжобласних перевезень, належать до його відання. Історичні акти (накази №1473, №987 тощо) у тексті цитуються під назвою органу на момент їх видання.

⁴ https://pro-consulting.ua/ua/base/analiz-rynka-ukrainy/transport/pass_perevozka?last_select=&stat=1

⁵ Ринок міжнародних перевезень 2025: зростання попиту та нові можливості

<https://klr.com.ua/blog/rynok-mizhnarodnykh-perevezen-2025-zrostannia-popytu-ta-novi-mozhlyvosti>

Тіньовий сегмент. Зворотним боком швидкого зростання є значна тіньова складова, яку найдетальніше описує галузева громадська спілка «Міжнаціональна асоціація перевізників та автостанцій» (МАПА). За її оцінками (2025)⁶, близько 30% із-понад 20-ти тисяч регулярних міжнародних перевізників працюють нелегально, реєструючись як таксі або легкові авто, щоб обійти систему «єЧерга» та реєстрацію маршрутів⁷. Це, за тими ж оцінками, генерує 2,6 млрд грн податкових втрат і ставить легальних операторів у нерівні умови⁸. Директорка МАПА Альона Векліч (2024) у роботі «Автостанції-привиди»⁹ пов'язує структурний корінь проблеми на внутрішньому ринку зі скасуванням Наказу №75 у 2020 році: поширення «автостанцій-МАФів» підірвало управління маршрутами і загостило конкуренцію між легальним і тіньовим сегментами. Оскільки ці оцінки походять від об'єднання учасників ринку, а не від незалежного дослідження, вони відображають радше позицію галузі; утім, вони узгоджуються з окремими виявленими проблемами й дають корисне уявлення про масштаб тіні.

Ті самі виклики міжнародного сегмента — нелегальних операторів, роботи «єЧерги» та режиму INTERBUS — з боку операційних практик компаній розглядає аналітичний портал Kyivstar Hub (2025)¹⁰. Урядова «Оцінка економічного ефекту...» (Мінрозвитку, 2025) моделює втрати від тінізації та прогнозує ефекти реформ (зростання кількості ліцензій на 15% і дозволів на 20%), а Укртрансбезпека¹¹ запускає реєстр маршрутів як інструмент цифрового контролю. Перспективи подальшого зближення з правилами ЄС розглядає аналітика KLR Bus (2026).

Зарубіжний досвід лібералізації ринків. Корисний порівняльний контекст дають дослідження вже лібералізованих ринків міжміських перевезень. Аналіз лібералізованих ринків міжміських перевезень США та Німеччини показує, як дерегуляція — зміни до Закону про пасажирські перевезення (PBefG) у Німеччині 2013 року й лібералізація в США ще з 1980-х — вплинула на мережу маршрутів,

⁶ МАПА: 30% перевізників на українському ринку міжнародних автобусних перевезень — нелегали. 15.08.2025, <https://mapa.net.ua/articles/mapa-30-pereviznykiv-na-ukrainskomu-ryнку-mizhnarodnykh-avtobusnykh-perevezen-nelehaliv>

Частку нелегалів на українському ринку міжнародних автобусних перевезень оцінили у 30%, 14.08.2025, <https://biz.liga.net/ua/all/transport/novosti/chastku-nelehaliv-na-ukrainskomu-ryнку-mizhnarodnykh-avtobusnykh-perevezen-otsinyly-u-30>

⁷ Альона Векліч «Відсутність контролю, нелегальні перевезення та МАФи замість автостанцій: чому в Україні потрібна реформа автобусного ринку», 25.06.2024, <https://interfax.com.ua/news/blog/995964.html>

Від рейдів до цифрових дашбордів: шлях України до прозорого ринку пасажирських перевезень. Андрій Хоркавий, 14.01.2026, <https://www.rbc.ua/rus/news/vid-reydiv-tsifrovih-dashbordiv-shlyah-ukrayini-1768394697.html>

⁸ <https://mapa.net.ua/articles/shchorichno-derzhava-vtrachaie-26-mlrd-hrn-podatkov-ta-zboriv-cherez-nelehaliv-mapu>

⁹ Автостанції-привиди: чому в Україні зникають автобусні станції Джерело: <https://censor.net/m3469930>

¹⁰ Ринок міжнародних автобусних перевезень в Україні: виклики, можливості, досвід компаній Джерело: <https://hub.kyivstar.ua/articles/rinok-mizhnarodnih-avtobusnih-perevezen-v-ukrayini-vikliki-mozhливosti-dosvid-kompanij>

¹¹ "Укртрансбезпека" запустила електронний реєстр міжобласних автобусних маршрутів: які переваги для пасажирів, 19.08.2025 <https://delo.ua/news/ukrtransbezpeka-zapustila-elektronniy-rejestr-mizoblasnix-avtobusnix-marsrutiv-yaki-perevagi-dlya-pasaziriv-451102/>

конкуренцію між автобусом і залізницею та цінову поведінку операторів¹². Окремі роботи для Німеччини¹³ додатково моделюють попит та емпірично оцінюють ефекти заміщення між видами транспорту.¹⁴ Жодне з цих досліджень не буде просторових індексів забезпеченості, однак усі сходяться на ключовому для нас висновку, що конфігурація маршрутної мережі безпосередньо залежить від регуляторного середовища. Саме тому зміна правил доступу на ринок, як українська реформа 2026 року, може суттєво перекроїти мережу, і це робить міжнародний досвід прямо релевантним для нашого аналізу.

Підходи до оцінки транспортної доступності та насиченості мережі



Міжнародна методологія оцінки транспортної доступності спирається, насамперед, на композитні індекси, що зводять кілька часткових показників до єдиної оцінки. Загальна схема передбачає нормування кожного індикатора до уніфікованої шкали (наприклад, від 0 до 5 або від 0 до 1), присвоєння вагових коефіцієнтів і зважену агрегацію в інтегральний бал. Саме цю логіку ми застосовуємо далі — із тією відмінністю, що переносимо її з міського на міжобласний рівень.

Композитні індекси доступності. Ал Мамун і Лоунс (2011)¹⁵ запропонували Composite Index of Public Transit Accessibility, який інтегрує зональну доступність, індекс покриття та гравітаційні підходи в єдину зважену шкалу для ранжування зупинок, маршрутів і територій. Сиріл, Мулангі та Джордж (2019)¹⁶ розробили GIS-based composite index для автобусної мережі міста Трівандрум (Індія) – компоненти: близькість до зупинок, доступність ключових дестинацій і охоплення населення — нормуються та агрегуються для ідентифікації зон дефіциту. Ратод, Джоші та Аркаткар (2025)¹⁷ на прикладі інтегрованої системи швидкісного автобусного транспорту і міських автобусів у Сураті (Індія) пропонують Composite Accessibility Index, що охоплює всі етапи поїздки — від доступу до зупинки до досягнення місця

¹² Katrin Augustin, Regine Gerike, Manuel Josue Martinez Sanchez, Carolina Ayala, Analysis of intercity bus markets on long distances in an established and a young market: The example of the U.S. and Germany, Research in Transportation Economics, Volume 48, 2014, Pages 245-254, ISSN 0739-8859, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.047>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885914000882>)

¹³ Martin Thust, Christian Kreling, Bernhard Fell, Modelling and Observing the Effects of Long Distance bus Market Liberalization in Germany, Transportation Research Procedia, Volume 13, 2016, Pages 81-89, ISSN 2352-1465, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.009>.

¹⁴ Matthias Beestermöller, Levke Jessen-Thiesen, Alexander Sandkamp, Striking Evidence: The Impact of Railway Strikes on Competition from Intercity Bus Services in Germany, CESifo Working Papers, 10483, 2023, https://www.ifo.de/DocDL/cesifo1_wp10483.pdf

¹⁵ Al Mamun, S., Lownes, N. A Composite Index of Public Transit Accessibility. Journal of Public Transportation, Vol. 14, No. 2, 2011. URL:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1077291X22001965>

¹⁶ Anila Cyril, Raviraj H. Mulangi and Varghese George Development Of A GIS-Based Composite Public Transport Accessibility Index. Journal of Urban and Environmental Engineering, 2019. URL:

<https://periodicos.ufpb.br/index.php/juee/article/download/43205/29724/131098>

¹⁷ Rohit Rathod, Gaurang Joshi, Shriniwas Arkatkar. Composite Accessibility Index: A Novel and Holistic Measure for Evaluating Transit Accessibility. World Transit Research, 2025. URL:

<https://www.worldtransitresearch.info/research/11202/>

призначення — і верифікований кореляційними тестами. Усі три підходи спираються на одну методологічну логіку: кілька компонентних індикаторів нормуються до уніфікованої шкали, зважуються за відносною важливістю та агрегуються в єдиний інтегральний бал.

Щільність і насиченість мережі. На відміну від композитних індексів, що зводять багато компонентів в один бал, цей напрям спирається на прості однокомпонентні показники насиченості. Тут порівнюють густоту маршрутів, довжину ліній на одиницю площі, частоту рейсів, покриття населених пунктів і частку населення в зоні обслуговування. Такі індикатори дають змогу порівнювати території між собою та виявляти, де мережа є надто рідкою, а де перевантаженою або нераціонально побудованою. Для українського кейсу це особливо корисно, бо дозволяє поєднати аналіз ринку перевезень із картографією маршрутів та оцінкою територіальних диспропорцій.

Найпоширеніший із цих показників — щільність маршрутної мережі, і рахують її за єдиною усталеною формулою:

$$\delta = \frac{\Sigma L_c}{F},$$



де L_c — протяжність ліній,

F — площа.

Орієнтовними для міст вважають значення 2 – 2,5 км/км², а в центральних районах — до 6 км/км².

У вітчизняній літературі цей показник застосовують, зокрема, у дослідженнях міських мереж Вінниці¹⁸ та Житомира¹⁹, які аналізують щільність як фактор часу підходу пасажирів до зупинок і пропонують коефіцієнти насиченості КМ у діапазоні 1,2 – 3,5. Усі ці нормативи розроблені для міського транспорту, тож у нашому дослідженні ми використовуємо не абсолютний поріг, а саму логіку показника — співвіднесення протяжності мережі з територією — адаптовану до міжобласного рівня (маршрути на площу області). Споріднений, точковий підхід демонструє Index of Transit Market Potential²⁰ для зупинок Лас-Вегаса. Він поєднує ГІС-аналіз пішохідної доступності з демографічними показниками (зайнятість, домогосподарства, рівень автомобілізації) для ранжування зупинок за потенційним попитом. Це є прикладом рейтингового підходу до оцінки «забезпеченості» зупинки

¹⁸ Біліченко В.В. Проблеми та перспективи розвитку маршрутної мережі пасажирських перевезень у м. Вінниці, <https://atm.vntu.edu.ua/articles/2014/65.pdf>

¹⁹ Чуйко С.П., Шумляківський В.П., Основні параметри і предмет розвитку маршрутної мережі автобусних міських перевезень, Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки, Транспорт, Том 33 (72) № 5 2022

https://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2022/5_2022/52.pdf

²⁰ Evaluating Transit Market Potential and Selecting Locations of Transit Service Facilities Using GIS <https://digitalcommons.usf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1773&context=jpt>

потенційним попитом, що методологічно сумісне з побудовою індексів забезпеченості маршрутами та послугами для різних територій.

Оцінка інфраструктурних об'єктів. Для самих об'єктів інфраструктури (вокзалів і терміналів) застосовуються методи багатокритеріального аналізу (MCDA). У дослідженні для Стамбула²¹ міжміські автобусні термінали оцінювалися за критеріями розташування, охоплення населення, вартості землі, транспортної доступності та можливості розширення, із нормуванням балів і вагами з експертного опитування, а потім ранжувалися в єдиному рейтингу.

Українські інтегральні показники. У вітчизняній літературі інтегральні показники транспортної забезпеченості традиційно поєднують щільність мереж (залізниць, автошляхів) і демографічні параметри для міжрегіональних порівнянь. Окремі дослідження будують зважені індекси якості транспортних послуг, насамперед, залізничних і міських пасажирських перевезень²² на різних етапах взаємодії пасажирів з транспортною системою.²³ У цих роботах формується система показників якості на різних етапах взаємодії: кожному показнику присвоюється вага, а потім розраховується інтегральний показник, який відображає загальний рівень якості обслуговування. Ближче до нашого предмета — дослідження мобільності населення Західної України під час COVID-19²⁴, де моделювали пасажиропотоки у PTV Visum для аналізу змін у міжміських поїздках, але з фокусом на модальному розподілі, а не на індексній оцінці забезпеченості.

Дослідницька прогалина



Наявна література добре описує окремі частини проблеми, але не збирає їх в одну аналітичну рамку. Є дослідження загального стану ринку і його тінізації, є аналітика міжнародного сегмента і реформ контролю, є міжнародні методики оцінки доступності та насиченості мережі. Однак повноцінної діагностики саме ринку регулярних міжобласних перевезень, яка б одночасно поєднувала просторову карту мережі, інтенсивність маршрутів, регуляторні бар'єри, стан автостанційної інфраструктури та цифрову реформу, практично немає.

Крім того, міжнародні індекси доступності будуються переважно на рівні міських мереж (зони, зупинки, коридори всередині міста), а не міжобласних. Українські

²¹ AKIN, D. A. R. C. I. N. (2020) "Multicriteria analysis of planned intercity bus terminals in the metropolitan city of Istanbul, Turkey," Transportation Research Part A: Policy and Practice. https://www.academia.edu/41214273/Multicriteria_analysis_of_planned_intercity_bus_terminals_in_the_metropolitan_city_of_Istanbul_Turkey

²² Методичні положення щодо визначення якості послуг міського громадського транспорту. Борозенець М.І. Держава та регіони. Серія: Державне управління, 2020 р., № 1 (69) https://pa.stateandregions.zp.ua/archive/1_2020/21.pdf

²³ Якість пасажирських транспортних послуг на основі нефінансових показників. Макаренко В.Д., Луб'яний П.В., Войтович О.А. Вісник ХНТУ № 1(84), 2023 р. https://journals.kntu.kherson.ua/index.php/visnyk_kntu/article/download/180/172

²⁴ Pivtorak, H., Zhuk, M., Gits, I., & Galkin, A. (2022). Shifting the population mobility of the Ukraine western region on the strength of the COVID-19 pandemic. Archives of Transport, 62(2), 7-32. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0015.9173> <https://www.archivesoftransport.com/index.php/aot/article/view/282>

інтегральні показники охоплюють макрорівень²⁵ і не розрізняють міжміську та локальну компоненти. Застосування логіки композитних індексів до рівня областей і міжобласних маршрутів — саме та методологічна ніша, яку заповнює цей звіт.

Методологія



Межі дослідження

Предметом дослідження є ринок регулярних міжобласних автобусних перевезень — сполучень загального користування, що перетинають межі областей і працюють за паспортом маршруту. Поза межами аналізу залишаються міжнародні, внутрішньообласні, приміські та міські перевезення, а також нерегулярні (замовні) рейси.

Одиницею аналізу є область. Цей рівень агрегації дозволяє порівнювати території між собою та зіставляти мережу з обласною статистикою пасажирів, населення та адміністративного поділу.

Дослідження порівнює дві часові точки: 2021 рік і зріз, який ми позначаємо як 2025/26. Друге позначення відображає вимушене нашарування джерел: конфігурацію мережі взято з реєстру станом на 3 червня 2026 року, а статистику перевезень — за 2025 рік, останній повний рік, за який вона доступна. Дані за 2021 рік слугують передвоєнним бенчмарком; маршрути для нього відновлено за строком дії договорів (реєстр фіксує дати початку й кінця кожного), тобто як маршрути, чинні протягом 2021 року.

Із порівняння виключено деякі області, причому набір виключених одиниць відрізняється для двох років. Для зрізу 2025/26 виключено чотири одиниці: місто Київ як екстремальний хаб, значення якого на порядок перевищують обласні, а також Донецьку, Луганську та Херсонську області через окупацію значної частини їхньої території, що різко скорочує підконтрольні знаменники (населення, площу, кількість чинних громад) і механічно завищує всі відносні показники. Для 2021 року виключено місто Київ, Донецьку та Луганську області (частково окуповані ще з 2014 року), а також АР Крим і місто Севастополь, які фігурували в тодішньому реєстрі. У підсумку матриця 2021 року охоплює 22 області, матриця 2025/26 — 21 область.

Більш складний випадок — частково окуповані області, що втримали обласний центр, насамперед, Запорізька та Харківська. У них спотворення знаменників теж наявні, але менші, бо під контролем залишається ядро області з більшістю населення. Ці області ми з порівняння не виключаємо, проте позначаємо як такі, що потребують обережного прочитання: їхні показники можуть бути завищені через скорочення підконтрольної території.

²⁵ Дослідження стану забезпечення залізничної інфраструктури. Малішевська А.С., Тройнікова О.М., SWorldJournal, Issue 30 / Part 1
<https://www.sworldjournal.com/index.php/swj/article/view/swj30-01-049/5441>

Джерела даних

Дані про мережу (кількість маршрутів, перевізників, періодичність руху, заявлена протяжність) походять із відкритого реєстру міжобласних маршрутів Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки). Кількість перевезених пасажирів і пасажирообіг взято з офіційної статистики пасажирських автомобільних перевезень за областями. Ці дані мають істотне обмеження: вони охоплюють увесь автомобільний пасажирський транспорт області (міський, приміський і міжміський разом) і не виділяють окремо міжобласні автобусні перевезення, які є предметом нашого аналізу. Прямої статистики саме міжобласного пасажиропотоку не існує, тому цю величину доводиться оцінювати, послідовно виділяючи із загального обсягу міжміський, а потім міжобласний сегмент (методику цього переходу описано в розділі про навантаження на мережу). Крім того, статистика фіксує лише офіційно облікованих перевізників, тож пасажиропотік тіньового сегмента, оцінений у розділі про регуляторну модель, до неї не потрапляє, а отже, реальні обсяги перевезень можуть бути вищими за офіційні.

Дані про населення зібрані з кількох джерел. Через воєнну міграцію та окупацію офіційна статистика наявного населення застаріла, а Держстат ще не надав актуальних оцінок. Тому за основу взято оцінки наявного населення станом на 2026 рік від Міжнародної організації з міграції (IOM), а для областей, не охоплених цією оцінкою, — інші офіційні та відкриті джерела (заяви очільників обласних адміністрацій, стратегічні документи, матеріали ЗМІ) повний перелік — у виносках до відповідних таблиць.

Підконтрольну площу для частково окупованих областей обчислено як загальну площу за вирахуванням площі окупованої території. Кількість громад визначено за наказом Мінінфраструктури без урахування повністю чи частково окупованих громад і тих, де ведуться активні бойові дії.

Оскільки ці знаменники є оціночними й різночасовими, усі похідні показники слід розуміти як наближені структурні співвідношення, а не як точні виміри.

Кількісна модель

Щоб зробити області зіставними, ми спершу зважуємо кожен маршрут за фактичною частотою руху, перетворюючи його на «еквівалент маршруту». Вага дорівнює частці днів роботи маршруту на тиждень:

$$E_m = D_m/7, \quad (1)$$

де:

- E_m — еквівалент маршруту m ;
- D_m — кількість днів роботи маршруту m на тиждень (від 1 до 7).

Щоденний маршрут має вагу 1,0; маршрут, який відправляється шість днів на тиждень — $6/7 \approx 0,86$; п'ять — 0,71; і так далі — до 0,14 за один день на тиждень. Обласний еквівалент маршрутів — це сума ваг усіх маршрутів області. Оскільки в зрізі 2025/26 переважна більшість маршрутів (94%) щоденні, для нього

еквівалент близький до сирої кількості; для 2021 року, у якому частка нещоденних маршрутів була значно вищою, зважування суттєвіше знижує показник. Усі подальші показники розраховуються не на кількість маршрутів з реєстру, а на цей еквівалент.

Просторову забезпеченість області (покриття) ми вимірюємо трьома показниками, що співвідносять «еквівалент маршрутів» із трьома різними знаменниками потреби:

- маршрути на 100 тис. населення — забезпеченість маршруту людьми;
- маршрути на 1 тис. км² — географічне покриття території;
- маршрути на 10 громад — інституційне охоплення одиниць місцевого самоврядування.

Ці показники оцінюють, наскільки густа мережа.

Навантаження на мережу (тиск попиту) ми вимірюємо трьома показниками, що співвідносять оцінений попит із пропозицією:

- пасажирів на один еквівалент маршруту — базовий тиск попиту;
- пасажирообіг на один «еквівалент маршруту» — тиск попиту з урахуванням відстані поїздки;
- міжміські пасажирів на один «еквівалент маршруту» — тиск міжміського сегмента.

Ці показники оцінюють, наскільки мережа завантажена.

Пряких даних про кількість пасажирів на міжобласних маршрутах статистика не дає, тож цю величину обчислюємо за допомогою припущень. З офіційних обласних обсягів автобусних перевезень і пасажирообігу за 2025 рік виділяється міжміський сегмент. Оскільки обласних часток міжміського сегмента за 2025 рік немає, використано частки за 2021 рік (останній доступний) із припущенням, що структура міжміських перевезень відтоді суттєво не змінилася. Далі з міжміського сегмента виділяється власне міжобласна частина за допомогою контрольного коефіцієнта 70%, оскільки не кожна міжміська поїздка перетинає межу області. Отриману обласну оцінку ділимо на «еквівалент маршрутів».

Показники насиченості виміряні в різних одиницях і різних порядках величин (пасажирів — у тисячах, пасажирообіг — у десятках тисяч пас.-км), тож перед зведенням кожен приводиться до спільної шкали 0 – 100 методом мінімаксного нормування:

$$s_i = (x_i - x_{\min}) / (x_{\max} - x_{\min}) \times 100, \quad (2)$$

де:

- s_i — нормований бал показника для області i ;
- x_i — значення показника для області i ;
- $x_{\min}$, $x_{\max}$ — найменше й найбільше значення показника серед порівнюваних областей.

Найменше значення показника в межах порівнюваних областей дорівнює 0, найбільше — 100, решта — пропорційно між ними.

Показники, для яких більше значення означає гірший стан (усі три індикатори навантаження), нормуються в інвертованому вигляді, щоб вищий бал усюди відповідав кращій ситуації:

$$s_{i_inv} = (x_{max} - x_i) / (x_{max} - x_{min}) \times 100, \quad (3)$$

де:

- s_{i_inv} — інвертований нормований бал;
- решта позначень — як у (2).

Якщо показник для області не визначений (наприклад, для Луганської області через брак пасажирських даних), формула повертає нейтральне значення 50, тобто середину шкали. База нормування охоплює лише порівнювані області: виключені одиниці (для 2025/26 — Київ, Донецька, Луганська, Херсонська) до розрахунку мінімуму й максимуму не входять, тож не розтягують шкалу. Через це їхні власні бали, обчислені довідково, можуть виходити за межі 0 – 100.

На нормованих балах будуються дві проміжні оцінки.

Індекс просторової забезпеченості:

$$C = (s_{pop} + s_{area} + s_{hrom}) / 3, \quad (4)$$

де:

- C — індекс просторової забезпеченості (Coverage);
- s_{pop} , s_{area} , s_{hrom} — нормовані бали за маршрутами на населення, площу та громади.

Індекс навантаження на мережу:

$$L = (s_{pas_inv} + s_{pkm_inv} + s_{intercity_inv}) / 3, \quad (5)$$

де:

- L — індекс навантаження на мережу (Load);
- s_{pas_inv} , s_{pkm_inv} , $s_{intercity_inv}$ — інвертовані нормовані бали за пасажирами, пасажирообігом і міжміськими пасажирами на «еквівалент маршруту».

Обидва індекси орієнтовані однаково: вищий бал означає кращу ситуацію (більше покриття або менший тиск).

Підсумкова оцінка забезпеченості області — просте середнє двох індексів:

$$O = (C + L) / 2, \quad (6)$$

де:

- O — підсумкова оцінка (Overall);
- C , L — індекси з (4) і (5).

За комбінованою оцінкою, області ранжуються й розподіляються на п'ять груп забезпеченості за фіксованими порогоми (висока — ≥ 80 ; вище середньої — 60–79,9; середня — 40–59,9; нижче середньої — 20–39,9; низька — < 20).

Матриця 2×2 — це графічне представлення тих самих двох індексів: по горизонталі відкладається індекс просторової забезпеченості С, по вертикалі — індекс навантаження L. Матриця показує, за рахунок чого саме — покриття чи навантаження — область зайняла своє місце в рейтингу.

Межі, що ділять поле на чотири квадранти, проведено за медіанами С і L відповідного року. Перетин осей задає типологію: добре покриття за низького навантаження — мережа достатня; добре покриття за високого навантаження — перевантажена; погане покриття за високого навантаження — дефіцит; погане покриття за низького навантаження — слабкий попит або деградація мобільності.

Обмеження інтерпретації



Метод має низку обмежень:

- Маршрут не дорівнює рейсу. Реєстр фіксує маршрути, а не кількість фактичних рейсів; зважування за частотою лише частково коригує це, спираючись на заявлену, а не на спостережувану періодичність.
- Кожен маршрут зараховується за областю його відправлення. Це принциповий вибір: облік за початковим пунктом відображає, де формується пропозиція міжобласних сполучень, де базуються перевізники й звідки запускаються маршрути. Облік за пунктом призначення дав би іншу картину, ближчу до «привабливості» напрямків до великих міст-приймачів; ряд областей за такого підходу помітно змінив би позицію. Ми свідомо обрали облік за відправленням як змістовно відповідний меті дослідження — оцінити забезпеченість регіонів власною міжобласною пропозицією. Проміжні зупинки при цьому не враховуються жодним із підходів.
- Низьке навантаження на мережу не означає автоматично доброї забезпеченості маршрутами. Недовантажена мережа може свідчити як про резерв, так і про згасання попиту — міграцію, безпекові обмеження, знелюднення. Розрізнити ці випадки можна лише зіставленням навантаження з покриттям, для чого використовується матриця, але й вона не знімає двозначності повністю.
- Метод свідомо не зважає маршрути за ієрархією з'єднаних пунктів: усі вони входять до показників покриття як рівноцінні одиниці, незалежно від того, сполучають вони обласні центри чи малі населені пункти. Інакше це суперечило б меті дослідження: така вага системно винагороджувала б магістральні напрямки до великих міст і занижувала б периферійну зв'язність, тобто методологічно закріплювала б «ефект хаба». На нашу думку, доступність периферійних громад не менш важлива, ніж пропускна здатність магістралей.
- Воєнна демографія спотворює знаменники. Оціночний і різночасовий характер даних про населення, а також скорочення підконтрольної території роблять відносні показники наближеними. Для частково окупованих утримуваних областей, зокрема Запорізької та Харківської, показники слід читати з обережністю навіть тоді, коли область не виключена з порівняння.

- Обласний рівень приховує внутрішню нерівність. Область із доброю середньою забезпеченістю може містити добре сполучений центр і відрізані периферійні громади; цей внутрішній розподіл наш рівень аналізу не вловлює.
- Зрізи 2021 і 2025/26 років не повністю зіставні. Вони відрізняються не лише реальним станом ринку, а і якістю реєстру: у 2021 році база містила значний шар «мертвих» записів, згодом частково очищений. Тому частина зафіксованої зміни є реальним зсувом мережі, а частина — наслідком очищення реєстру, і розділити ці ефекти точно неможливо. Порівняння надійніше в частині напряду зміни ніж у частині її величини.
- Бали різних років не можна порівнювати безпосередньо. Оскільки нормування прив'язане до мінімуму й максимуму кожного року, 100 балів 2021 року — це не ті самі 100 балів 2025/26 років. Тому роки коректно зіставляти на рівні положення області відносно медіан свого року (квадранти й переходи між ними), а не за абсолютними балами.

Регуляторна модель ринку

Регуляторне середовище ринку міжобласних автобусних перевезень формується ієрархічною системою нормативно-правових актів — від базових законів до підзаконних актів, що визначають умови доступу до ринку, правила надання послуг і систему контролю. Упродовж 2022 – 2026 років ця система зазнала суттєвих змін, спрямованих на лібералізацію, цифровізацію та наближення до стандартів ЄС.

Законодавча база

Основний акт — Закон України «Про автомобільний транспорт» (№ 2344-III)²⁶ — встановлює правові та організаційні засади галузі: вимоги до ліцензування, обов'язки персоналу, правила організації регулярних і нерегулярних маршрутів, тарифну політику, порядок пільгових перевезень і порядок роботи автостанцій. Перевізники зобов'язані забезпечувати пільгові перевезення. Органи влади, своєю чергою, зобов'язані надавати компенсацію за такі перевезення за рахунок коштів місцевих бюджетів (ст. 29, 31). За безпідставну відмову від пільгового перевезення або роботу без необхідних документів передбачені адміністративно-господарські штрафи (ст. 60). Важливою нормою є можливість для перевізників-претендентів, які не мають автобусів потрібного класу, подавати інвестиційні проєкти-зобов'язання щодо оновлення парку протягом п'яти років (ст. 44)²⁷ — у такому разі договір укладається строком на один рік.



²⁶ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

²⁷ Роз'яснення щодо проблемних питань у галузі ...

<https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy/avtomobilnyi-ta-miskyi-transport/vnutrishni-pasazhyrski-perevezennia/roziasnennia-shchodo-problemnykh-pytan-v-haluzi-avtomobilnoho-transportu>

Рамковий Закон «Про транспорт» встановлює загальні правові та організаційні основи для всього транспортного комплексу.²⁸ Закон «Про дорожній рух»²⁹ і Правила дорожнього руху (постанова КМУ № 1306)³⁰ регулюють вимоги до водіїв, безпеку дорожнього руху та допуск транспортних засобів до експлуатації. Режим праці водіїв автобусів визначено наказами Мінтрансв'язку № 340 (робочий час і час відпочинку)³¹ та № 385 (використання тахографів)³².

У 2020 – 2021 роках уряд подавав до Ради законопроект № 3870 щодо реформування системи перевезень з урахуванням досвіду ЄС. Він передбачав глибшу перебудову ринку, але був повернутий на доопрацювання і так і не став законом.³³

У квітні 2025 року ухвалено Закон № 4337-ІХ³⁴ — ключовий крок євроінтеграції транспортного сектору, що набирає чинності 19 квітня 2026 року. Він запроваджує три критерії ліцензування: бездоганна ділова репутація (відсутність судимостей та стягнень за порушення транспортного, господарського чи трудового законодавства), фінансова спроможність (банківська гарантія або страхування відповідальності) та професійна компетентність (обов'язкова наявність менеджера з перевезень із сертифікатом строком дії 10 років). Закон також передбачає створення єдиної інформаційної системи контролю безпеки на транспорті. До набрання чинності цим законом ринок функціонував в умовах відносної дерегуляції: ліцензування внутрішніх вантажних перевезень було скасовано, що ускладнювало статистичний облік і контроль якості. Нова модель дає операторам рік на адаптацію.

Правила надання послуг і тарифна модель

Постанова КМУ № 176 «Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»³⁵ детально регламентує три види автобусних перевезень (регулярні, регулярні спеціальні та нерегулярні), вимоги до транспортних засобів і персоналу, порядок продажу та повернення квитків, норми перевезення багажу, а також обов'язкові послуги автостанцій. Транспортні засоби мають бути сертифіковані, відповідати вимогам безпеки і комфорту; водії, що перевозять дітей, — мати стаж не менше п'яти років.

Змінами 2018 року до Правил № 176 лібералізовано доступ до ринку регулярних перевезень, скасовано обов'язкову атестацію автостанцій (як інструмент усунення регіональних монополій) та запроваджено спрощений механізм відкриття нових автостанцій. Доступ перевізника до автостанції гарантує: за статтею 32 Закону «Про автомобільний транспорт» власник автостанції зобов'язаний укласти договір із перевізником, який має дозвіл на обслуговування маршруту,

²⁸ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text>

²⁹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/3353-12>

³⁰ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1306-2001-п>

³¹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0811-10>

³² <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0946-10>

³³ https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=3870&skl=10

³⁴ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4337-ІХ#Text>

³⁵ <https://www.kmu.gov.ua/npas/93701422>



що пролягає через цю автостанцію. Проте комерційні умови цього договору — перелік, обсяги і вартість послуг (автостанційний збір, комісії) — держава не регулює: вони визначаються за домовленістю сторін, і у 2023 році Державна регуляторна служба підтвердила, що встановлювати їх органи влади не вправі.³⁶ Наразі діяльність автостанцій регулюється загальними нормами Закону «Про автомобільний транспорт» і Правилами № 176. З 1 січня 2020 року обов'язковою є вимога, щоб частка автобусів, пристосованих для осіб з інвалідністю, становила щонайменше 50% у конкурсних об'єктах.

Тарифи на міжобласних, внутрішньообласних та приміських маршрутах є вільними, державне регулювання тут скасовано. Методика розрахунку тарифів (наказ № 1175) є обов'язковою лише для регульованих тарифів (міських маршрутів) і має рекомендаційний характер для ціноутворення на ринку.

Проектом постанови від 18 лютого 2026 року³⁷ вносяться масштабні зміни до Правил №176 та Порядку конкурсів (№ 1081). Серед ключових новацій: паспорт маршруту та дозвіл на обслуговування міжобласних маршрутів стають електронними документами з унікальним QR-кодом; забороняється використання автобусів, переобладнаних із вантажних транспортних засобів; вводиться обов'язкова GPS-система для автобусів міжобласних маршрутів; регулюється робота кондиціювання (при температурі понад +24 °C) та опалення (нижче +8 °C) у салоні; автостанції можуть надавати послуги лише за умови включення до спеціального переліку Укртрансбезпеки. Підставою для дострокового припинення дозволу стають: невиконання вимог щодо GPS, регулярність перевезень нижче 90% на місяць, використання «перероблених» автобусів або заїзд на незареєстровані станції. Маршрути, що фактично не обслуговувалися станом на 1 жовтня 2026 року, підлягають закриттю. Якщо автостанція подала недостовірні дані або не надає послуги протягом 6-ти місяців, вона позначається як така, що не працює та не може бути включена до розкладів руху нових маршрутів.

Взаємодія між перевізниками та державою (подача документів на конкурс, внесення змін до ліцензійних справ чи дозволів) здійснюється в електронній формі через Єдиний комплекс інформаційних систем (ЄКІС). Всі дані про маршрути (міжнародні, міжобласні та внутрішньообласні) акумулюються в інтегрованій інформаційній системі.

Конкурсна модель та доступ до маршрутів

Постанова КМУ № 1081³⁸ регулює конкурсний допуск перевізників до автобусних маршрутів загального користування, зокрема міжобласних. Змінами 2022 року³⁹ для міжобласних маршрутів запроваджено заявницький принцип проведення конкурсів, що суттєво спрощує процедуру входу нових гравців. Одночасно

³⁶ Рішення Державної регуляторної служби від 11.05.2023 №39 https://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2023/05/Nakaz_860_avtostantsiyi.pdf

³⁷ <https://mindev.gov.ua/news/povidomlennia-pro-opryliudnennia-proiektu-potanolvy-kabinetu-ministriv-ukrainy1802>

³⁸ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1081-2008-n>

³⁹ Кабінет Міністрів України - Реформа пасажирських автобусних перевезень, – Уряд прийняв зміни <https://www.kmu.gov.ua/news/reforma-pasazhyrskykh-avtobusnykh-perevezen-uriad-pryiniav-zminy>

заборонено призначення тимчасових перевізників органами влади, крім випадків зупинення рішення комітету судом або дострокового розірвання договору (на строк до трьох місяців).

Ключовим стимулом для інвестицій є механізм продовження дозволів: організатор зобов'язаний продовжити дію дозволу на п'ять років без нового конкурсу, якщо перевізник документально підтвердив придбання новішого або комфортабельнішого рухомого складу із зазначенням суми витрат та реєстраційних даних автобусів. Капітальний ремонт старого транспорту офіційно не є інвестицією і не дає права на таке продовження. При нарахуванні балів перевага надається перевізникам, що пропонують електробуси (+9 балів за проектом постанови 2026 р.), автобуси на газі або водні, транспорт стандарту Євро-6 (+8 балів), низькопідлогові автобуси, наявність звукових інформаторів і текстових систем оголошень (+1 бал), а також тим, хто працював на маршруті без порушень.

Проектом постанови 2026 року засідання конкурсних комітетів дозволено проводити в режимі відеоконференцій; відеозапис засідань і документи претендентів підлягають обов'язковій публікації. Організатор може вимагати забезпечення можливості придбання електронного квитка та безготівкової оплати.

Ще у 2023 році Європейська Бізнес Асоціація зазначала, що попри реформи збереглося положення, яке обмежувало відкриття нових міжобласних маршрутів, а чинні дозволи та договори автоматично продовжувалися на період воєнного стану.⁴⁰ «Тому очікувати значного збільшення кількості відкритих для конкурсу маршрутів до кінця воєнного стану не доводиться», — наголошували в асоціації. Цей прогноз значною мірою справдився, хоча й потребує уточнення. З кінця 2025 року конкурси на міжобласні маршрути таки відновилися в новому, цифровому форматі. 3 жовтня 2025 року стартував перший електронний конкурс⁴¹, а в березні 2026 року визначено перевізників для перших десятків маршрутів і видано перші електронні дозволи.⁴² Проте ці конкурси стосувалися наявної мережі: перевізник міг узяти маршрут, який уже існував у реєстрі, але не обслуговувався, а не створити принципово новий. Можливість відкривати справді нові маршрути за заявницьким принципом, якої й потребувала більшість перевізників, з'явилася лише в середині 2026 року, коли набув чинності відповідний пакет змін із поетапним переходом (для міжобласних маршрутів — шість місяців від набрання наказом чинності). Таким чином, станом на зріз цього дослідження реформа перебувала на самому старті: конкурсний механізм на стару мережу вже працював, а масове відкриття нових маршрутів лише починалося.



⁴⁰ <https://finance.ua/ua/goodtoknow/novi-pravyly-na-rynku-pasazhyrskyh-perevezen>

⁴¹ Стартувала подача заявок перевізників на участь у першому електронному конкурсі на міжобласні маршрути. 22 жовтня 2025 року. <https://mindev.gov.ua/news/startuvala-podacha-zaiavok-pereviznykiv-na-uchast-u-pershomu-elektronnomu-konkursi-na-mizhoblasni-marshruty>

⁴² Перший електронний дозвіл на обслуговування міжобласних маршрутів підписано! 26 березня 2026 року. <https://dsbt.gov.ua/novyny/pershyi-elektronnyi-dozvil-na-obsluhovuvannia-mizhoblasnykh-marshrutiv-pidpysano>

Ліцензування

До квітня 2026 року ліцензування перевізників здійснювалося на підставі Закону «Про ліцензування видів господарської діяльності»⁴³ та постанови КМУ № 1001,⁴⁴ яка встановлює конкретні ліцензійні вимоги до перевізників пасажирів. Ліцензію видає Укртрансбезпека.⁴⁵

З 19 квітня 2026 року чинності набирає Закон № 4337-IX із суттєво вищими вимогами (докладно — у п. Законодавча база). За оцінкою галузевих експертів, нова модель структурує ринок і змусить учасників нести реальну відповідальність: «Просто кожен охочий не зможе здійснювати перевезення. Це наблизить нас до європейських стандартів, за якими транспортна діяльність давно регулюється жорсткими вимогами щодо професійності та фінансової стабільності» (Олександр Кирилюк, ZAMMLER).⁴⁶ Права пасажирів як споживачів транспортних послуг регулюються Законом «Про захист прав споживачів».

Розподіл повноважень і фінансування пільг

Міжобласні маршрути перебувають у віданні центрального органу виконавчої влади у сфері транспорту. З 1 січня 2016 року видатки на компенсацію пільгового проїзду повністю передано з державного бюджету до місцевих бюджетів. У 2018 році запроваджено механізм монетизації пільг — надання допомоги в готівковій формі; державою встановлена мінімальну соціальну норму (30 поїздок на місяць), а рішення про впровадження монетизації та конкретні розміри виплат приймають органи місцевого самоврядування та ОДА.

Питання децентралізації повноважень (законопроект № 4376, зміни до ст. 7 Закону «Про автомобільний транспорт», зареєстрований у 2019 р.) стосується переважно внутрішньообласних маршрутів, і воно не завершило повний цикл ухвалення^{47 48}. На 2026 рік Мінінфраструктури визначило три пріоритетні законодавчі ініціативи: законопроект «про суспільно важливі перевезення» (щоб громади могли замовляти перевезення на соціально важливих, але економічно непривабливих маршрутах), оновлений законопроект «про пільгові перевезення» та законопроект про відповідальність за незаконні каботажні перевезення іноземців.⁴⁹

⁴³ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/222-19>

⁴⁴ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1001-2015-n>

⁴⁵ <https://guide.dii.gov.ua/view/vydacha-litsenzii-na-pravo-provazhennia-hospodarskoi-diiialnosti-z-perevezennia-pasazhyriv-nebezpechnykh-vantazhiv-ta-nebezpechn-e14749c6-f35a-4c04-9859-512bebfd7c80>

⁴⁶ Logist.fm (2025): "Що чекає український ринок перевезень із впровадженням закону № 4337-IX" <https://logist.fm/news/shcho-chekaie-ukrayinskiy-rinok-perevezen-z-vprovadzhennyam-zakonu-no-4337-ix>

⁴⁷ АМУ погодила із зауваженнями законопроект щодо ... <https://auc.org.ua/novyna/amu-pogodyla-iz-zauvazhennyamy-zakonoprojekt-shchodo-organizaciyi-pasazhyrskiyh-perevezen-na>

⁴⁸ У Раді зареєстровано законопроект щодо децентралізації ... <https://www.kmu.gov.ua/news/u-radi-zarejestrovano-zakonoprojekt-shchodo-decentralizaciyi-povnovazhen-v-organizaciyi-pasazhirskih-avtoperevezen-vladislav-kriklij>

⁴⁹ Мінінфраструктури: Пріоритети законодавчої роботи у сфері автомобільного транспорту та перевезень на 2026 рік | Кабінет Міністрів України <https://www.kmu.gov.ua/news/minrozvytku-priorytety-zakonodavchoi-roboty-u-sferi-avtomobilnoho-transportu-ta-perevezen-na-2026-rik>

Цифровізація управління маршрутами

Перехід до цифрової моделі управління реалізується через кілька паралельних інструментів. Наказ № 1473 (жовтень 2025 р., набирає чинності 13.07.2026)⁵⁰ закладає основу електронних процедур відкриття та зміни маршрутів і є одним із ключових актів переходу. Наказ № 1650 (листопад 2025 р., набирає чинності 13.05.2026)⁵¹ запроваджує державний реєстр автобусних маршрутів загального користування з єдиною цифровою базою, що охоплює міжнародні, міжобласні та внутрішньообласні маршрути. Наказ № 1728 (грудень 2025 р., набирає чинності 06.05.2026)⁵² гармонізує ліцензійні та організаційні процедури з новою моделлю. Паспорт маршруту від 07.05.2010 (наказ № 278)⁵³ втрачає чинність 13.07.2026, поступаючи електронному аналогу.

Таким чином, цифровізація охоплює не лише канал подання документів, а й логіку допуску (заявницький принцип), прозорість конкурсних процедур (обов'язкова публікація документів і відеозаписів), контроль виконання (GPS-моніторинг через систему Укртрансбезпеки), а також реєстрацію маршрутів і автостанцій. Поза межами цифровізації на сьогодні залишаються: системна боротьба з тіньовим сегментом, моніторинг якості послуг у реальному часі та реальне виконання санкцій щодо порушників.

Чому стара модель блокувала оновлення мережі

До реформ система регулювання характеризувалася кількома структурними вадами, які в сукупності «заморозили» маршрутну мережу.

Висока бюрократичність: кожен новий маршрут вимагав повноцінного конкурсу, що фактично зупинило відкриття нових сполучень на тривалий час. Реформа усуває цей бар'єр через заявницький принцип, що значно спрощує та пришвидшує процедуру виходу перевізника на ринок.

Залежність від адміністративних рішень: органи влади могли призначати тимчасових перевізників, а можливість судового блокування результатів конкурсів консервувала ринок. Доступ до маршруту залежав від адміністративних рішень, а не від якості рухомого складу. Нова модель запроваджує обов'язок організаторів продовжувати дію дозволів (договорів) терміном на 5 років без участі в новому конкурсі, якщо перевізник інвестує в придбання новіших і комфортабельніших автобусів. Це дає бізнесу необхідний горизонт для планування капітальних вкладень.

Монопольна роль автостанцій: обов'язкова атестація підтримувала їхнє домінуюче становище, а комісійне навантаження виштовхувало малих операторів у тіньовий сегмент. Скасування атестації та запровадження реєстру станцій покликані усунути цей бар'єр.

⁵⁰ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z1924-25>

⁵¹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1937-25#Text>

⁵² <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0124-26>

⁵³ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0408-10>



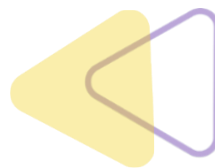
Практика «формального оновлення»: перевізники замість закупівлі нових автобусів проводили капітальний ремонт старих. Оскільки це визнавалося достатнім для продовження дії дозволу, стимулів до реального оновлення парку не було. Нова модель чітко розмежовує інвестиції та технічне обслуговування.

Інерція дозволів: чинні дозволи продовжувалися автоматично, а відсутність стимулів до інвестування унеможливлювала гнучку адаптацію мережі до змін попиту — зокрема, спричинених масовою міграцією під час воєнного стану.

Стан дотримання законодавства та тіньовий сегмент

Суттєвою характеристикою ринку є значний тіньовий сегмент. За оцінкою директорки МАПА Альони Векліч, структура ринку виглядає так: близько 10% — «білі» (повністю легальні), близько 20% — «чорні» (без ліцензії взагалі) і близько 70–80% — «сірі», що через тіньові схеми позбавляють бюджет щонайменше 2,6 млрд грн на рік.⁵⁴ Нелегальні перевізники, як правило, не мають страхування пасажирів, не дотримуються режиму праці водіїв і не відповідають технічним вимогам. За оцінкою уряду, чверть міжнародних перевезень також здійснюють нелегали, що обходиться бюджету ще близько 500 млн грн на рік.⁵⁵

Контроль здійснюється через рейдові перевірки Укртрансбезпеки (постанова КМУ № 1567,⁵⁶ наказ Мінрозвитку № 703 з переліком питань перевірки⁵⁷) та технічний контроль транспортних засобів (постанова КМУ № 137).⁵⁸ Реформа рухається в напрямку посилення боротьби з нелегалами через GPS-моніторинг, реєстр автостанцій і цифровий контроль документів. Системне вирішення проблеми однак потребуватиме більшого — демонтажу тіньової інфраструктури, яка «має власні маршрути, власні хаби, власні канали реклами, власну систему збору коштів — і практично повну безкарність».⁵⁹



⁵⁴ Автобусні перевезення як у ЄС: як законопроект про ділову репутацію перевізників допоможе покращити рівень поїздки

https://cfts.org.ua/blogs/avtobusni_perevezennya_yak_v_es_yak_zakonoproekt_pro_dilovu_reputatsiyu_pereviznikiv_dopomozhe_pokraschiti_riven_pozdok_709

⁵⁵ Мінінфраструктури запускає реформу автобусних ...

<https://www.kmu.gov.ua/news/mininfrastruktury-zapuskaie-reformu-avtobusnykh-pasazhyrskykh-perevezen>

⁵⁶ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1567-2006-п>

⁵⁷ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0666-25>

⁵⁸ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/137-2012-п>

⁵⁹ шлях України до прозорого ринку пасажирських перевезень <https://www.rbc.ua/rus/news/vid-reydiv-tsifrovih-dashbordiv-shlyah-ukrayini-1768394697.html>

Карта ринку і кількісна діагностика мережі



Конфігурація міжобласної маршрутної мережі в травні 2026 року

Станом на червень 2026 року у відкритому реєстрі Укртрансбезпеки налічувалося 3918 міжобласних маршрутів,⁶⁰ із яких 2 622 позначені як активні, а решта як неактивні (маршрути, що лишаються в реєстрі, але фактично не обслуговуються). Реєстр є живою базою, що безперервно оновлюється, тож на момент читання ці значення можуть відрізнятися від наведених. Переважна більшість цих маршрутів (94%) заявлена як щоденні. На папері мережа виглядає, отже, не лише широкою, а й регулярною. Проте слід зазначити, що кількість записів у реєстрі не відображає фактичного обсягу сполучення. Один запис може означати як щоденний рейс сучасним автобусом, так і формально чинний маршрут, що фактично не обслуговується; він не розрізняє довгі й короткі плечі, не враховує населення, яке маршрут з'єднує, і не показує реальної частоти руху. Не розрізняє реєстр і значущості самих маршрутів: сполучення між двома обласними центрами та локальний маршрут між малими населеними пунктами враховуються як одна одиниця. Ми свідомо зберігаємо цей рівний підхід — кожен маршрут важить однаково — доповнюючи його лише зважуванням за фактичною частотою руху та довжиною плеча (через пасажиропотік). Мета дослідження — оцінити рівномірність і зв'язність мережі, а не її магістральність, тож маршрут, що з'єднує периферійні громади, для нас не менш вагомий ніж магістральний. Саме тому в цій роботі ми переходимо від підрахунку маршрутів до нормованих показників забезпеченості та навантаження на мережу.

Ще одне застереження стосується часу: це дослідження фіксує стан мережі напередодні реформи, а не її результати. Донедавна нові маршрути фактично не оголошувалися: перевізники були замкнені в межах наявної мережі, навіть якщо окремі сполучення стали економічно не вигідними, а конкурси на відкриття нових маршрутів не проводилися. Оголошення конкурсів стартують лише з липня 2026 року, тож основна хвиля змін ще попереду. Водночас сам реєстр уже почав оновлюватися силами самих перевізників: вони прибрали частину непрацюючих маршрутів і подали повніші переліки операторів на сполученнях, які обслуговуються кількома компаніями. Навіть це оновлення, здійснене ще до запуску реформи, дає помітно іншу картину, ніж дані попередніх років, і саме її ми беремо за точку відліку (*status quo*), щоб згодом було з чим порівнювати наслідки реформи.

Розподіл маршрутів між областями вкрай нерівномірний (Таблиця 1). Поза Києвом, який із 298-ма маршрутами є беззаперечним загальнонаціональним хабом, найгустіша мережа в Дніпропетровській (187), Житомирській (170), Рівненській (158), Черкаській (151), Волинській (139), Миколаївській та Хмельницькій (138) областях. На протилежному полюсі Закарпатська (18), Луганська (27), Київська (42),

⁶⁰ відкритий реєстр Укртрансбезпеки <https://logistics.dsbt.gov.ua/interregional-routes>

Запорізька та Чернівецька (по 45) області. Ці цифри не слід читати лінійно, бо низькі значення мають різну природу. Для Луганської, Запорізької та частково Херсонської областей ідеться про наслідки окупації і бойових дій, які фізично скоротили мережу. Аномально низький показник Київської області натомість виявляє моноцентричну залежність від столиці. Мережа області побудована радіально на Київ: власних прямих міжобласних сполучень із населених пунктів Київщини мало, тож коли з аналізу виключити Київ як хаб, область виявляється чи не найслабше пов'язаною з рештою країни. Імовірно, подібна радіальна залежність є і в інших областях, але для Київщини вона виражена найсильніше через масштаб столичного хаба.

Ще інша природа низького показника в Закарпатській області. Це безпечний захід країни, куди під час війни переїхало багато людей, тож можна було б очікувати, що внутрішні міжобласні зв'язки тут, навпаки, зростуть. Але цього не сталося: попри безпечне розташування Закарпаття історично тяжіє радше до міжнародних ніж до міжобласних сполучень, тож його внутрішня мережа лишилася тонкою.

Таблиця 1. Маршрути за областями, червень 2026 року

Область	Маршрути	Унікальні перевізники	Середня довжина, км
Вінницька	79	56	254,8
Волинська	139	46	195,4
Дніпропетровська	187	57	207,4
Донецька	63	23	342,9
Житомирська	170	29	124,0
Закарпатська	18	14	394,2
Запорізька	45	28	292,4
Івано-Франківська	131	55	150,5
Київська	42	26	218,3
Кіровоградська	80	29	147,6
Луганська	27	28	299,3
Львівська	79	31	157,0
Миколаївська	138	31	210,3

Одеська	88	31	263,0
Полтавська	117	32	132,1
Рівненська	158	63	195,7
Сумська	68	55	276,6
Тернопільська	125	62	162,5
Харківська	60	44	330,6
Херсонська	70	26	224,2
Хмельницька	138	58	177,9
Черкаська	151	46	179,6
Чернівецька	45	18	179,3
Чернігівська	106	42	151,0
м. Київ	298	129	250,6

Джерело: Реєстр міжобласних маршрутів.

Примітка: таблицю побудовано на основі активних міжобласних маршрутів станом на 3 червня 2026 року — усього 2 622 (розподіл за областями наведено вище).

Кількість унікальних перевізників по всій мережі — 552; вона менша за суму стовпця, оскільки один перевізник обслуговує маршрути в кількох областях. Загалом у реєстрі значиться 3 918 маршрутів.

Додаткову інформацію можна отримати за показником середньої довжини маршруту. Найдовші середні плечі мають прифронтові та східні області: Донецька (343 км), Харківська (331 км), Луганська (299 км), Запорізька (292 км), а також прикордонне Закарпаття (394 км). Це закономірний наслідок війни та географії: коли найближчі великі міста окуповані або небезпечні, маршрути змушені тягнутися до віддалених тилкових центрів. У центральних областях із розвиненою мережею коротких сполучень середнє плече, навпаки, є мінімальним: Житомирська (124 км), Полтавська (132 км), Кіровоградська (148 км). Цікавим є кейс Житомирщини: багато маршрутів (170), мало унікальних перевізників (29) і найкоротше середнє плече. Це вказує на модель, у якій кілька операторів обслуговують щільну мережу коротких сполучень на осі до Києва та центру.

Ринок перевізників залишається сильно фрагментарним. На 3 918 маршрутів припадає 552 унікальні перевізники — у середньому близько 7-ми маршрутів на компанію, хоча фактичний розподіл дуже нерівномірний. Найбільший гравець, ТОВ «Північ Транс», обслуговує 210 маршрутів (8,0% реєстру), за ним — ТОВ «ААЗ Трейдинг-Автолюкс» (138; 5,3%) і ФОП Павлюк В.І. (72; 2,7%) (Таблиця 2).

Таблиця 2. Найбільші автобусні перевізники України

Перевізник	Кількість маршрутів	Частка за кількістю маршрутів у відкритому реєстрі
ТОВ "Північ Транс"	210	8,0%
ТОВ "ААЗ Трейдинг-Автолюкс"	138	5,3%
ФОП Павлюк В.І.	72	2,7%
ТОВ "Автогосподарство "Козацька Лава"	59	2,3%
ТДВ "Оріон-Авто"	48	1,8%
ФОП Яцишин М.М.	45	1,7%
ТЗОВ "Львівське АТП-14631"	40	1,5%
ПП "А.Т.Н."	37	1,4%
ТОВ "Миколаїв-Авто"	36	1,4%
ТДВ "Денисівка"	35	1,3%

***Джерело:** Реєстр міжобласних маршрутів.*

Разом десять найбільших перевізників контролюють лише близько 27,5% маршрутів. Загальний рівень концентрації підсумовує індекс Гіршмана–Герфіндала (HHI) — сума квадратів ринкових часток усіх учасників: він зростає, коли на ринку залишаються лише кілька великих операторів (теоретичний максимум становить 10 000, що відповідає монополії), і прямує до нуля, коли ринок складається з безлічі дрібних операторів. Для міжобласного ринку $HHI = 157$, тобто в рази нижче за типові пороги концентрації. Отже, ринок ближчий до атомізованого ніж до олігополістичного: жоден оператор не має ринкової влади, і головним

бар'єром для оновлення мережі є не домінування великих гравців, а регуляторні обмеження на відкриття нових маршрутів.

Однак порівнювати ці показники в часі слід обережно. Кількість маршрутів із зазначеним перевізником у реєстрі зросла з 1 289 у 2025 році до 2 622 у 2026 році, але це відображає передусім дозаповнення бази перевізниками, зокрема повніше зазначення операторів на «спільних» маршрутах, а не реальну ринкову подію. Тому помітне зростання ННІ та CR4 у 2026 році порівняно з попередніми роками варто читати, насамперед, як статистичний ефект оновлення реєстру, і лише частково як справжнє укрупнення провідного оператора.

Каркас мережі формують наддовгі діагональні коридори, що зшивають безпечний захід зі сходом і півднем. Найдовший маршрут реєстру — Слов'янськ – Київ – Трускавець (1 319 км), далі Залізний Порт – Луцьк (1 097 км) і Хуст – Одеса (1 088 км). Ця геометрія прямо відображає воєнну логіку переміщень: маршрути обслуговують і вимушено переміщених осіб, і регулярні поїздки між західними хабами та рештою країни. Водночас частину цих коридорів заявлено з кінцевими пунктами в містах, до яких повноцінне сполучення сьогодні неможливе або небезпечне. Такі маршрути реально працюють, але фактично вирушають не зі зазначеного терміналу, а з проміжної точки на підконтрольній території. Слов'янськ, наприклад, хоч і залишається під контролем України, є прифронтовим містом, що регулярно обстрілюється, звідки триває масова евакуація цивільних, а Бахмут (у коридорі Бахмут – Ізмаїл, 994 км) окупований від 2023 року. Тож обидва маршрути з високою імовірністю обриваються західніше від номінального кінцевого пункту. У реєстрі вони зберігаються саме в такому вигляді, бо до старту конкурсів у липні 2026 року нові й скориговані маршрути не оголошувалися: перевізники не мали процедурної можливості офіційно змінити кінцевий пункт, навіть коли реальне сполучення вже було іншим. Цей розрив між заявленою та фактичною географією маршрутів є саме тим, що цифровізація реєстру та конкурсні процедури 2026 року мають поступово усунути.

Просторова забезпеченість

Кількість маршрутів сама по собі ще нічого не говорить про забезпеченість: сто маршрутів у густонаселеній області та сто маршрутів у малій за площею і людністю — це різні рівні доступу. Щоб зробити області зіставними, ми розрахували нормовані показники, попередньо скоригувавши й самі маршрути на фактичну частоту руху. Кожен маршрут зважуємо за частотою руху, переводячи його в «еквівалент маршруту» (методику й формулу див. у розділі «Методологія»). Оскільки 94% маршрутів заявлені як щоденні, для більшості областей еквівалент майже збігається з початковою кількістю, але там, де частка нещоденних маршрутів вища, показник відповідно знижується.

Отриманий еквівалент ми співвідносимо з трьома різними знаменниками, бо кожен із них вимірює свій вимір «потреби» (Таблиця 3). Маршрути на 100 тис. населення показують забезпеченість людності — скільки пропозиції припадає на потенційних пасажирів. Маршрути на 1 тис. км² відображають географічне покриття, тобто наскільки щільно мережа вкриває територію, що особливо важливо для великих і рідконаселених областей. Маршрути на 10 громад характеризують інституційне



охоплення: якою мірою мережа дотягується до одиниць місцевого самоврядування, кожна з яких потребує сполучення незалежно від свого розміру. Ці три метрики не обов'язково узгоджуються між собою, і саме розбіжності між ними часто є найінформативнішими.

Таблиця 3. Просторова забезпеченість міжобласною маршрутною мережею за областями, травень 2026 року

Область	Еквівалент маршрутів	На 100 тис. населення	На 1 тис. км ²	На 10 громад
Вінницька	76,9	6,3	2,9	12,2
Волинська	137,3	13,4	6,8	25,4
Дніпропетровська	185,3	5,4	5,8	24,4
Житомирська	167,6	17,2	5,6	25,4
Закарпатська	17,6	1,8	1,4	2,7
Запорізька	44,0	7,3	6,4	36,7
Івано-Франківська	131,0	14,9	9,4	21,1
Київська	41,3	1,7	1,5	6,0
Кіровоградська	77,7	9,0	3,2	15,9
Львівська	79,0	4,5	3,6	10,8
Миколаївська	136,6	11,8	5,6	26,3
Одеська	88,0	4,4	2,6	9,7
Полтавська	115,9	8,8	4,0	19,3
Рівненська	158,0	13,8	7,9	24,7
Сумська	67,6	6,4	2,9	14,4
Тернопільська	124,1	12,2	9,0	22,6
Харківська	57,3	2,3	1,9	12,7
Хмельницька	137,3	15,0	6,6	22,9
Черкаська	143,7	13,3	6,9	21,8
Чернівецька	44,4	5,0	5,5	8,5

Чернігівська	101,9	9,5	3,2	17,9
Виключені зі зведеного порівняння (довідково)				
Донецька	63,0	31,7	10,8	78,8
Луганська	26,7	0	249,7	0
Херсонська	69,0	47,6	8,7	115,0
м. Київ	291,7	8,9	137,7	291,7

Джерело: маршрути — відкритий реєстр міжобласних маршрутів Укртрансбезпеки; населення — оцінки наявного населення станом на 2026 рік⁶¹; підконтрольна площа⁶²; кількість громад⁶³. Розраховано авторами.

Примітка: показники населення станом на 2026 рік є оціночними — через воєнну міграцію та окупацію Держстат не надає актуальних даних, тож використано оцінку ІОМ і низку офіційних та відкритих джерел. Підконтрольну площу для частково окупованих областей обраховано як загальну площу, з якої вираховано площу окупованої території. Кількість громад не враховує повністю чи частково окуповані громади, а також ті, де ведуться активні бойові дії.

За сукупністю трьох показників стабільно високу забезпеченість демонструють області центральної та західної України: Житомирська, Рівненська, Хмельницька, Волинська, Черкаська, Тернопільська та Івано-Франківська. Вони входять до лідерів одночасно за людністю, площею і громадами, тобто їхня мережа щільна за будь-якого способу вимірювання. Це узгоджується з їхнім положенням: кожна з цих областей межує з кількома (трима – п'ятьма) безпечними тиловими сусідами, тож має багато доступних напрямків для ближніх сполучень. Показово,

⁶¹ Оцінки наявного населення станом на 2026 рік. Основне джерело для 16-ти областей — Міжнародна організація з міграції (ІОМ), Опитування загального населення, Раунд 23 (профілі областей), травень 2026 р.: <https://reliefweb.int/report/belarus/ukraine-profil-oblastey-opituvannya-zagalnogo-naselennya-raund-23-traven-2026-roku> Для областей, не охоплених оцінкою ІОМ, використано інші офіційні та відкриті джерела: Херсонська обл. — <https://www.ukrinform.net/rubric-society/3953685-regional-chief-reveals-current-population-of-kherson-region.html> ; Донецька — <https://www.ukrinform.net/rubric-ato/4056024-less-than-onethird-of-vulnerable-donetsk-region-residents-agree-to-evacuate-authorities-say.html> ; Запорізька — <https://www.rbc.ua/rus/news/skilki-lyudey-zaraz-prozhivae-zaporizkiy-1685704012.html> ; Волинська — Стратегія розвитку Волинської області на період до 2027 року, <https://dream.gov.ua/ua/implementers/administration/3137?fromUri=/implementers/administration> ; Тернопільська — <https://everyday.sumy.ua/skilky-naselennya-maye-ternopilska-oblast-dani-2025-roku/> ; Чернівецька — <https://everyday.sumy.ua/skilky-naselennya-maye-cherniveczka-oblast-890-tys-u-2025/> ; Закарпатська і Рівненська — усереднені дані за наявними областями з коригуванням на частку населення за картографічними оцінками, https://radiotrek.rv.ua/news/naselennya-rivnenshchini-zrostaie-a-na-hersonshchini---lyudey-vse-menshe-skilki-lyudey-zhive-ukrayini_354761.html

⁶² Для частково окупованих областей використано підконтрольну площу — загальну площу області за вирахуванням площі окупованої території. Оцінка площі окупації станом на початок 2026 року: <https://www.pravda.com.ua/eng/news/2026/01/01/8014292/>

⁶³ Кількість громад — за наказом Мінрозвитку № 376 від 28.02.2025 (у редакції наказу № 987 від 26 травня 2026 р.). Не враховано громади, повністю або частково окуповані, а також ті, де ведуться активні бойові дії.



що за великої кількості маршрутів середнє плече в них помітно коротше за загальне (близько 170-ти проти 230-ти км) — тобто йдеться про щільну мережу коротких зв'язків із сусідами, а не про поодинокі далекі коридори. Прифронтові й периферійні області, де частина напрямків «відрізана» бойовими діями, окупацією або морем, не мають такої густої мережі ближніх зв'язків. На протилежному полюсі області з низькою забезпеченістю за всіма трьома вимірами: Закарпатська (найнижчі значення за кожною метрикою), Київська та Харківська. Причини їхнього відставання різні: для Закарпаття це історична орієнтація радше на міжнародні ніж на міжобласні сполучення; для Київщини — «ефект хаба», коли попит стягує на себе місто Київ; для Харківщини — поєднання великої людності зі скороченою через безпекову ситуацію мережею.

Особливий випадок: Київ і Київська область

Показники Київської області в усіх таблицях вимагають окремого прочитання, тому ми виносимо це пояснення окремо.

Місто Київ — адміністративна одиниця зі спеціальним статусом, що не входить до складу Київської області; у реєстрі та офіційній статистиці маршрути Києва й Київської області обліковуються окремо. Ми дотримуємося цього поділу: у розрахунках м. Київ виключено, а Київську область збережено. Причина виключення міста суто технічна. За площею (839 км²) і кількістю громад воно на порядки менше за області, тож похідні показники стають екстремальними — 347,7 «еквівалентів маршрутів» на 1 тис. км² проти максимальних 9,4 серед областей (у 37 разів більше) і 2 917 «еквівалентів» на 10 громад проти 36,7 (у 80 разів більше). У шкалі нашого індексу, де 100 балів отримує найкраща область, місто Київ має індекс просторової забезпеченості 2 293 та індекс навантаження –19,4 (підсумкова оцінка 1 137 проти 84 в лідера серед областей). Включення такої одиниці в базу нормування стиснуло б усі області в нижні відсотки шкали й зробило б порівняння між ними беззмисловим.

Зворотний бік цього рішення очевидний: Київська область порівнюється з областями, які включають свої обласні центри, тоді як її фактичний центр тяжіння, Київ, до неї не входить. Тому її показники вимірюють дещо інакше ніж показники решти: не загальну транспортну доступність, а автономну зв'язність, тобто наскільки регіон сполучений із країною незалежно від столичного хаба. Відповідь «майже ніяк» є результатом, а не артефактом: мережа області побудована радіально від Києва. Це не благополуччя й не дефіцит у звичайному сенсі, а моноцентрична залежність: зв'язність області тримається на одному вузлі.

Щоб перевірити, наскільки результати залежать від цього вибору, ми повторили розрахунок з об'єднаною одиницею «Київ + Київська область». Результат: замість останнього місця агломерація посідає 6-те з 21-го (покриття 75,5, навантаження 69,9, підсумкова оцінка 72,7) і потрапляє до квадранта перевантаженої мережі — доброго покриття за підвищеного тиску попиту. Питомі показники навантаження падають майже втричі: із 1 938 до 668 тис. пасажирів на «еквівалент маршруту» і з 48 356 до 11 638 тис. пас.-км. При цьому типологія решти областей майже

не змінюється: із двадцяти інших регіонів квадрант змінює лише Полтавська, яка й у базовому розрахунку лежала на межі.

З цього впливають два висновки. По-перше, положення Київської області в основних таблицях є наслідком адміністративного поділу, а не свідченням транспортної ізоляваності її мешканців: у межах агломерації доступність висока. По-друге, результати дослідження стійкі до цього вибору: типологія областей практично не залежить від нього.

Ширша природа цієї проблеми відома в просторовому аналізі як проблема модифікованих територіальних одиниць: результати залежать від того, як нарізані одиниці спостереження. Жоден спосіб групування не усуває її повністю — залежність від столичного хаба зберігається й для сусідніх Житомирської та Чернігівської областей, частина попиту яких так само тяжіє до Києва. Тому ми не намагаємося «виправити» цей ефект перегрупуванням, а фіксуємо його явно й враховуємо його в інтерпретації.

Розбіжності між метриками окреслюють проміжні випадки. Компактні західні області (Івано-Франківська, Тернопільська) виглядають особливо сильними в перерахунку на площу: за рахунок малої території мережа тут щільна навіть за помірної кількості маршрутів. Натомість велелюдні області з розвинутою мережею, як-от Дніпропетровська, високо стоять за охопленням громад, але просідають у перерахунку на населення: великий знаменник знижує показник, хоча в абсолютних числах маршрутів у них багато.

Прифронтові та окуповані області потребують окремого підходу. Знаменники для них (підконтрольне населення, підконтрольна площа й кількість діючих громад) під час війни різко скоротилися, тож будь-яке відношення «на населення/ площу/ громаду» механічно завищується. Донецька область, що за кількістю маршрутів була в кінці списку, за показником на 100 тис. населення раптом опиняється серед «найбільш забезпечених». Але це наслідок малого підконтрольного населення, а не реальної розгалуженості мережі. Найбільш крайній випадок — Луганська область: майже повна окупація лишає мізерну підконтрольну площу й фактично жодної діючої громади, через що показник на площу стає величезним, а показник на громади — невизначеним. Із цих причин Донецьку, Луганську та Херсонську області ми виключили зі зведеного порівняння (а місто Київ (із протилежної причини) як екстремальний хаб), щоб їхні спотворені значення не викривлювали загальну картину.

Зведений бал просторової забезпеченості, який далі використовується в матриці 2×2, обчислюється як середнє нормованих (від 0 до 100) значень усіх трьох метрик. Він, однак, описує лише один бік — наявність мережі. Чи витримує ця мережа фактичний попит, показує навантаження на мережу, яку ми розглядаємо в наступному підрозділі.



Навантаження на мережу

Просторова забезпеченість показує, наскільки розгалужена мережа в кожній області, але не показує, наскільки вона завантажена. Однакова кількість маршрутів може означати достатність в одній області та хронічне перевантаження в іншій (залежно від того, який обсяг пасажирського попиту ці маршрути мусять обслуговувати). Тому ми вимірюємо навантаження на мережу, щоб оцінити, скільки фактичних пасажирів припадає на один «еквівалент маршруту». Висока величина означає, що на кожен маршрут припадає великий попит (ознака дефіциту пропозиції), низька — що маршрутів відносно попиту вистачає із запасом.

Прямих даних про кількість пасажирів саме на міжобласних маршрутах за 2025 рік статистика не дає, тож для розрахунків ми оцінюємо міжобласний сегмент через частку міжміського попиту (див. Методологію).

На основі цих оцінок ми розраховуємо кілька показників навантаження (Таблиця 4). Пасажири на один «еквівалент маршруту» — це базова оцінка попиту. Пасажирообіг на «еквівалент маршруту» додає вимір відстані: він вищий там, де маршрути не просто завантажені, а й довгі. Окремо виділяються міжміський компонент та відносний показник «частка міжміських пасажирів/частка маршрутів»: коли він більший за одиницю, область обслуговує більшу частку національного міжміського попиту, ніж має частку маршрутів, тобто її мережа працює з перенапругою.

Таблиця 4. Навантаження на міжобласну маршрутну мережу за областями, травень 2026 року

Область	Пасажири на 1 еквівалент маршруту, тис.	Пасажирообіг на 1 еквівалент маршруту, тис. пас.км	Міжміські пасажири на 1 еквівалент маршруту, тис	Частка міжміських пасажирів / частка маршрутів	Частка пасажирообігу/частка маршрутів
Вінницька	493	7837	47,8	2,09	1,03
Волинська	190	6822	23,2	1,03	0,91
Дніпропетровська	250	4493	23,1	1,03	0,60
Житомирська	229	5688	19,2	0,85	0,76
Закарпатська	928	26190	45,9	2,01	3,47
Запорізька	480	4018	10,2	0,45	0,53
Івано-Франківська	331	8653	13,5	0,61	1,17
Київська	1938	48356	171,4	7,58	6,44
Кіровоградська	292	4172	7,1	0,31	0,55
Львівська	1611	31444	139,4	6,27	4,26
Миколаївська	158	7485	3,1	0,14	1,00
Одеська	255	8369	16,9	0,76	1,13
Полтавська	124	3424	3,8	0,17	0,46
Рівненська	219	4509	14,2	0,64	0,61
Сумська	413	3706	14,1	0,63	0,50
Тернопільська	368	7484	36,5	1,63	1,01

Харківська	1039	9680	49,6	2,13	1,25
Хмельницька	318	7162	22,4	1,00	0,97
Черкаська	116	1405	5,5	0,23	0,18
Чернівецька	572	25013	48,4	2,15	3,35
Чернігівська	112	2877	4,6	0,20	0,37
Виключені зі зведеного порівняння (довідково)					
Донецька	102	5757	2,4	0,11	0,78
Луганська	0	0	0	0	0
Херсонська	13	133	1,4	0,06	0,02
м. Київ	488	6441	9,0	0,40	0,85

***Джерело:** розраховано авторами за даними відкритого реєстру міжобласних маршрутів Укратрансбезпеки («еквіваленти маршрутів») та офіційної статистики пасажирських автоперевезень за областями за 2025 рік; частки міжміського сегмента — за обласними даними 2021 року (останній доступний рік).*

Ця оцінка спирається на дані трьох різних періодів: конфігурацію мережі взято станом на травень 2026 року, обсяги пасажирів — за 2025 рік, а частки міжміського сегмента — за 2021 рік. Таке нашарування неминуче через брак синхронних даних, але його треба мати на увазі: показники навантаження відображають радше структурне співвідношення попиту й пропозиції ніж точний зріз за одним моментом. Особливо обережно слід читати області, де за 2021 – 2025 роки помітно змінилися і населення, і мережа.

Результати чітко вирізняють групу областей із високим навантаженням: Київська (близько 1,9 млн пасажирів на еквівалент маршруту), Львівська (1,6 млн), Харківська (1,0 млн) і Закарпатська (0,9 млн). Причина в усіх випадках спільна — великий попит за відносно малої кількості маршрутів, тобто «ефект хаба»: обласний попит концентрується на небагатьох напрямках і тисне на вузьку мережу. Відносний показник це підтверджує: у Київській області він сягає 7,6, у Львівській — 6,3, тобто вони перетягують на себе набагато більшу частку міжміського попиту ніж мають маршрутів. На протилежному краю області з низьким навантаженням: Чернігівська, Черкаська, Полтавська, Миколаївська, Волинська, де на кожен маршрут припадає порівняно мало пасажирів.

Але варто зробити застереження: низьке навантаження не можна автоматично розуміти як добру забезпеченість маршрутами, бо воно має два принципово різні значення. В одному випадку це справді комфортний резерв — тилова область із розвиненою мережею, що легко покриває попит. В іншому — це наслідок просідання самого попиту: втрата населення через міграцію, безпекові обмеження чи згортання мобільності роблять маршрути недовантаженими не тому, що їх багато, а тому, що їздити стало нікому. Сам показник навантаження цих двох випадків не розрізняє — обидва дають низьке значення. Розвести їх можна лише зіставивши навантаження з просторовою забезпеченістю: якщо мережа і густа, і недовантажена — це резерв; якщо рідка й водночас недовантажена — це радше ознака згасання попиту. Саме тому обидва виміри далі зводяться в одну матрицю, до якої ми переходимо в наступному підрозділі.

Композитна оцінка навантаження

Три показники навантаження — пасажирів, пасажирообіг і міжміські пасажирів на один «еквівалент маршруту» — описують той самий тиск попиту з різних боків, але виміряні в різних одиницях і різних порядках величин: пасажирів рахуються в тисячах, а пасажирообіг у десятках тисяч пасажиро-кілометрів. Щоб звести їх в один показник, який можна відкласти на осі матриці, кожен спершу потрібно привести до спільної шкали, інакше показник із найбільшими абсолютними значеннями (пасажиропотік) механічно домінував би над рештою.

Для цього ми застосовуємо мінімаксне нормування (формула (2) «Методології»).

Оскільки для навантаження вище значення означає гірший стан (сильніший тиск на мережу), ці показники ми нормуємо в інвертованому вигляді — так, щоб вищий бал відповідав меншому тиску за формулою (3).

Завдяки інверсії обидва виміри матриці спрямовані однаково: і за просторовою забезпеченістю, і за навантаженням вищий бал означає кращу ситуацію (більше покриття або менший тиск). Композитна оцінка навантаження області — це просте середнє трьох інвертованих нормованих балів. Рівні ваги відображають те, що жоден із трьох аспектів тиску ми апіорі не вважаємо важливішим за інші.

Нормування рахується лише за областями, що входять до порівняння: Донецьку, Луганську, Херсонську області та місто Київ виключено з бази нормування, щоб їхні спотворені значення не розтягували шкалу для решти.

На нормованих балах будуються два індекси — по одному для кожної з двох характеристик мережі. Індекс просторової забезпеченості за формулою (4) — це просте середнє трьох показників покриття (на населення, площу та громади).

Індекс навантаження на мережу за формулою (5) — просте середнє трьох показників тиску попиту (пасажирів, пасажирообіг і міжміські пасажирів на «еквівалент маршруту»), узятих в інвертованому вигляді, щоб вищий бал і тут означав кращу ситуацію.

Підсумкова оцінка забезпеченості (формула 6) поєднує два індекси в рівній пропорції — 50 на 50, оскільки покриття й навантаження ми вважаємо однаково важливими для доступності мережі.

За цією оцінкою, області ранжуються й розподіляються на п'ять груп забезпеченості: висока (≥ 80), вище середньої (60 – 79,9), середня (40 – 59,9), нижче середньої (20 – 39,9) і низька (< 20) (Таблиця 5).



Таблиця 5. Композитні оцінки забезпеченості за областями, червень 2026 року

Область	Індекс просторової забезпеченості	Індекс навантаження на мережу	Підсумкова оцінка	Група забезпеченості
Івано-Франківська	79,6	88,8	84,2	Висока
Рівненська	74,5	93,7	84,1	Висока
Черкаська	66,4	99,5	82,9	Висока
Житомирська	73,2	91,6	82,4	Висока
Волинська	69,9	90,7	80,3	Висока
Хмельницька	70,2	88,3	79,3	Вище середньої
Тернопільська	73,6	84,4	79,0	Вище середньої
Миколаївська	62,0	94,8	78,4	Вище середньої
Запорізька	66,3	90,0	78,2	Вище середньої
Полтавська	42,4	98,2	70,3	Вище середньої
Дніпропетровська	47,6	91,3	69,4	Вище середньої
Чернігівська	39,1	98,7	68,9	Вище середньої
Кіровоградська	36,0	94,0	65,0	Вище середньої
Сумська	27,7	90,7	59,2	Середня
Одеська	17,8	89,7	53,8	Середня

Вінницька	25,3	79,6	52,5	Середня
Чернівецька	29,8	65,9	47,8	Середня
Харківська	13,2	68,0	40,6	Середня
Закарпатська	0,1	59,0	29,6	Нижче середньої
Львівська	23,3	24,3	23,8	Нижче середньої
Київська	3,6	0	1,8	Низька

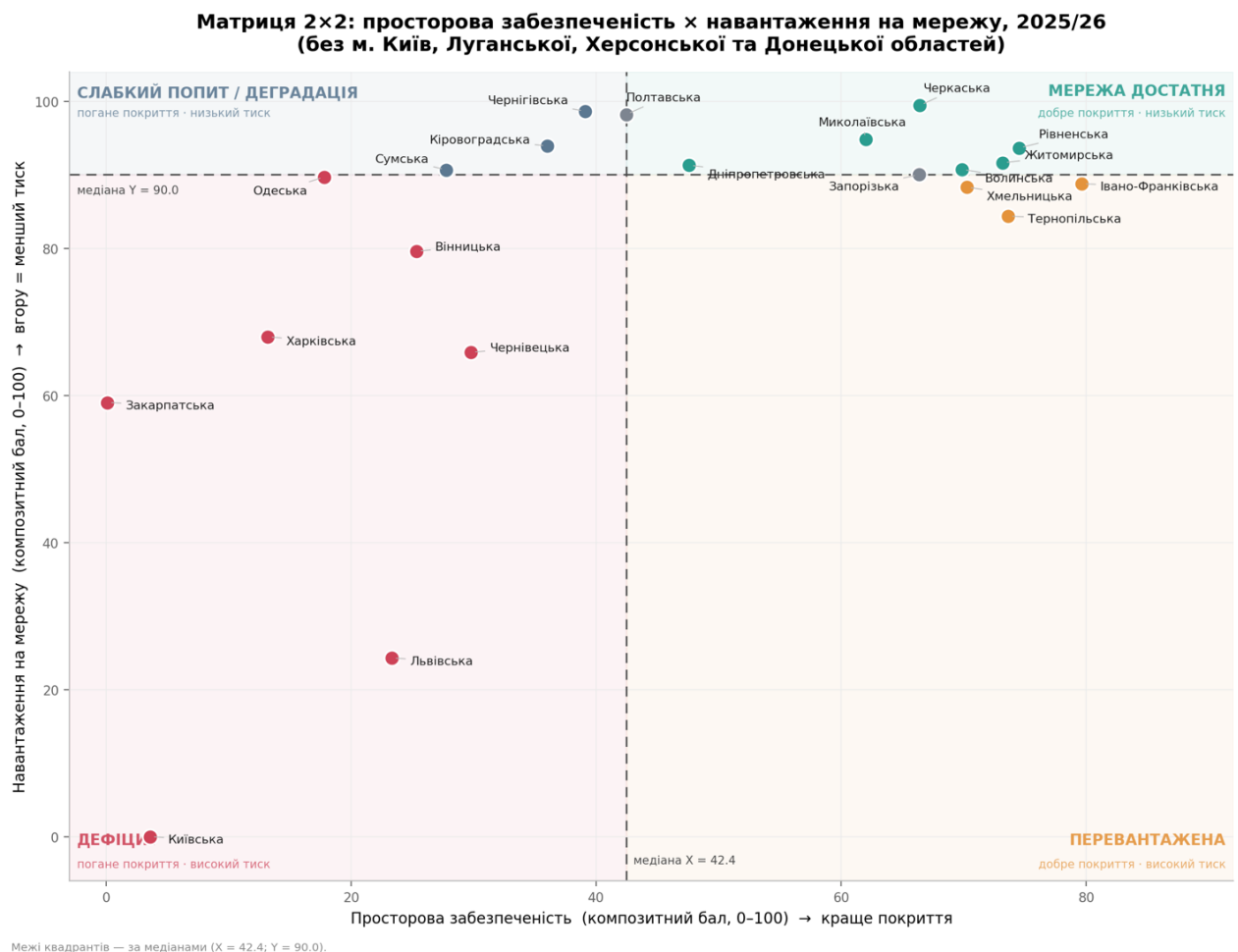
Джерело: власні розрахунки. Оцінки побудовано на мінімально-максимально нормованих (0–100) показниках забезпеченості та навантаження.

Підсумкова оцінка впорядковує області, але найцікавіше не сам рейтинг, а розбіжності між двома його складовими, які добре видно в сусідніх колонках таблиці. Частина областей із високим покриттям стоїть у рейтингу нижче, ніж дала б їхня густа мережа сама по собі (через підвищене навантаження). Найвиразніший приклад Тернопільська область: за покриттям вона третя серед усіх областей, але на кожен її маршрут припадає більше попиту ніж у сусідів по верхній частині таблиці, і це навантаження опускає її аж на сьоме місце. Протилежний випадок Чернігівська та Кіровоградська області: покриття в них помітно нижче медіанного, але дуже низьке навантаження підтягує їхню підсумкову оцінку до середини рейтингу. Тобто дві області з близькою оцінкою можуть мати протилежну природу: в одній густа мережа, яку «притискає» попит, у другій рідка мережа, на яку попиту майже немає. І саме це розрізнення, а не місце в рейтингу визначає, який інструмент політики області потрібен.

Щоб побачити ці розбіжності наочно, ми відклали обидві складові на площині: горизонтально — покриття, вертикально — навантаження. Кожна область стає точкою, а її положення одразу показує, за рахунок чого вона отримала своє місце в рейтингу. Цю матрицю 2×2 і розглянемо далі.

Матриця (Рисунок 1) показує ті самі два індекси, що й Таблиця 5, але вже як площину: по горизонталі — покриття, по вертикалі — навантаження, обидві осі спрямовані так, що більше значення означає кращу ситуацію (правіше — густіша мережа, вище — менший тиск попиту). Медіани обох показників (покриття = 42,4; навантаження = 90,0) ділять поле на чотири квадранти, і кожен із них має змістовне тлумачення. Добре покриття за низького навантаження — мережа, найпевніше, достатня. Добре покриття за високого навантаження — мережа є, але працює з перенапругою. Погане покриття за високого навантаження — явний дефіцит. Погане покриття за низького навантаження — слабкий попит або згасання мобільності.

Рисунок 1. Матриця просторової забезпеченості та навантаження на мережу, травень 2026 року



Джерело: власні розрахунки.

Перш ніж читати квадранти, варто зауважити особливість цих даних: вісь навантаження сильно скошена. Переважна більшість областей має високий бал (тобто низький тиск) і збивається у вузьку смугу вгорі матриці, а внизу опиняється лише кілька областей. Це саме по собі результат: тиск на міжобласну мережу не розподілено рівномірно, а сконцентровано в кількох областях-хабах. Тому медіана навантаження проходить крізь щільний верхній кластер, і біля неї різниця між сусідніми областями невелика. Головне тут — наскільки далеко вниз відривається меншість.

Ця меншість і формує квадрант дефіциту — найпроблемнішу зону. Сюди потрапили сім областей: Київська, Львівська, Харківська, Закарпатська, Чернівецька, Вінницька та Одеська. У всіх мережа рідша за медіанну, а тиск попиту вищий. Причини різняться. Київська та Львівська — це «ефект хаба»: обласний попит концентрується на небагатьох напрямках до великого міста, і на цю вузьку мережу лягає непропорційно велике навантаження (Київська взагалі сидить у самому куті — найгірша і за покриттям, і за тиском). Харківщина поєднує велику людність зі скороченою через безпекову ситуацію мережею. Закарпаття історично орієнтоване радше на міжнародні ніж на міжобласні сполучення, тож внутрішня

мережа тонка. Одеська при цьому лежить майже на самій горизонтальній межі — її тиск лише трохи вищий за медіанний.

На протилежному полюсі — квадрант достатньої мережі: Дніпропетровська, Волинська, Миколаївська, Житомирська, Рівненська та Черкаська області. Це переважно центральні й західні регіони зі щільною мережею, яка комфортно покриває попит; Черкащина при цьому має найнижчий тиск з усіх. Поряд, у зоні перевантаженої мережі, — Івано-Франківська, Тернопільська та Хмельницька: покриття в них одне з найкращих у вибірці, але навантаження трохи вище за медіану. Утім, «перевантаження» тут м'яке (усі три сидять безпосередньо під медіанною лінією), тож ідеться радше про добре забезпечені західні області з дещо вищим за типовий попит ніж про кризу пропозиції на кшталт дефіцитного квадранта.

Останню групу — погане покриття за низького навантаження — утворюють Сумська, Чернігівська та Кіровоградська області, і саме тут спрацьовує застереження з попереднього підрозділу: низьке навантаження не можна автоматично вважати добрим станом. Для Сумщини й Чернігівщини, прикордонних областей на північному сході, недовантаженість рідкої мережі найпевніше означає не резерв, а попит, пригнічений безпековою ситуацією та міграцією. Кіровоградщина, центральна й тилова, — випадок більш неоднозначний. Там низький попит може бути й природним для рідко заселеної аграрної області. Спільне в тому, що жодну з трьох областей не варто вважати «благополучною» лише через низький тиск у мережі.

Дві області лягли точно на медіанні лінії. Полтавська стоїть на вертикальній межі (її просторова забезпеченість рівно медіанна) за дуже низького навантаження, тобто тяжіє до верхньої зони з достатньою чи майже достатньою мережею. Запорізька — на горизонтальній межі за доброго покриття, тобто на межі між достатньою та перевантаженою мережею; її, втім, як і Харківщину, слід читати з обережністю, бо показники частково окупованої області викривлені через скорочення підконтрольної території.

Насамкінець варто повторити, що матриця фіксує статус-кво напередодні реформи. Розподіл областей за квадрантами відображає мережу, «замкнену» в межах старих маршрутів, які роками не оновлювалися; наскільки він зміниться після запуску конкурсів на нові маршрути з липня 2026 року — це саме те, що варто повторно виміряти за рік - два, порівнявши з цим знімком.



Воєнний контекст і зміна попиту

Діагностика попереднього розділу зафіксувала стан мережі в одній точці часу. Щоб зрозуміти, наскільки цей стан є наслідком війни, потрібна друга точка для порівняння, і такою точкою слугує 2021 рік, останній повний передвоєнний рік. Ми повторили для нього ту саму процедуру (ті самі показники, нормування й композитні оцінки, докладно описані вище), отримавши два зіставні зрізи: 2021 і 2025/26. Позначення 2025/26 відображає вимушене нашарування даних. Конфігурацію мережі взято з реєстру станом на 3 червня 2026 року, а статистику перевезень за 2025 рік, останній рік, за який вона доступна.

Одразу слід зробити центральне застереження: зрізи 2021 і 2025/26 років відрізняються не лише реальним станом ринку, а і якістю самого реєстру. У 2021 році реєстр містив значний шар «мертвих» записів — маршрутів, що формально значилися, але не обслуговувалися, зокрема сполучень до Криму та неокупованої тоді частини Донбасу. До 2026 року перевізники частково почистили базу: прибрали частину маршрутів, що не працюють, і повніше вказали операторів. Тому частина зафіксованої зміни — це реальний зсув мережі під впливом війни, а частина — лише наслідок очищення реєстру. Повністю розділити ці два ефекти на наявних даних неможливо. Це послаблює висновки про те, наскільки саме змінилася мережа, але не підриває висновків щодо напрямку цих змін. Як буде показано нижче, зсув послідовно вказує в бік воєнної географії, і випадковим збігом очищення реєстру це пояснити важко.

Що змінилося в реєстрі

Найпростіший показник — загальна кількість маршрутів — уже свідчить про масштаб зсуву. Із 5 748-ми маршрутів у 2021 році до 2025/26 залишилося 3 918, тобто майже на третину менше.⁶⁴ Але цей спад не можна цілком приписати скороченню мережі, оскільки він поєднує ефект реального стискання пропозиції під час війни та ефект вилучення «мертвих» записів під час очищення реєстру. Розділити їх точно неможливо, проте подальший аналіз показує, що діють обидва.

Також ми бачимо зникнення цілих напрямків. У зрізі 2021 року реєстр містив міжобласні маршрути до Криму та Севастополя (наприклад, Трускавець – Ялта, Чернівці – Ялта, Київ – Керч) і густу мережу сполучень з містами Донбасу, які згодом були окуповані. У зрізі 2025/26 ці коридори зникли, а їхнє місце в переліку найдовших маршрутів зайняли нові діагоналі Захід – Схід і Захід – Південь, які вже обслуговують воєнну логіку переміщень. Кримський і Севастопольський сегменти зникли з бази повністю, тож для зіставності ми виключаємо їх разом із Донецькою та Луганською областями та містом Києвом з обох зрізів.

Кількість унікальних перевізників при цьому скоротилася з 721-го у 2021 році до 552-х у 2025/26: ринок втратив близько чверті операторів, що узгоджується з даними про мобілізацію, еміграцію та вихід частини дрібних перевізників із ринку під час війни. Водночас частка щоденних маршрутів зросла з 90% до 94%: мережа стала

⁶⁴ Кількість маршрутів за 2021 рік обчислено як число договорів, чинних протягом того року за строком дії, — реєстр фіксує дати початку й кінця кожного договору.

не лише меншою, а й формально регулярнішою. Хоча, з огляду на застереження щодо якості реєстру, частину цього зростання варто віднести на рахунок вилучення саме нерегулярних «мертвих» записів, а не на реальне ущільнення руху.

Динаміка концентрації перевізників (Таблиця 6), на перший погляд, свідчить про різке укрупнення: індекс Гіршмана–Герфіндаля зріс із 84,8 у 2021 році до 157,2 у 2025/26, а частка чотирьох найбільших операторів (CR4) — з 11,0% до 18,3%. Проте цей стрибок майже цілком припадає на останній рік і має здебільшого технічну природу. Кількість маршрутів із зазначеним перевізником у реєстрі поступово спадала з 2 608 у 2021 році до 1 289-ти у 2025 році (бо дані про операторів застарівали й не оновлювалися), а потім різко зросла до 2 622-х у 2026 році, коли перевізники масово дозаповнили базу. Саме це дозаповнення й спричинило стрибок концентрації. Тому показники концентрації за 2026 рік некоректно читати як свідчення олігополізації; ринок і надалі лишається вкрай фрагментарним (HHI = 157 — це в рази нижче за типові пороги концентрації), а видима динаміка є передусім наслідком очищення реєстру.

Таблиця 6. Динаміка концентрації перевізників, 2021-2026

Рік	Маршрутів із названим перевізником	Унікальних перевізників	CR4	CR10	HHI
2021	2608	520	11,0%	19,7%	84,8
2022	2417	484	12,2%	21,0%	92,9
2023	2071	450	10,8%	20,0%	83,5
2024	1779	425	10,6%	20,2%	83,1
2025	1289	361	9,2%	19,2%	77,9
2026	2622	552	18,3%	27,5%	157,2

Джерело: реєстр міжобласних маршрутів, власні розрахунки.

Чому зрушив попит

Кількісний зсув, зафіксований вище, має цілком конкретні причини, що коріняться у воєнній трансформації мобільності. Насамперед, автобус став опорним видом транспорту для далеких і транскордонних поїздок: із закриттям цивільного повітряного простору пряме авіасполучення зникло повністю, і весь цей попит перерозподілився на наземний транспорт.⁶⁵ Для міжобласних поїздок автобус і залізниця залишаються конкурентними видами транспорту, і їхнє співвідношення суттєво різниться залежно від напрямку; порівняльного аналізу цих двох мереж це дослідження не проводить.

Головним просторовим драйвером стало масове переміщення населення. Мільйони людей виїхали з прифронтових і східних територій (частина всередині країни, частина за кордон), і цей рух був переважно спрямований на захід. Це прямо підвищило попит на західні області та на коридори, що з'єднують їх із рештою країни, а прикордонні західні регіони додатково перетворилися на транзитні вузли для подальших поїздок до ЄС. Через це на низку добре забезпечених західних областей посилювався тиск попиту, при тому, що їхня мережа не скорочувалася. Зростання навантаження тут спричинене не погіршенням покриття, а припливом пасажирів.

Той самий процес діє і у зворотному напрямку. Люди продовжують виїжджати з прифронтових міст і сіл, обираючи автобус як відносно доступний спосіб виїзду. Але області, які вони залишають, втрачають населення, а разом із ним і попит на власну мережу. Тому в частині прикордонних і прифронтових областей навантаження на мережу, навпаки, зменшується. І це падіння відображає не появу резерву, а знелюднення та пригнічену мобільність населення. Отже, один і той самий воєнний процес — переміщення населення на Захід — проявляється як зростання тиску там, куди люди приїжджають, і як згасання попиту там, звідки вони їдуть.

Нарешті, пропозиція не могла повністю підлаштуватися під цей зсув. Дефіцит кваліфікованих водіїв, спричинений мобілізацією та еміграцією, разом із виходом дрібних операторів звузив коло перевізників (з 721-го до 552-х, як зазначено вище). А процедурна «заморозка» мережі до реформи означала, що маршрути не можна було офіційно перекроїти під нову географію попиту, навіть коли він очевидно змістився. Саме тому воєнний зсув проявився як перевантаження одних областей і дефіцит інших, а не як плавна адаптація мережі.

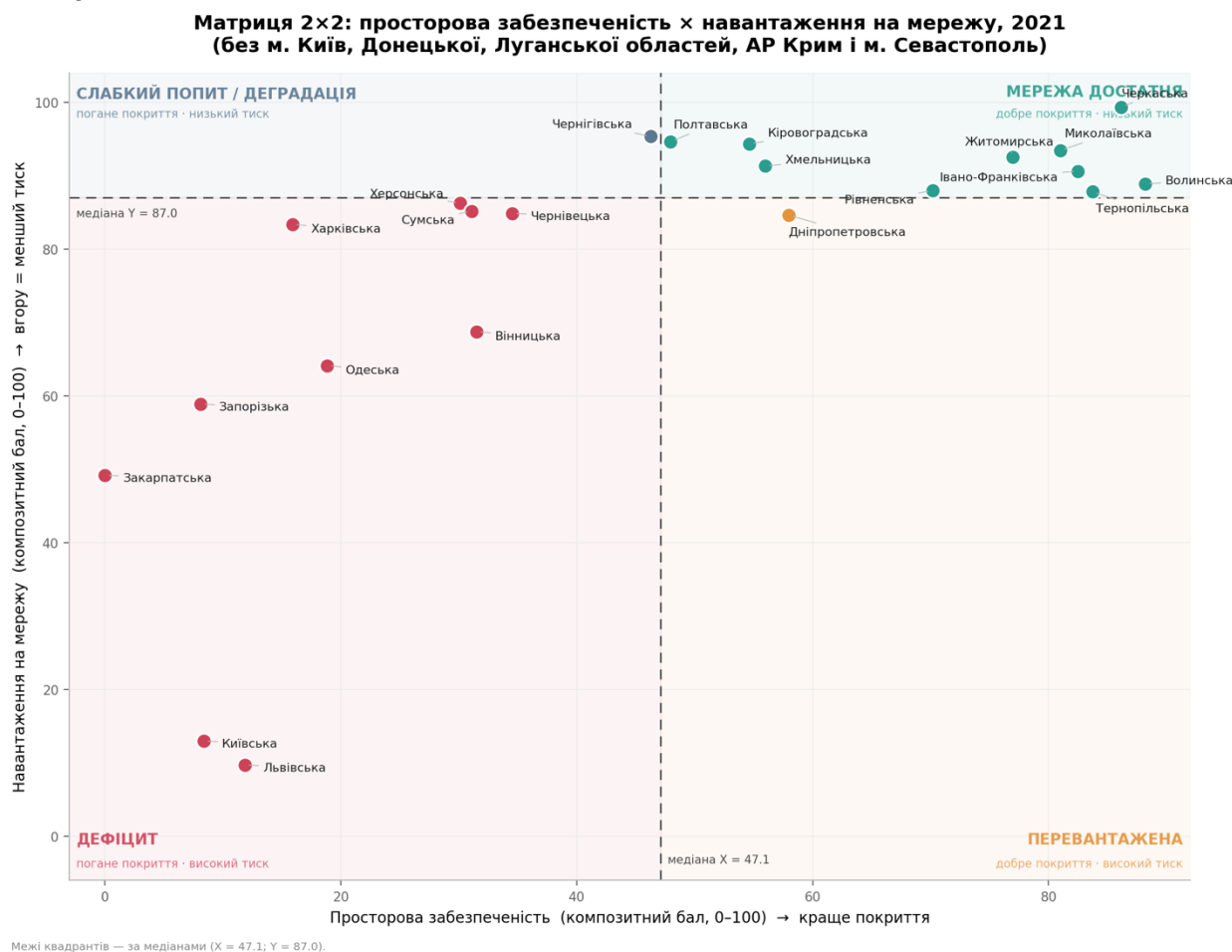
Як зсунулася географія і типологія

Найзмістовніше порівняння дають дві матриці — 2021 року (Рисунок 2) і 2025/26 років (Рисунок 1). Перше, що впадає в око: у 2021 році розподіл був більш поляризованим. Області збивалися у два протилежні кути — «мережа достатня» (десять областей) і «дефіцит» (десять областей), а проміжні квадранти «перевантаженої» та «слабкого попиту» були майже порожні (по одній області).

⁶⁵ Час для дій (2025): "Вибуховий ріст і нові виклики: як змінився ринок міжнародних автобусних перевезень для українців" <https://timeforaction.info/2025/10/01/international-bus-ukraine/>

До 2025/26 картина розмилася: частина областей із полюсів перемістилася в проміжні стани, і мережа стала менш поляризованою, але складнішою.

Рисунок 2. Матриця просторової забезпеченості та навантаження на мережу, 2021 рік



Джерело: власні розрахунки.

Переходи між квадрантами (Таблиця 7) показують вплив повномасштабного вторгнення. Ядро дефіциту виявилось стійким: сім областей (Одеська, Київська, Львівська, Харківська, Вінницька, Чернівецька та Закарпатська) лишилися в цьому квадранті в обох зрізах. Це важливо, бо означає, що їхній дефіцит структурний, а не наслідок «брудного» реєстру 2021 року, і очищення бази його не усунуло. Натомість група добре забезпечених маршрутами західних областей (Івано-Франківської, Тернопільської, Хмельницької) перемістилася з «достатньої» мережі в «перевантажену»: за доброго покриття тиск попиту на них зріс, що узгоджується зі зміщенням населення й економічної активності на захід. У протилежному напрямку рушили Кіровоградська та Сумська області, які опустилися в квадрант слабого попиту. Дніпропетровська, навпаки, поліпшила стан, перейшовши з «перевантаженої» на «достатню», а Полтавська й Запорізька опинилися рівно на медіанному рівні. Найбільш красномовний випадок — Херсонська область. У 2021 році вона була в квадранті дефіциту, а в зрізі 2025/26 взагалі випадає з аналізу через окупацію, і саме тому показники пізніших років ми залишаємо лише як довідкові.

Таблиця 7. Переходи областей між квадрантами матриці, 2021 → 2025/26

Область	2021	2025/26	Характер зміни
Одеська, Київська, Львівська, Харківська, Вінницька, Чернівецька, Закарпатська	Дефіцит	Дефіцит	Без зміни
Волинська, Миколаївська, Житомирська, Черкаська, Рівненська	Достатня	Достатня	Без зміни
Чернігівська	Слабкий попит	Слабкий попит	Без зміни
Івано-Франківська, Тернопільська, Хмельницька	Достатня	Перевантажена	Зростання тиску
Дніпропетровська	Перевантажена	Достатня	Зниження тиску
Кіровоградська	Достатня	Слабкий попит	Падіння попиту
Сумська	Дефіцит	Слабкий попит	Падіння попиту
Полтавська	Достатня	Межова	На межі
Запорізька	Дефіцит	Межова	На межі
Херсонська	Дефіцит	Виключена	Окупація

Джерело: власні розрахунки за композитними оцінками забезпеченості й навантаження (див. розділ «Карта ринку і кількісна діагностика мережі»). Квадранти визначено відносно медіан відповідного року. «Межова» означає, що в зрізі 2025/26 область лежить рівно на медіанній лінії. Херсонську область у зрізі 2025/26 виключено з аналізу через окупацію значної частини її території.



Ці переходи, однак, потрібно читати з подвійною обережністю. По-перше, низьке навантаження не означає автоматично доброї забезпеченості. Для прикордонних Сумської й Чернігівської областей падіння тиску на мережу відображає не появу резерву, а пригнічений війною попит: пасажирів стало менше. Тому читати їхнє переміщення в інший квадрант як «покращення» було б помилкою, це радше ознака згасання мобільності. По-друге, самі межі квадрантів між роками зсунулися: оскільки нормування прив'язане до розмаху показників кожного року, медіана покриття за 2025/26 виявилася нижчою (42,4 проти 47,1), а медіана низького тиску — вищою (90,0 проти 87,0). Тому частина переходів відображає зсув усього розподілу, а не рух окремої області відносно решти. З цієї причини матриці коректно порівнювати на рівні квадрантів і пряму руху, а не за абсолютними балами.

Головний висновок розділу подвійний. З одного боку, навіть неповне очищення реєстру силами самих перевізників уже помітно наблизило картину до воєнних реалій: зникли кримські й донбаські коридори, що лишалися в реєстрі, хоч давно не обслуговувалися, мережа стиснулася й перерозподілилася на Захід, а колишня чітка поляризація змінилася складнішою типологією. З іншого боку, саме тому 2021 рік потрібен як коригуючий бенчмарк: він нагадує, що низьке навантаження у 2025/26 роках в окремих областях означає не покращення забезпеченості, а втрату попиту через міграцію та безпекові обмеження. Обидві матриці разом і дають цей об'ємний погляд: знімок 2025/26 показує, де мережа перебуває зараз, а зіставлення з 2021 роком — куди і чому вона зрушила.

Усе це, знову ж, фіксує стан *напередодні* реформи. Якщо очищення реєстру силами перевізників уже дало такий зсув, то запуск конкурсів на нові маршрути з липня 2026 року має потенціал змінити картину ще сильніше. І саме тому цей знімок за 2025/26 роки варто повторно зробити за рік - два, щоб відділити ефект реформи від уже наявного ефекту очищення бази.

Автостанції як вузол доступу до мережі



Попередні розділи описали мережу кількісно: скільки маршрутів, наскільки густа мережа, який тиск попиту. Цей розділ додає практичний вимір: через які інфраструктурні й регуляторні вузли перевізник фактично потрапляє на маршрут. Центральний такий вузол — автостанція. Формально це елемент інфраструктури; насправді ж, від умов доступу до неї залежить поява тіньового ринку. І саме тому автостанції варто розглядати як точку, що визначає конкуренцію на ринку.

За даними Мінінфраструктури, в Україні функціонує 416 автостанцій та автовокзалів.⁶⁶ Їхня мережа розподілена вкрай нерівномірно і майже не корелює з розміром міста: у Києві діє близько 20-ти терміналів, тоді як у Львові та Харкові — по 6, а у Дніпрі та Кривому Розі лише по 3. Пояснення здебільшого історичне: більшість об'єктів збудовано у 1960 – 1980 роках під тодішній пасажиропотік, який не відповідає ані сучасній географії поїздок, ані повоєнному перерозподілу

⁶⁶ JrnL.nau.edu.ua (2024): "Особливості розміщення автовокзалів і автостанцій у крупних й найкрупніших містах" <https://jrnL.nau.edu.ua/index.php/Design/article/view/18629/25841>

попиту.⁶⁷ Реформа 2018 року скасувала обов'язкову атестацію автостанцій, саме щоб послабити монопольне становище наявних об'єктів і спростити відкриття нових, проте фізична мережа терміналів змінюється повільно, і успадкована нерівномірність нікуди не зникла.

До цього додається периферійність розміщення. Більшість терміналів розташована на околицях — там дешевша земля, нижчі комунальні тарифи й немає опору мешканців щодо шуму. Але відстань у 200 – 1000 метрів від метро чи залізничного вокзалу є критичною для пасажирів, і легальні перевізники опиняються у своєрідних «територіальних пастках»: вони прив'язані до незручно розташованих станцій і не можуть працювати біля основних транспортних вузлів. Об'єкти ж у центрі міст, попри високий попит, стикаються з дорогою орендою, супротивом мешканців і заторами. Отже, уже сама географія терміналів створює тертя між формальною вимогою користуватися автостанцією та реальною зручністю для пасажирів.

Ключова проблема — регуляторна, і вона стосується не самого доступу до станції, а його умов. Доступ легальному перевізникові закон гарантує: оператора з чинним дозволом на маршрут власник автостанції зобов'язаний допустити на станцію. Незрегульованими натомість лишаються комерційні умови цього доступу — автостанційний збір і комісії: держава їх не встановлює, тут діє свобода договору, і вони не зобов'язані бути однаковими для всіх перевізників. Це може бути звичайна ринкова ціна за користування інфраструктурою, яку станція має з чогось утримувати. Проблема в її наслідку: за відсутності стелі та рівних умов збір стає достатньо високим, щоб частині перевізників було вигідніше обійти термінал ніж сплачувати його. Отже, ринкова ціна входу може виштовхувати дрібніших гравців у тінь попри гарантований законом вхід на станцію.

Саме ця нерегульованість умов і призводить до відчутного фінансового навантаження від користування терміналом. Для перевізника воно складається з кількох частин: плати за використання посадкової платформи, комісії за реалізовані квитки, орендної плати за місце стоянки автобуса та втрат часу на очікування й паркування. У сукупності це формує двосегментну конкуренцію. Великі легальні оператори на кшталт Ecolines чи FlixBus можуть дозволити собі ці витрати й закладають їх у бізнес-модель, дрібні ж гравці за таких умов часто стають неконкурентними й витісняються в тінь.⁶⁸ Прикметно, що реформа 2026 року, запроваджуючи реєстр автостанцій і виключення непрацюючих об'єктів, комісійно-тарифної моделі не змінює, тобто цей бар'єр вона поки що не усуває.

Логічним наслідком стає ухиляння частини перевізників від терміналів. Замість офіційної автостанції вони обирають альтернативні точки посадки-висадки: сусідні АЗС (у Вінниці автобус зупиняється на заправці «під бетонним парканом»⁶⁹), привокзальні площі залізниць, аеропорти, приватні парковки чи стихійні стоянки

⁶⁷ MTU.gov.ua: "Інформація щодо діяльності автостанцій" <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-shchodo-diyalnosti-avtostanciy.html>

⁶⁸ DW Ukraine: "Автобусні перевезення в Україні: нелегали та 'чорний кеш'" <https://www.dw.com/uk/avtobusni-perevezennia-v-ukraini-z-nelehalamy-chornym-keshem-ta-zhahoiu-zmin/a-53683560>

⁶⁹ Golos.com.ua (2024): "Чому автобус оминає автовокзал?" <https://www.golos.com.ua/article/377527>

на вулицях. Це живить тіньовий сегмент, значний за розміром, і водночас погіршує безпеку та якість: поза інфраструктурою терміналу зникають гарантії щодо технічного стану автобусів і кваліфікації водіїв.

Вигода такого ухиляння, насамперед, цінова. Обходячи комісію терміналу, нелегальний або тимчасовий перевізник може знизити ціну квитка на 500 – 1000 грн, що є прямим стимулом для пасажирів. Але економія обертається ризиком: наприклад, випадок у Вінниці, коли пасажир купив квиток на 500 грн дешевше через приватну особу, закінчився затримкою прибуття автобуса понад чотири години.⁷⁰ Тобто, нижча ціна досягається за рахунок саме тих гарантій безпеки, регулярності та відповідальності, які мала б забезпечувати легальна інфраструктура.

Замкнути цю систему мав би контроль, але він працює недостатньо добре.⁷¹ За наявними даними, у 2023 році Укртрансбезпека виписала близько 93 млн грн штрафів за порушення у сфері перевезень, однак до 85% протоколів згодом скасовуються в суді.⁷² Щоб довести «системність» порушення, інспектор має зафіксувати його щонайменше тричі; відповідальність закон покладає на перевізника як юридичну особу, а не на водія, що дозволяє останньому уникнути санкцій; факт реалізації квитків поза касами майже неможливо довести, бо продаж відбувається через десятки фізичних осіб в інтернеті. У підсумку виконання норм формально обов'язкове, але його контроль на практиці неможливий, і перевізники почуваються відносно захищеними від відповідальності за типові порушення.

Система автостанцій разом із ліцензуванням розроблена як гарантія якості та безпеки перевезень. Але через поєднання трьох чинників — нерегульованості комерційних умов доступу, комісійного навантаження й неефективного контролю — вона перетворюється на бар'єр для здорової конкуренції: витісняє дрібних перевізників, підживлює тіньовий сегмент і, зрештою, послаблює ту саму безпеку, заради якої вона існує. Доки комерційні умови доступу до автостанцій лишаються питанням свободи договору, а не встановлених рівних правил, цифровізація реєстру маршрутів і станцій змінює канал взаємодії з державою, але не чіпає кореня проблеми.



⁷⁰ Golos.com.ua (2024): "Чому автобус оминає автовокзал?" <https://www.golos.com.ua/article/377527>

⁷¹ НААУ (2023): "Як здолати нелегальні пасажирські перевезення" <https://unba.org.ua/news/8109-yak-zdolati-nelegal-ni-pasazhirs-ki-perevezennya-proekt-zakonu.html>

⁷² Як позбутися старих маршруток та чому система "Шлях" вразлива до маніпуляцій <https://dsbt.gov.ua/en/?view=article&id=159:yak-pozbutysia-starykh-marshrutok-ta-chomu-systema-shliakh-vrazlyva-do-manipuliatsii-velyka-rozmova-espresso-iz-ochilnykom-ukrtransbezpeky&catid=9>

Що означає цифрова реформа для ринку

Реформа 2026 року, докладно описана в розділі про регуляторну модель, переводить управління міжобласними маршрутами в цифрову форму: заявницький принцип відкриття, електронний паспорт маршруту, реєстр маршрутів і автостанцій, GPS-моніторинг, обов'язкова публікація конкурсних документів. Це найбільша зміна правил на ринку за останнє десятиліття. Але цифровізація — це інструмент, і її вплив залежить від того, чи змінює вона логіку ринку, чи лише канал, через який ця логіка реалізується. Нижче ми оцінюємо потенціал реформи і її межі, спираючись на діагностику попередніх розділів.

Потенціал

Найбільший ефект реформа може дати там, де стара система була найбільш заблокована — у відкритті нових маршрутів. Наш аналіз показав, що мережа маршрутів тривалий час була «замкнена» в старій конфігурації: маршрути роками не оновлювалися, а попит тим часом змістився на захід і в тиллові області. Раніше, щоб відкрити новий маршрут, треба було щоразу проходити повноцінний конкурс — довгу й непевну процедуру, яка фактично заважала появі нових сполучень. Заявницький принцип це скасовує: тепер перевізник відкриває маршрут за заявою без окремого конкурсу на кожен маршрут. Це прибирає головну причину, чому мережа роками не оновлювалася, і дає те, чого досі не було, — реальну можливість швидко відкривати маршрути там, куди під час війни перемістився попит.

Другий потенційний ефект — підвищення прозорості та зменшення ручного втручання. Обов'язкова публікація конкурсних документів і відеозаписів засідань, електронний слід рішень, продовження дозволів за формалізованими критеріями замість адміністративного розсуду звужують простір для довільних рішень, від яких, як показано в розділі про регуляторну модель, залежав доступ до маршруту. Цифровий слід також уможливорює те, чого раніше не було, — вимірюваність: за наявності реєстру заявок і рішень стан ринку вперше можна відстежувати систематично, а не реконструювати з розрізнених даних, як це доводилося робити в цьому дослідженні.

Третій ефект — очищення й актуалізація мережі. Закриття маршрутів, які не будуть обслуговуватися станом на 1 жовтня 2026 року, і виключення автостанцій, що не працюють, безпосередньо спрямовані на вирішення проблеми «маршрутів-привидів», яку ми зафіксували під час діагностики. Показово, що навіть неповне очищення реєстру силами самих перевізників уже помітно наблизило картину до реальності. Систематичне очищення в межах реформи має посилити цей ефект.



Обмеження

Потенціал реформи, однак, обмежений кількома структурними умовами, за яких цифровізація сама по собі проблему не розв'язує.

1. Розрив між каналом надходження інформації та логікою. Якщо стара логіка допуску до ринку зберігається, цифровізація змінює лише канал подання документів, а не правила гри. Заявницький принцип знижує бар'єр входу, але чинні дозволи на маршрути, автоматично продовжені на період воєнного стану, консервують наявну мережу. Поки вони діють, простір для нових гравців у дефіцитних напрямках залишається вузьким, незалежно від того, паперова це процедура чи електронна.
2. Слабкість контролю. Реформа запроваджує GPS-моніторинг і цифровий контроль документів, але, як показано в розділі про автостанції, виконання санкцій залишається слабким місцем: висока частка протоколів скасовується в суді, а довести системність порушень складно. Цифровий інструмент фіксує порушення, але не гарантує його покарання. Доки не зміцніє доказова й санкційна ланка, тіньовий сегмент може залишитися.
3. Реформа заводить реєстр станцій і виключає непрацюючі, але не змінює економічної моделі їхньої роботи: автостанційний збір, комісії й умови доступу залишаються питанням договору між перевізником і власником станції. Наша діагностика показує, що ці витрати створюють ціновий стимул обходити термінали, але вона не дозволяє стверджувати, що збори завищені чи що модель потребує саме цінового регулювання. Автостанція, як інфраструктурний об'єкт, має з чогось утримуватися, тож зменшення комісій автостанцій мусить компенсуватися вищими тарифами на інші послуги, бюджетним фінансуванням або консолідацією збиткових станцій. Цифровізація маршрутної мережі й економіка доступу до інфраструктури залишаються двома окремими проблемами: реформа розв'язує першу, а друга (хто, за яких умов і за чий рахунок користується терміналами) лишається відкритою і потребує окремого аналізу.

Що треба міряти після запуску

Оскільки реформа стартує з липня 2026 року, це дослідження фіксує стан безпосередньо перед нею і тим самим задає базову лінію для подальшого оцінювання. Щоб відрізнити реальний ефект реформи від уже наявного ефекту очищення реєстру, за рік - два варто повторно зняти ті самі показники й перевірити конкретні індикатори: скільки подано заявок на нові маршрути та скільки з них реально відкрито; який строк проходить від заявки до запуску; яка частка відмов; і, найважливіше з погляду нашої діагностики, чи з'явилися нові маршрути саме в дефіцитних областях, чи змінили вони своє становище в матриці 2×2. Якщо мережа почне зсуватися в бік дефіцитних напрямків, це буде свідченням того, що реформа спрацювала не лише як зміна каналу, а і як зміна логіки ринку. Якщо ж розподіл за квадрантами лишиться незмінним, це буде вказувати на те, що структурні бар'єри виявилися сильнішими за цифровий інструмент.

Висновки

Це дослідження діагностувало ринок регулярних міжобласних автобусних перевезень напередодні цифрової реформи 2026 року — на межі між старою моделлю, що роками тримала мережу незмінною, і новою, наслідки якої ще попереду. Зведені результати відповідають на чотири питання, поставлені на початку.

Наскільки рівномірно забезпечені області. Мережа розподілена нерівномірно, і головний висновок дослідження полягає в тому, що проблемою ринку є не нестача маршрутів, а нерівномірність мережі та її низька оновлюваність. Забезпеченість систематично вища в центральних і західних областях і нижча в прифронтових, прикордонних та «хабових». Але проста кількість маршрутів оманлива: достатньо врахувати фактичну частоту руху (через «еквівалент маршрутів») і співвіднести її з населенням, площею та громадами, як картина змінюється. Відповідно, частота руху має значення не менше ніж кількість маршрутів.

Де ознаки дефіциту. Дефіцит не розподілений рівномірно, а концентрується в певних типах областей — із поганим покриттям і, водночас, високим тиском попиту. Матриця 2×2 стійко відносить до цієї зони сім областей (Київську, Львівську, Харківську, Закарпатську, Чернівецьку, Вінницьку, Одеську), причому їхній склад залишається стабільним між 2021 і 2025/26 роками, тобто дефіцит тут структурний, а не наслідок неповного реєстру. Водночас, не варто робити дзеркальну помилку — вважати низьке навантаження на мережу автоматично гарною забезпеченістю маршрутами. У низці прикордонних областей воно відображає не резерв, а згасання попиту через міграцію й безпекові обмеження, тож подібний низький показник може свідчити про деградацію мобільності. Нарешті, слід враховувати межу самого показника: він вимірює забезпеченість саме автобусною мережею і не бачить альтернативних способів сполучення (насамперед, залізничного), тож у регіонах із розвиненим залізничним вузлом автобусний дефіцит може частково компенсуватись іншим транспортом.

Які механізми пояснюють диспропорції. Диспропорції породжені радше регуляторними й інфраструктурними бар'єрами ніж браком гравців: ринок українофрагментований (понад 550 перевізників, ННІ = 157), тож справа не в концентрації. Стара конкурсна модель «заморожувала» мережу, роблячи відкриття нових маршрутів повільним і непевним, а чинні дозволи, автоматично продовжені на воєнний стан, консервували наявну конфігурацію навіть тоді, коли попит уже змістився. Окремим вузлом виступають автостанції: доступ до них закон гарантує, але збори та комісії автостанцій створюють стимул обходити термінали, а слабкий контроль робить це ухиляння безкарним, підживлюючи тіньовий сегмент.

Чи може цифрова реформа змінити ситуацію. Реформа усуває процедурний бар'єр: заявницький принцип відкриває дорогу до швидкого відкриття маршрутів там, куди перемістився попит, а прозорість і цифровий слід звужують простір для ручних рішень. Це реальний потенціал. Але цифровізація без зміцнення контролю не прибирає тіньовий сегмент, бо фіксувати порушення не те саме, що за них карати. Цифровізація змінює канал, яким працює ринок, але сама по собі не гарантує зміни його логіки. Чи стане вона справжньою реформою, а не лише зміною процедури, покаже те, чи почнуть з'являтися нові маршрути саме в дефіцитних областях.

Нарешті, окремої уваги потребують області з квадранта слабого попиту — із рідкою мережею і водночас низьким пасажиропотоком. Тут головна перешкода — економічна: попит надто слабкий, щоб маршрути були прибутковими, тож навіть повністю розблокований ринок сам по собі не створить сполучення, яке буде комерційно збитковим. Для таких територій потрібен окремий інструмент суспільно важливих перевезень, здатний підтримувати соціально необхідні, але не вигідні маршрути.

Рекомендації



Для Мінінфраструктури

Запровадити моніторинг результатів реформи за відповідними показниками. Оскільки заявницький принцип щойно стартував, ключове — відстежити, чи конвертується він у реальне відкриття маршрутів: кількість поданих заявок, частка реально відкритих маршрутів, строк від подання заявки до запуску маршруту, частка відмов.

Розробити методику виявлення дефіцитних міжобласних сполучень. Наша діагностика локалізувала дефіцит на рівні областей; для адресної політики потрібен інструмент, що виявляє його на рівні конкретних напрямків — які пари міст недообслуговані порівняно з попитом.

Створити механізм суспільно важливих перевезень. Для областей зі слабким попитом (квадрант «слабкий попит/деградація») ринковий механізм безсилий: маршрути там комерційно збиткові незалежно від бар'єрів входу. Потрібен інструмент, що дозволяє громадам замовляти соціально необхідні, але не вигідні сполучення — законопроект про суспільно важливі перевезення, який Мінінфраструктури вже визначило серед пріоритетів, прямо адресує цю прогалину.

Зберегти прозорість реєстру на постійній основі. Очищення реєстру силами перевізників уже помітно наблизило картину до реальності; щоб «маршрути-привиди» не накопичувалися знову, актуалізація має бути регулярною, а реєстр заявок, маршрутів і рішень — публічним.

Для Укртрансбезпеки

Посилити доказову ланку контролю. GPS-моніторинг фіксує порушення, але, як показує висока частка скасованих у суді протоколів, фіксація не перетворюється на штрафи. Точкові зміни, що підвищують доказовість (спрощення доведення системності порушень, більш чітке визначення суб'єкта відповідальності), дадуть більший ефект, ніж нові інструменти спостереження.

Ув'язати контроль виконання маршруту з квитковими та GPS-даними. Реформа передбачає санкції за регулярність руху нижчу за 90% на місяць. Щоб їх реально застосовувати, потрібно автоматично бачити, які рейси відбулися, а які ні. Це можливо лише тоді, коли дані GPS-моніторингу й дані про продаж квитків зводяться в одну систему, — тож таку ув'язку варто закласти в її архітектуру одразу, а не добудовувати згодом.

Для місцевої влади / громад / власників автостанцій

Забезпечувати дотримання правил доступу та безпеку пасажирів на місцях посадки. Якщо перевізники ухиляються від використання автостанцій і це лишається безкарним, то це перекладає ризик на пасажирів: посадка-висадка «у полі», без укриття, вбиральні, каси й контролю технічного стану. Тому завдання місцевої влади — стежити за виконанням уже наявних вимог: щоб регулярні маршрути справді працювали через обладнані пункти, а стихійні зупинки поза інфраструктурою припинялися. Це питання і чесної конкуренції, і елементарної якості обслуговування пасажирів.

Підвищити прозорість умов доступу. Незалежно від рівня зборів, оприлюднення тарифів і умов договорів автостанцій знижує невизначеність для перевізників і полегшує виявлення дискримінаційних практик.

Інтегрувати термінали в транспортні вузли. Периферійне розташування станцій — окремий бар'єр; там, де це можливо, наближення терміналів до залізничних і міських вузлів підвищує їхню привабливість і для пасажирів, і для легальних перевізників.

Для Верховної Ради

Ухвалити рамку суспільно важливих перевезень та оновлену модель пільгових перевезень. Це закриває два розриви — фінансування збиткових соціально потрібних маршрутів і компенсації пільгового проїзду — які лежать поза межами цифрової реформи.

Посилити інструменти проти нелегального сегмента. Цифровий контроль сам по собі тінь не прибирає; потрібні норми, що підвищують ризик нелегальної роботи (контрольна закупівля послуг, заборона автостанціям обслуговувати нелегалів, реальні санкції за посадку пасажирів поза обладнаними пунктами).

Уточнити відповідальність і виконання санкцій. На ринку є наскрізна проблема: порушення фіксують, але покарати за них часто не вдається. Щоб санкції спрацьовували, потрібно усунути дві причини цього: нечітке визначення того, хто саме відповідає за порушення (перевізник чи водій) і надто високий поріг доведення.



Додаток 1. Найдовші міжобласні коридори

Десять маршрутів найбільшої заявленої протяжності у відкритому реєстрі міжобласних маршрутів, травень 2026 року

Номер маршруту	Назва маршруту	Довжина, км	Перевізник
1579/1580	Слов'янськ – Київ - Трускавець	1 319	ТОВ "ААЗ Трейдинг-Автолюкс"
737/736	Залізний Порт - Луцьк	1 097	ТОВ "ААЗ Трейдинг-Автолюкс"
637/638	Хуст - Одеса	1 088	ТОВ "Турист"
785/786	Очаків - Трускавець	1 026	ФОП Павлюк В.І., ПП "-Інтертранс-"
783/784	Харків - Чернівці	1 025	ТДВ "Денисівка"
901/902	Бахмут - Ізмаїл	994	ФОП Гончар С.О.
879/880	Миколаїв - Ковель	986	ТОВ "ЛТГ Транс", ТОВ "Віта-Логістик"
631/632	Кілія - Харків	968	ТОВ "Авто-ОВІ", ПП "-Інтертранс-", ТОВ "Старбус Авто", ТОВ "Автолайн Одеса", ТОВ "Север-Авто", ТОВ "АТП-15107"
1539/1540	Кам'янець-Подільський - Харків	942	ФОП Павлюк В.І., ТОВ "Тензор Білдінг Груп", Автобусні Лінії України, ТОВ "КІО-Транс"
1659/1660	Кам'янець-Подільський - Харків	942	ФОП Павлюк В.І., ТОВ "Север-Авто"

Джерело: відкритий реєстр міжобласних маршрутів Укртрансбезпеки.

Застереження: протяжність наведено за даними реєстру, тобто за заявленою довжиною маршруту. Для частини коридорів, кінцеві пункти яких розташовані в прифронтових або окупованих містах, заявлена довжина може не відповідати фактичному плечу перевезення: реальний маршрут із високою імовірністю вирушає не зі зазначеного терміналу, а з проміжної точки на підконтрольній території. До оновлення мережі через конкурсні процедури 2026 року такі записи зберігаються в реєстрі в первісному вигляді.

Додаток 2. Конфігурація мережі за областями, 2021

Область	Маршрути 2021	Унікальні перевізники 2021	Сер. довжина 2021, км
Вінницька	165	66	221,1
Волинська	238	51	155,7
Дніпропетровська	324	60	226,0
Донецька	157	28	284,8
Житомирська	278	38	127,0
Закарпатська	25	15	356,5
Запорізька	222	47	240,8
Івано-Франківська	241	71	151,5
Київська	89	28	151,1
Кіровоградська	208	40	122,6
Луганська	69	12	224,3
Львівська	226	67	174,0
Миколаївська	241	33	201,2
Одеська	223	41	264,3
Полтавська	242	47	149,5
Рівненська	259	69	155,0
Сумська	120	48	223,0
Тернопільська	220	76	156,9
Харківська	159	67	316,9
Херсонська	177	33	241,8
Хмельницька	230	80	163,7
Черкаська	279	52	189,6
Чернівецька	148	50	162,3
Чернігівська	202	36	144,4
м. Київ	969	180	252,9
АР Крим	32	2	559,4
м. Севастополь	5	0	615,6

Топ 10 перевізників 2021

Перевізник	Кількість маршрутів	Частка за кількістю маршрутів у відкритому реєстрі
ПАТ "Північтранс"	127	3,2%
ТОВ ВКФ "Ігрек"	64	1,6%
ТОВ "ААЗ Трейдинг-Автолюкс"	54	1,4%
ПАТ "Світловодське АТП-13507"	47	1,2%
ТДВ "Оріон-Авто"	44	1,1%
ТЗОВ "Львівське АТП-14631"	44	1,1%
ТОВ "АТП-15307"	42	1,1%
ТОВ "Турист"	39	1,0%
ТОВ "Миколаїв-Авто"	38	1,0%
ТОВ "Круїз-Авто"	38	1,0%

Додаток 3. Просторова забезпеченість міжобласною мережею за областями, 2021 рік

Область	Еквівалент маршрутів	На 100 тис. населення	На 1 тис. км ²	На 10 громад
Вінницька	84,4	5,6	3,2	13,4
Волинська	145,6	14,2	7,2	27,0
Дніпропетровська	197,1	6,3	6,2	22,9
Житомирська	162,9	13,7	5,5	24,7
Закарпатська	18,6	1,5	1,5	2,9
Запорізька	43,0	2,6	1,6	6,4
Івано-Франківська	139,0	10,2	10,0	22,4
Київська	45,6	2,5	1,6	6,6
Кіровоградська	94,6	10,4	3,8	19,3
Львівська	54,1	2,2	2,5	7,4
Миколаївська	144,1	13,1	5,9	27,7
Одеська	86,0	3,6	2,6	9,5
Полтавська	111,3	8,2	3,9	18,5
Рівненська	132,0	11,5	6,6	20,6
Сумська	65,7	6,3	2,8	12,9
Тернопільська	124,3	12,1	9,0	22,6
Харківська	63,3	2,4	2,0	11,3
Херсонська	65,0	6,4	2,3	13,3
Хмельницька	111,1	9,0	5,4	18,5
Черкаська	162,1	13,9	7,8	24,6
Чернівецька	46,4	5,2	5,7	8,9
Чернігівська	95,0	9,8	3,0	16,7
Довідково (поза матрицею 2021)				
Донецька	61,0	1,5	2,3	9,2
Луганська	30,7	1,5	1,2	8,3
м. Київ	268,1	9,1	319,6	268,1

Джерело: власні розрахунки, за даними реєстру (маршрути, чинні у 2021 році за строком дії договору) та офіційною адміністративно-статистичною інформацією 2021 року.

Примітка: до порівняння за 2021 рік включено 22 області. Донецьку та Луганську області виключено через часткову окупацію ще з 2014 року (спотворені знаменники); м. Київ також не входить до матриці 2021 року.

Додаток 4. Навантаження на міжобласну мережу за областями, 2021 рік

Область	Пасажир и на 1 екв. маршрут у, тис.	Пасажироо біг на 1 екв. маршруту, тис. пас.км	Міжміськ і пасажир и на 1 екв. маршрут у, тис.	Частка міжміськ их пас./ частка маршруті в	Частка пасажирообіг у/ частка маршрутів
Вінницька	575	9287	55,7	2,67	1,62
Волинська	213	6318	26,1	1,49	1,32
Дніпропетровська	318	7285	28,4	1,62	1,51
Житомирська	226	4320	19,0	1,04	0,86
Закарпатська	984	20233	48,5	3,37	5,13
Запорізька	1097	14594	23,3	0,42	0,96
Івано-Франківська	336	4874	13,7	0,74	0,96
Київська	1210	34481	107,5	5,15	6,02
Кіровоградська	304	3672	7,4	0,32	0,57
Львівська	1492	25009	129,3	2,90	2,04
Миколаївська	280	5638	5,6	0,31	1,15
Одеська	559	19063	37,2	1,34	2,51
Полтавська	238	5071	7,2	0,31	0,80
Рівненська	351	4715	22,7	1,08	0,82
Сумська	535	4080	18,3	0,94	0,76
Тернопільська	292	4673	29,0	1,53	0,90
Харківська	826	12620	39,5	1,47	1,71
Херсонська	287	5845	30,8	1,06	0,73
Хмельницька	293	3391	20,7	0,94	0,56
Черкаська	170	1925	8,0	0,44	0,38
Чернівецька	279	9234	23,7	0,70	0,99
Чернігівська	253	3120	10,5	0,46	0,50
Довідково (поза матрицею 2021)					
Донецька	1460	15127	34,4	1,25	2,00
Луганська	122	1760	9,8	0,41	0,27

Джерело: власні розрахунки за даними реєстру (маршрути 2021 року) та офіційної статистики пасажирських автоперевезень за 2021 рік.

Примітка: усі показники — на один «еквівалент маршруту». «Частка міжміських пасажирів/частка маршрутів», більша за одиницю, означає, що область обслуговує більшу частку міжміського попиту, ніж має частку маршрутів. Донецьку та Луганську області наведено лише для довідки (часткова окупація з 2014 року); м. Київ до порівняння не входить.

Додаток 5. Забезпеченість областей міжобласною мережею за композитною оцінкою, 2021 рік

Область	Індекс покриття	Індекс навантаження	Підсумкова оцінка	Група забезпеченості
Черкаська	86,2	99,3	92,8	Висока
Волинська	88,2	88,9	88,5	Висока
Миколаївська	81,0	93,4	87,2	Висока
Івано-Франківська	82,5	90,6	86,6	Висока
Тернопільська	83,8	87,8	85,8	Висока
Житомирська	76,9	92,5	84,7	Висока
Рівненська	70,2	87,9	79,1	Вище середньої
Кіровоградська	54,7	94,3	74,5	Вище середньої
Хмельницька	56,0	91,3	73,7	Вище середньої
Полтавська	48,0	94,6	71,3	Вище середньої
Дніпропетровська	58,0	84,6	71,3	Вище середньої
Чернігівська	46,3	95,3	70,8	Вище середньої
Чернівецька	34,5	84,9	59,7	Середня
Херсонська	30,1	86,2	58,2	Середня
Сумська	31,1	85,2	58,1	Середня
Вінницька	31,5	68,7	50,1	Середня
Одеська	18,9	64,1	41,5	Середня
Харківська	15,9	63,4	39,6	Нижче середньої
Запорізька	8,1	58,9	33,5	Нижче середньої
Закарпатська	0,0	49,2	24,6	Нижче середньої
Львівська	11,9	9,7	10,8	Низька
Київська	8,4	13,0	10,7	Низька
Довідково (поза матрицею 2021)				
Донецька	88,2	88,9	88,5	
Луганська	13,5	93,1	53,3	
м. Київ	54,6	97,5	76,1	

Джерело: власні розрахунки.

Додаток 6. Річна динаміка пасажирських автоперевезень, 2019 – 2025

Рік	Пасажири автобусами, млн	Міжміський сегмент, млн	Частка міжміського	Пасажиро-обіг автобусів, млн пас.км	Сер. поїздка, км	Оцінка міжобласних пасажирів (70%), млн	Оцінка міжобласного пасажиро-обігу, млн пас.км
2019	1 805,0	121,7	6,7%	33 879,9	18,8	85,2	1 599,0
2020	1 084,0	68,9	6,4%	19 092,2	17,6	48,2	849,5
2021	1 089,3	61,2	5,6%	18 763,5	17,2	42,8	737,9
2022	669,9	38,2	5,8%	12 498	18,9	26,8	499,1
2023	812,6	44,1	5,5%	15 609,1	19,2	30,9	593,0
2024	915,8	52,9	5,8%	17 979,4	19,6	37,0	727,3
2025	932,3			19 342,2	20,7		

Джерело: Держстат, власні розрахунки





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>

