

**Богдан ПУШКАР**, кандидат географічних наук,  
доцент кафедри географії України і туризму, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7134-7413>  
Тернопільський національний педагогічний університет імені Володимира Гнатюка,  
46015, вул. М.Кривоноса, 2, м. Тернопіль, Україна

**Зоряна ПУШКАР**, кандидат географічних наук,  
доцент кафедри менеджменту, публічного управління та персоналу  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5695-2989>  
Західноукраїнський національний університет,  
46009, вул. Львівська 11, м. Тернопіль, Україна

### ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ В УМОВАХ ПІДВИЩЕНИХ БЕЗПЕКОВИХ РИЗИКІВ

*У статті проаналізовано організацію безпечного транспортного обслуговування туристів в умовах підвищених ризиків, зокрема в контексті воєнного стану в Україні. Окреслено класифікацію основних видів безпекових загроз, таких як військові дії, ДТП, пандемічні обмеження та природні катаклізми. Розглядаються організаційні заходи з мінімізації ризиків: планування безпечних маршрутів, застосування IT-рішень, підготовка персоналу та страхування; європейський досвід управління ризиками та українські кейси адаптації туристичних перевезень, а також рекомендації щодо впровадження стандартів безпеки, "розумного" транспорту та участі громад у формуванні безпечного туристичного середовища.*

**Ключові слова:** туризм, транспортне обслуговування, безпека, ризики, логістика, воєнний стан, IT-рішення, Smart Mobility.

---

**Bohdan PUSHKAR**, Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor,  
Department of Geography of Ukraine and Tourism, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7134-7413>  
Ternopil Volodymyr Hnatiuk National Pedagogical University,  
46015, M. Kryvonosa St., 2, Ternopil, Ukraine

**Zoriana PUSHKAR**, Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor,  
Department of Management, Public Administration and Personnel  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5695-2989>  
Western Ukrainian National University,  
46009, Lvivska St. 11, Ternopil, Ukraine

### ORGANIZATION OF TOURIST TRANSPORT SERVICES UNDER CONDITIONS OF INCREASED SECURITY RISKS

*The article examines the organizational and logistical principles of tourist transport services under conditions of increased security risks caused by military operations, technological threats, pandemics, and natural disasters. It emphasizes that safe transportation is a key factor in the competitiveness and sustainability of the tourism industry, particularly under martial law in Ukraine. Based on the analysis of legal acts, a comparison of international and national practices, and case studies of Ukrainian tourist companies, the study identifies the main challenges and directions for improving safety logistics in tourism.*

*It is found that the modern system of tourist transportation faces multiple threats, including military and terrorist risks, road accidents, pandemic restrictions, and climatic anomalies. The paper presents a classification of these risks and outlines their impact on tourist mobility, transportation costs, and destination image. It is argued that effective risk management requires an integrated approach encompassing the planning of safe routes, digital monitoring of vehicles, insurance, staff training, and coordination with government agencies and emergency services.*

*The study analyzes the experience of EU countries in implementing safety standards (ISO 39001, ISO 31000), developing "smart" transport systems, and applying crisis management and risk assessment tools. It also highlights examples of how Ukrainian tour operators have adapted to wartime conditions through IT solutions, backup routes, mobile safety applications, and partnerships with local communities.*

*The results suggest that the integration of Smart Mobility technologies, risk management systems, and mandatory safety briefings represents a strategic direction for the development of tourist transport. The proposed organizational measures can be applied by tour operators, carriers, local authorities, and state institutions to enhance the efficiency and reliability of tourist transportation in crisis and post-war conditions.*

*As a result of the study of theoretical and practical aspects of the safety of transport services in tourism, the following conclusions can be drawn: Transport services are a key component of the tourism infrastructure, on which the quality,*

*safety and attractiveness of tourist services largely depend. In conditions of increased security risks, especially in Ukraine during martial law, the organization of transportation requires a comprehensive approach taking into account the operational situation, logistics, briefings and technical readiness. The main risks for tourist transportation are: military threats, terrorist attacks, road accidents, pandemics, natural disasters and difficult weather conditions. To reduce risks, it is necessary to implement a number of organizational measures: planning safe routes, using IT solutions (GPS, tracking), insurance, briefings, personnel training and close cooperation with security agencies. World and European experience shows that the integration of intelligent transport systems and security standards is a promising direction of development. Ukrainian tourism companies are already adapting their activities to new realities, implementing crisis management practices, evacuation tourism, and community partnerships. The results of the study can be used by tour operators and carriers to improve route safety management systems; by government agencies to develop strategies for the development of safe tourism and regulatory acts; by higher education institutions to train tourism and transport professionals; by communities to plan local tourism logistics and interact with businesses in emergency situations; and by scientists to conduct further research in the field of security, logistics, and tourism in crises.*

**Keywords:** *tourism, transport services, safety, risks, logistics, martial law, IT solutions, Smart Mobility.*

**Постановка науково-практичної проблеми.** У забезпеченні ефективного транспортного обслуговування виникає дилема: з одного боку, туристи очікують комфортних, швидких і доступних перевезень, з іншого - зростає потреба у дотриманні суворих вимог безпеки. Особливо актуальним є питання балансування між відкритістю туристичних маршрутів і необхідністю контролю, моніторингу та обмежень, які можуть негативно впливати на туристичний досвід. Отже, ключовим завданням є розробка таких підходів до організації транспортних послуг, які одночасно забезпечують мобільність і безпеку туристів.

**Актуальність та новизна дослідження.** У сучасних умовах туристична галузь дедалі частіше зіштовхується з викликами, пов'язаними з підвищеними безпековими ризиками. Збройні конфлікти, зокрема війна в Україні, стали серйозним чинником дестабілізації внутрішнього й міжнародного туризму. Техногенні катастрофи, транспортні аварії, стихійні лиха та пандемії, як-от COVID-19, висвітлили вразливість туристичних маршрутів і транспорту як складника інфраструктури безпеки. За цих умов організація транспортного обслуговування туристів повинна не лише забезпечувати мобільність, а й гарантувати максимальний рівень захищеності життя і здоров'я мандрівників.

**Метою статті** є аналіз особливостей організації транспортного обслуговування туристів в умовах підвищених безпекових ризиків, виявлення ефективних практик та формування рекомендацій щодо удосконалення системи туристичних перевезень у сучасних реаліях.

Об'єктом дослідження виступає система транспортного обслуговування у сфері туризму. Предметом дослідження є організаційні механізми та інструменти забезпечення безпеки під час перевезення туристів в умовах ризиків різного походження.

Для досягнення поставленої мети використано комплекс методів дослідження: аналіз но-

рмативно-правових актів у сфері безпеки туризму та транспортного обслуговування; порівняльний аналіз міжнародних і національних практик організації туристичних перевезень; кейс-стаді, що дають змогу оцінити ефективність заходів безпеки на прикладі окремих туристичних компаній і перевізників в Україні та за кордоном.

**Зв'язок теми статті з важливими науково-практичними завданнями.** Обрана тема дослідження має безпосередній зв'язок з актуальними науковими та практичними завданнями, які стоять перед туристичною галуззю в умовах глобальних і локальних криз. Військові конфлікти, терористичні загрози, пандемії, кліматичні катастрофи та зростання техногенних ризиків значно підвищили вимоги до безпеки в системі туристичних перевезень. Це, у свою чергу, актуалізує необхідність наукового осмислення сучасних викликів та пошуку ефективних організаційних моделей забезпечення захищеності туристів під час транспортування.

З наукової точки зору тема торкається міждисциплінарного поля, де перетинаються питання туристичних технологій, транспортної логістики, кризового управління, безпеки життєдіяльності та державного регулювання. Дослідження сприяє розвитку наукової думки щодо поєднання мобільності та безпеки як ключових складників сталого розвитку туризму. З практичного боку робота відповідає потребам туристичних компаній, перевізників, органів місцевого самоврядування та державних структур у розробці ефективних механізмів організації перевезень із дотриманням стандартів безпеки.

Результати дослідження можуть бути використані для підвищення якості туристичних послуг, мінімізації ризиків для мандрівників та удосконалення нормативно-правового забезпечення сфери туристичних перевезень.

**Аналіз публікацій за темою досліджень.** Сучасні проблеми організації транспортного обслуговування туристів в умовах підвищених

безпекових ризиків висвітлено у працях Марків А.Г. [1], яка включає огляд нормативної бази й практичних підходів до забезпечення безпеки в туризмі, зокрема безпека транспортних перевезень. Писаревський І.М., Погасій С.О., Поколюда М.М. [2] розглядають транспортні обслуговування туристів, включно з питаннями страхування, інтеграції різних видів транспорту та безпеки перевезень; Коробко А.О.[3] аналізує, як оптимізація маршрутів може зменшити транспортну втому та підвищити безпеку туристів; Піддубний О.В. досліджує оптимізацію логістики туристичних потоків, тренінгу персоналу та аналізу міжнародного досвіду[4].

Угоднікова О. І., Вяткін К. І. та Колесник Т. М. роблять акцент на державні інструменти (регулювання, координація) безпеки туристів [5], Фалович Н.М. та ін. [6] розкривають технічну безпеку та надійність транспортних мереж регіону; Wenlu Du, Ankan Dash, Jing Li, Hua Wei, Guiling Wang [7] аналізують безпеку в транспортному менеджменті, зокрема кіберфізичні загрози, що релевантно для туристичних маршрутів; Kelarestaghi, Foruhandeh et al.[8] досліджують вразливості транспортних систем до кібератак і заходів мінімізації ризиків.

Отже, тема безпеки в транспортному обслуговуванні туристів охоплює урядові механізми управління, технічну безпеку руху та кіберзахист, глобальну перспективу через бібліометрію й сучасні технології.

**Виклад основного матеріалу.** Транспортне обслуговування в туризмі є ключовим елементом туристичної інфраструктури, без якого неможливе повноцінне функціонування туристичного продукту. Воно включає в себе забезпечення переміщення туристів до місць призначення, між ними та у зворотному напрямку, а також під час екскурсійних та інших програм.

Особливостями транспортного обслуговування в туризмі є його комплексність, тісна взаємодія з іншими видами туристичних послуг (розміщення, харчування, організація дозвілля), гнучкість до змін у попиті та сезонність. Окрім того, сучасні безпекові виклики вимагають врахування нових чинників: моніторингу маршрутів, швидкого реагування на надзвичайні ситуації, страхування та технічної готовності транспортних засобів. Залежно від характеру туристичної подорожі та її тривалості, застосовуються різні види перевезень.

**Автобусні перевезення** – є найбільш поширеним видом у внутрішньому та міжнародному туризмі. Переваги включають мобільність, можливість організації зупинок для огляду пам'яток, економічність. Проте в умовах

воєнних ризиків автобусні маршрути потребують ретельного аналізу потенційних загроз, вибору безпечних доріг та оперативної координації з місцевими органами влади.

**Залізничні перевезення** – забезпечують високий рівень комфорту, особливо у нічних поїздах, та можуть бути вигідними з точки зору вартості. У кризових умовах перевагою залізниці є чітка логістика, а недоліком - залежність від графіків та обмеженість у зміні маршруту.

**Авіаційні перевезення** – незамінні для міжнародного туризму або у випадках, коли час є критичним фактором. У періоди загроз безпеці авіаперевезення стикаються з численними обмеженнями: закриттям повітряного простору, змінами у маршрутах, необхідністю підвищених заходів авіаційної безпеки.

**Трансфери** – це короткі перевезення між пунктами прибуття туристів (аеропорт, вокзал) та місцем їхнього розміщення. Часто включаються до складу туристичного пакета. Надійність трансферу формує перше враження про подорож і має відповідати як критеріям безпеки, так і комфорту.

**Екскурсійні маршрути** – організовуються в межах туристичних програм і мають бути максимально адаптовані до логістичних умов регіону та вимог безпеки. Важливо, щоб маршрути проходили лише через зони з підтвердженим стабільним безпековим станом.

Транспортна логістика у сфері туризму є системою організації ефективного та безпечного переміщення туристів, що включає планування маршрутів, управління перевезеннями, координацію з партнерами та забезпечення інформаційного супроводу. Основна мета логістики в туризмі – забезпечити якісне пересування туристів з мінімальними часовими, фінансовими та ризиковими витратами.

У сучасних умовах, коли безпекові ризики (військові дії, терористичні загрози, природні катастрофи тощо) стають вирішальними для туристичних поїздок, роль логістики значно зростає. Серед пріоритетних завдань логістичного супроводу - аналіз безпекової ситуації на маршрутах, планування альтернативних шляхів, підготовка до евакуаційних дій у разі потреби, взаємодія з органами державної влади та службами реагування. Таким чином, ефективна транспортна логістика не лише сприяє якісному обслуговуванню туристів, а й забезпечує стратегічну стійкість туристичної діяльності у кризових умовах.

Організація туристичних перевезень потребує врахування різноманітних ризиків, які можуть безпосередньо вплинути на безпеку,

ефективність та стабільність функціонування транспортної інфраструктури у сфері туризму. Згідно з підходами, викладеними у працях сучасних дослідників [9;10], безпекові ризики доцільно класифікувати за такими основними категоріями:

**Військові та терористичні загрози.** Збройні конфлікти, теракти, замінування транспортних шляхів і критичної інфраструктури створюють пряму загрозу для туристичних маршрутів, особливо в регіонах із підвищеним рівнем нестабільності. За даними [11] ВТО, туристичні потоки різко скорочуються у зонах військових дій або після терористичних атак, оскільки безпека є визначальним фактором при виборі напрямку подорожі.

У зв'язку з війною в Україні, зростає роль моніторингу оперативної інформації про безпечність маршрутів, використання лише перевірених перевізників та розробки гнучких планів евакуації туристів у разі загрози [12].

**Дорожньо-транспортні пригоди.** ДТП є одним із найчастіших ризиків, які впливають на безпеку туристів під час перевезень. За статистикою ВООЗ [13], дорожньо-транспортні пригоди щороку забирають життя понад 1,2 млн осіб у світі, і туристи, як тимчасові користувачі транспорту в незнайомих умовах, особливо вразливі. Ризик підвищується у країнах з низьким рівнем контролю за технічним станом транспорту та порушеннями правил дорожнього руху.

**Пандемічні обмеження.** Пандемія COVID-19 продемонструвала, наскільки вразливим є туристичний сектор до біологічних загроз. Закриття кордонів, обмеження перевезень, карантинні заходи, сертифікація вакцинації, тестування – усе це стало новими викликами для транспортної логістики у туризмі [14]. Постпандемічна реальність вимагає адаптивного планування перевезень з урахуванням можливих спалахів нових вірусів та зміни регуляторних норм.

**Погодні умови та стихійні лиха.** Природні катастрофи (повені, снігові бурі, землетруси, урагани) та складні погодні умови (туман, ожеледь, спека) також впливають на безперервність туристичних перевезень. Кліматичні ризики є все більш значущими в умовах глобальних змін клімату. Збої у русі транспорту через погодні умови здатні призвести до затримок, скасування рейсів, підвищення витрат на логістику, а іноді – до травм чи загибелі туристів.

Безпекові ризики істотно обмежують туристичну мобільність. Основні наслідки вклю-

чають:

✓ **Зниження попиту на перевезення в ризикованих напрямках.** Туристи переважно уникають маршрутів із високим рівнем небезпеки.

✓ **Зміна або скасування маршрутів.** Туроператори змушені переглядати логістику у зв'язку з тимчасовою або тривалою недоступністю окремих регіонів.

✓ **Зростання витрат.** Додаткові витрати на страхування, охоронні заходи, логістичні зміни, резервні маршрути підвищують вартість туристичного пакета.

✓ **Погіршення іміджу туристичних дестинацій.** Часті згадки про ризики у ЗМІ формують негативне сприйняття регіону серед потенційних туристів.

✓ **Психологічний тиск на туристів.** Підвищена тривожність і невизначеність змушують багатьох відмовлятися від подорожей узагалі.

Як показує дослідження [15] European Travel Commission, навіть за умов часткової стабілізації ситуації, повернення до докризових обсягів перевезень є тривалим процесом, що вимагає активного управління ризиками та адаптації транспортної політики до нових реалій.

В умовах збройної агресії проти України організація безпечного перевезення туристів набуває критичного значення. Туристичні оператори, транспортні компанії, органи влади та безпекові служби змушені діяти у посиленому координаційному режимі, застосовуючи сучасні технології та оперативні рішення. Безпека під час перевезень повинна бути інтегрована у всі етапи організації туристичної подорожі.

Планування безпечних маршрутів в умовах воєнного стану вимагає використання оперативної аналітичної інформації про ситуацію в регіонах, включаючи:

- карти бойових дій, зони ракетної небезпеки, тимчасово окуповані території;
- заборони на проїзд або перекриття ділянок через військові чи аварійні обставини; наявність укриттів, стан дорожньої інфраструктури, блокпостів та патрулів.

Для цього використовуються ресурси ГУР МО України, ДСНС, Національної поліції, онлайн-карти «Дія» та інтегровані рішення Google Crisis Response. Як зазначає Державне агентство розвитку туризму України (ДАРТ), планування перевезень має бути адаптивним, із резервними маршрутами на випадок надзвичайних ситуацій [16].

**Використання сучасних ІТ-рішень**

(GPS, онлайн-моніторинг, трекінг туристів). Цифровізація туристичних послуг стала необхідною умовою безпеки:

✓ **GPS-навігація** дозволяє в режимі реального часу контролювати переміщення транспорту;

✓ **онлайн-моніторинг автобусів та пасажирів** (через сервіси типу UMT, EasyWay, Wialon) допомагає диспетчерам координувати дії у разі змін ситуації;

✓ **мобільні додатки для туристів** (типу TravelSafe або чат-ботів у Telegram) дозволяють оперативно інформувати про загрози, евакуаційні пункти, нові маршрути.

За дослідженням [17], використання IT-рішень знижує ризик втрати контакту з туристами, особливо під час внутрішньої міграції або евакуації.

**Підготовка водіїв і супроводжуючого персоналу.** Водії та персонал, що супроводжує туристів, мають проходити спеціалізовані інструктажі:

- з безпеки дорожнього руху та першої медичної допомоги;
- поведінки під час повітряної тривоги, артобстрілу, евакуації;
- взаємодії з військовими та поліцією на блокпостах.

Рекомендації щодо таких тренінгів надає ДСНС, а також Міністерство інфраструктури України. За даними Асоціації автомобільних перевізників України [18], лише 34% компаній надають персоналу повний безпековий інструктаж, що потребує покращення в умовах загроз.

**Страховання туристів і перевізників.** Страховання – обов'язковий елемент захисту як туриста, так і перевізника. В умовах воєнного стану актуальними є: медичне страхування, що покриває наслідки поранень або травм; страхування від нещасного випадку під час поїздок у прикордонні зони; страхування відповідальності перевізника, яке включає ризики, пов'язані з безпековими інцидентами.

Страхові компанії, як от «ARX», «УНІКА», «VUSO», адаптували свої продукти до військових реалій, розширивши перелік покриття [21]. Однак туристичні агенції повинні ретельно перевіряти наявність активної страховки перед поїздками.

Належна організація безпеки перевезень неможлива без співпраці з правоохоронними органами та службами ДСНС:

- погодження маршрутів із обласними військовими адміністраціями;
- супроводу/перевірок транспортних засобів поліцією;

- забезпечення доступу до сховищ та медичних пунктів на маршруті;
- інформаційної взаємодії з ДСНС щодо рівня тривоги, ризиків мінування, стихійних явищ.

У 2022–2024 роках Уряд України запровадив рекомендації щодо співпраці туристичних операторів із державними органами у межах стратегії адаптивного туризму [20]. Ці дії дозволяють своєчасно реагувати на загрози та забезпечити правовий захист туристів.

З початком повномасштабної агресії РФ у 2022 році система туристичних перевезень в Україні зазнала кардинальних змін. Багато маршрутів було зруйновано або закрито, а логістичні рішення туристичних компаній трансформувалися відповідно до ситуації воєнного часу. Туристичні перевезення, особливо внутрішні, стали залежними від таких чинників, як: наявність безпечних коридорів; регулярні оновлення карт ризику; дотримання режимів комендантської години; забезпечення туристів базовими інструкціями дій під час тривоги чи обстрілу.

Такі компанії, як Join UP, Travel Professional Group, TABI Travel, Visit Ukraine, адаптували маршрути та запровадили: режим гнучкого бронювання з можливістю скасування у разі небезпеки; інтеграцію з мобільними додатками типу «Повітряна тривога» чи «Тривога»; маршрути вихідного дня в регіонах, максимально віддалених від бойових дій (Карпати, Поділля, Закарпаття).

У деяких випадках туризм став інструментом відновлення економіки громад, з урахуванням підвищених стандартів безпеки [16; 21]. Активно впроваджується партнерство з ДСНС, місцевими військовими адміністраціями, поліцією та волонтерами, які надають супровід чи інформування.

У країнах ЄС розроблена багаторівнева система управління ризиками у сфері туристичних перевезень, яка включає:

✓ оціночні платформи ризиків (Risk Assessment Tools - R.A.T.) при плануванні маршрутів;

✓ обов'язкову сертифікацію перевізників за стандартами ISO 39001 (дорожня безпека);

✓ централізовані платформи кризового реагування, як-от *European Travel Information and Authorisation System* (ETIAS), *EU Civil Protection Mechanism* тощо.

У Німеччині, Франції, Іспанії, Австрії діють мобільні групи безпеки при туристичних автобусах (особливо на великих подієвих заходах), а компанії, що здійснюють трансфери, зо-

бов'язані повідомляти про рух транспортних засобів до місцевих кризових центрів у разі надзвичайної ситуації.

Країни Балтії запровадили моделі, що включають інтеграцію туристичного трекінгу через програми типу *SafeTrip*, *Re-Open EU*, які не лише показують статус країни щодо COVID/ терактів, а й підказують туристам маршрути евакуації.

У 2023 році українська компанія Join UP адаптувала внутрішні тури до умов воєнного стану, запровадивши динамічне оновлення маршрутів у реальному часі. Автобуси компанії обладнані GPS-трекерами, а водії мають доступ до закритих Viber-каналів із актуальною інформацією про обстріли чи мінування доріг [17].

Німецький перевізник FlixBus (ЄС) інтегрував систему інформування пасажирів через мобільний додаток про зміни в маршруті через страйки, стихійні лиха, військові загрози. Компанія співпрацює з місцевими органами влади для надання резервних маршрутів у надзвичайних випадках. Також FlixBus застосовує стандарт ISO 39001 для всіх водіїв [22].

Інформаційний портал Visit Ukraine. Today (Україна) організував евакуаційні тури та трансфери з небезпечних регіонів, а також тури «безпечного туризму» в Карпатах. Кожен автобус супроводжується інструктажем із безпеки та доступом до гарячої лінії допомоги туристам.

Після терактів у Туреччині та Тунісі міжнародна компанія TUI Group оновила протоколи безпеки: на кожному маршруті працюють локальні менеджери з кризових ситуацій, діє модуль попередження про ризик на сайті для туристів, а всі співробітники проходять сертифікацію з безпеки за стандартами ЕСТАА [23].

У XXI столітті, особливо в умовах зростання глобальних загроз – військових, біологічних, кліматичних – безпека туристичних перевезень поступово переходить із суто технічного завдання в стратегічний пріоритет національного та міжнародного рівнів. Для забезпечення сталої та надійної туристичної мобільності важливими є наступні напрями розвитку:

#### 1. Розвиток стандартів безпеки:

✓ уніфікація стандартів безпеки у сфері туристичного транспорту на міжнародному рівні (зокрема, ISO 39001, ISO 31000);

✓ впровадження обов'язкової сертифікації перевізників і туристичних операторів щодо дотримання безпекових протоколів;

✓ періодичний аудит маршрутів, інфраструктури та стану транспортних засобів.

В Україні потребує актуалізації Національ-

на стратегія з питань безпеки дорожнього руху з урахуванням туристичного компоненту. Водночас розробка галузевих стандартів з урахуванням умов воєнного стану є одним із завдань для МІУ, ДАРТ, ДСНС та турсервісера та турсервісера спільноти.

#### 2. Впровадження "розумних" транспортних систем.

Технології відіграють все більшу роль у захисті туристів під час перевезень. Зокрема, перспективними є:

✓ інтелектуальні транспортні системи (ITS), які забезпечують інтеграцію GPS, Big Data, AI для аналізу ризиків у режимі реального часу;

✓ автоматизовані попередження про загрози (погодні, терористичні, військові) на основі супутникових та відкритих даних;

✓ використання дронів для моніторингу маршрутів у важкодоступних регіонах або зонах ризику;

✓ "розумні автобуси" з датчиками безпеки, відеоспостереженням, кнопками SOS та інтерактивними екранами з інструктажами.

У країнах ЄС уже реалізуються проекти *Smart Mobility for Tourists*, *SafeTrip AI* (Нідерланди, Австрія), які дозволяють оперативно адаптувати логістику до зміни умов.

#### 3. Інтеграція безпекових інструктажів у туристичні продукти.

Очікується, що інструктажі з безпеки стануть обов'язковим елементом туристичного обслуговування як в Україні, так і за кордоном. Зокрема:

✓ тури будуть містити інформаційні модулі: як діяти під час повітряної тривоги, як користуватись укриттям, які документи мати при собі;

✓ мобільні додатки туриста міститимуть інтегровані функції тривоги, повідомлення про НС, інструкції евакуації;

✓ персонал турів (гіди, водії) проходитиме обов'язкову підготовку щодо кризових дій, домедичної допомоги, психологічної підтримки туристів у стресових ситуаціях.

Уже сьогодні туристичні оператори в Україні (наприклад, *Visit Ukraine*, *Ukrainian Trails*) надають туристам безпекові чек-листи, інструкції та доступ до гарячих ліній.

#### 4. Державна політика та роль місцевих громад.

Ефективний розвиток безпечного туристичного транспорту неможливий без:

✓ системної державної підтримки (програми субсидій на оновлення транспорту, страхування перевізників, інформаційна підтримка

туроператорів);

✓ **розвитку місцевих планів реагування**, які мають включати інтереси туризму (сховища, логістичні маршрути, системи сповіщення);

✓ **партнерства між громадою та бізнесом**, коли місцеві адміністрації координують евакуаційні або туристичні маршрути, надають інформацію про безпечні території, організують супровід.

Згідно з проектом «Мандруй Україною безпечно», який реалізується під егідою ДАРТ та Мінреінтеграції, вже діють пілотні механізми оцінки безпеки регіонів для туристичних подорожей. Це приклад можливої моделі інтеграції безпеки у стратегії сталого туризму.

Отже, перспективи розвитку безпечного транспортного обслуговування в туризмі зумовлюють перехід від реактивних дій до проактивного управління ризиками з опорою на технології, партнерства та стандарти. Для України ці процеси є не лише актуальними, а й критично необхідними – у контексті як сьогодення, так і післявоєнного відновлення туристичної галузі.

**Висновки та перспективи використання результатів дослідження.** У результаті дослідження теоретичних та практичних аспектів безпеки транспортного обслуговування в туризмі можна зробити такі висновки:

Транспортне обслуговування є ключовим компонентом туристичної інфраструктури, від якого значною мірою залежить якість, безпека та привабливість туристичних послуг. В умовах підвищених безпекових ризиків, особливо в

Україні в період воєнного стану, організація перевезень вимагає комплексного підходу з урахуванням оперативної ситуації, логістики, інструктажів та технічної готовності.

Основними ризиками для туристичних перевезень є: військові загрози, теракти, ДТП, пандемії, стихійні лиха та складні погодні умови. Для зниження ризиків необхідно впроваджувати низку організаційних заходів: планування безпечних маршрутів, використання ІТ-рішень (GPS, трекінг), страхування, інструктажі, підготовка персоналу та тісна співпраця з органами безпеки. Світовий і європейський досвід свідчить, що інтеграція інтелектуальних транспортних систем і стандартів безпеки є перспективним напрямом розвитку.

Українські туристичні компанії вже адаптують власну діяльність до нових реалій, впроваджуючи практики кризового менеджменту, евакуаційного туризму та партнерства з громадами.

Результати дослідження можуть бути використані туристичними операторами та перевізниками – для удосконалення систем управління безпекою на маршрутах; органами державної влади – для розробки стратегій розвитку безпечного туризму та нормативно-правових актів; закладами вищої освіти – у підготовці фахівців туристичного та транспортного профілю; громадами – для планування локальної туристичної логістики та взаємодії з бізнесом у надзвичайних умовах; науковцями – для подальших досліджень у сфері безпеки, логістики й туризму в умовах криз.

#### Література:

1. Марків І. П. Безпека туризму як вагомий фактор розвитку галузі. *Сучасні проблеми і перспективи економічної динаміки: матеріали VIII Всеукр. наук.-практ. конф.* (Умань, 18 листопада 2021р.). Умань: Візаві, 2021. С. 624-628. URL: [https://tourlib.net/statti\\_ukr/markiv.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/markiv.htm)
2. Організація туризму: підручник / І. М. Писаревський, С. О. Погасій, М. М. Покоłodна [та ін.]; за ред. І. М. Писаревського. Харків: ХНАМГ, 2008. 541 с. URL: [https://tourlib.net/books\\_ukr/pysarevsky.htm](https://tourlib.net/books_ukr/pysarevsky.htm)
3. Коробко А. О. До питання обґрунтування схем туристичних маршрутів. *Україна і світ: перспективи та стратегії розвитку*. 2015. № 1. URL: [https://tourlib.net/statti\\_ukr/korobko.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/korobko.htm)
4. Піддубний О. В. Забезпечення ефективності транспортного обслуговування туристів. 2021. URL: <https://dspace.nuft.edu.ua/server/api/core/bitstreams/a5fccf5c-0d05-47ca-9ac2-cfd97957c504/content>
5. Угоднікова О. І., Вяткін К. І., Колесник Т. М. Державні механізми управління безпекою туристів. *Науковий вісник Полісся*. 2019. № 4(16). С. 39-46. DOI: [https://doi.org/10.25140/10.25140/2410-957620184\(16\)39-46](https://doi.org/10.25140/10.25140/2410-957620184(16)39-46)
6. Фалович Н. М., Фалович В. А., Шевчук О. С. [та ін.] Логістична інфраструктура Тернопільської області. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки*. 2022. Вип. 5(36), ч. 2. С. 274–283.
7. Du, W., Dash, A., Li, J., Wei, H., & Wang, G. (2023). *Safety in traffic management systems: A comprehensive survey*. Elsevier. Retrieved from <https://asu.elsevierpure.com/en/publications/safety-in-traffic-management-systems-a-comprehensive-survey>
8. Kelarestaghi, F., Aliahmadi, A., & Khorshidi, A. (2018). *Vehicle security: Risk assessment in transportation*. arXiv. <https://arxiv.org/pdf/1804.07381>
9. Руденко В. Г. Системний підхід до оцінки ризиків у транспортному обслуговуванні туристів. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2022. № 4(56). С. 120 -127.
10. Kozak, M., & Buhalis, D. (2019). *Managing tourist safety and security*. Emerald Publishing.
11. UNWTO. *Tourism and crisis management: Global review*. Retrieved from. (2022). <https://www.unwto.org>
12. Коваленко Т. П. Безпекова логістика туристичних перевезень в умовах воєнного стану. 2023. № 1(34). С. 45–52.
13. World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety*. Retrieved from <https://www.who.int>
14. Sigala, M. (2020). Tourism and COVID-19: Impacts and implications for advancing and resetting industry and research. *Journal of Business Research*, 117, 312–321.

15. European Travel Commission. (2023). *Managing travel risks in the EU*. <https://etc-corporate.org>
16. Державне агентство розвитку туризму України. Рекомендації з організації безпечного туристичного обслуговування. 2023. URL: <https://www.tourism.gov.ua>
17. Kulyk, I., & Petrenko, V. (2023). Digitalization and security in tourism transport during war conditions. *Ukrainian Journal of Tourism Research*, 15(2), 112–120.
18. Асоціація автомобільних перевізників України. Безпека пасажирських перевезень: виклики та рішення. 2023. URL: <https://aap.org.ua>
19. Forinsurer. Аналіз страхових програм для туристів під час воєнного стану в Україні. 2023. URL: <https://forinsurer.com>
20. Кабінет Міністрів України. Стратегія розвитку туризму в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення. 2023. URL: <https://www.kmu.gov.ua>
21. Міністерство культури та інформаційної політики України. Стратегія розвитку туризму 2024–2027. 2024.
22. FlixBus. (2022). *Annual safety & compliance report*. <https://corporate.flixbus.com>
23. TUI Group. (2023). *Crisis & safety management in international tourism*. <https://www.tuigroup.com>

#### References:

1. Markiv, I. P. (2021). *Tourism safety as a significant factor in the development of the industry*. In *Modern problems and prospects of economic dynamics: Proceedings of the 8th All-Ukrainian Scientific-Practical Conference* (Uman, November 18, 2021) (pp. 624–628). Uman: Vizavi. Retrieved from [https://tourlib.net/statti\\_ukr/markiv.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/markiv.htm)
2. Pysarevskiy, I. M., Pohasii, S. O., Pokolodna, M. M., et al. (2008). *Organization of tourism* (I. M. Pysarevskiy, Ed.). Kharkiv: KhNAMG. Retrieved from [https://tourlib.net/books\\_ukr/pysarevsky.htm](https://tourlib.net/books_ukr/pysarevsky.htm)
3. Korobko, A. O. (2015). On the issue of justification of tourist route schemes. *Ukraine and the World: Prospects and Development Strategies*, (1). Retrieved from [https://tourlib.net/statti\\_ukr/korobko.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/korobko.htm)
4. Piddubnyi, O. V. (2021). Ensuring the efficiency of tourist transport services. Retrieved from <https://dspace.nuft.edu.ua/server/api/core/bitstreams/a5fccf5c-0d05-47ca-9ac2-cfd97957c504/content>
5. Uhodnikova, O. I., Vyatkin, K. I., & Kolesnyk, T. M. (2019). State mechanisms of tourist safety management. *Scientific Bulletin of Polissia*, 4(16), 39–46. [https://doi.org/10.25140/2410-957620184\(16\)39-46](https://doi.org/10.25140/2410-957620184(16)39-46)
6. Falovych, N. M., Falovych, V. A., & Shevchuk, O. S., et al. (2022). Logistics infrastructure of Ternopil region. *Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences*, 5(36), part 2, 274–283.
7. Du, W., Dash, A., Li, J., Wei, H., & Wang, G. (2023). *Safety in traffic management systems: A comprehensive survey*. Elsevier. Retrieved from <https://asu.elsevierpure.com/en/publications/safety-in-traffic-management-systems-a-comprehensive-survey>
8. Kelarestaghi, F., Aliahmadi, A., & Khorshidi, A. (2018). *Vehicle security: Risk assessment in transportation*. arXiv. <https://arxiv.org/pdf/1804.07381>
9. Rudenko, V. H. (2022). System approach to risk assessment in tourist transport services. *Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv*, 4(56), 120–127.
10. Rudenko, V. H. (2022). System approach to risk assessment in tourist transport services. *Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv*, 4(56), 120–127.
10. Kozak, M., & Buhalis, D. (2019). *Managing tourist safety and security*. Emerald Publishing.
11. UNWTO. (2022). *Tourism and crisis management: Global review*. Retrieved from <https://www.unwto.org>
12. Kovalenko, T. P. (2023). Security logistics of tourist transportation under martial law conditions. 2023, 1(34), 45–52.
13. World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety*. Retrieved from <https://www.who.int>
14. Sigala, M. (2020). Tourism and COVID-19: Impacts and implications for advancing and resetting industry and research. *Journal of Business Research*, 117, 312–321.
15. European Travel Commission. (2023). *Managing travel risks in the EU*. <https://etc-corporate.org>
16. State Agency for Tourism Development of Ukraine. (2023). *Recommendations on the organization of safe tourist services*. Retrieved from <https://www.tourism.gov.ua>
17. Kulyk, I., & Petrenko, V. (2023). Digitalization and security in tourism transport during war conditions. *Ukrainian Journal of Tourism Research*, 15(2), 112–120.
18. Association of Automobile Carriers of Ukraine. (2023). *Passenger transport safety: Challenges and solutions*. Retrieved from <https://aap.org.ua>
19. Forinsurer. (2023). *Analysis of insurance programs for tourists during martial law in Ukraine*. Retrieved from <https://forinsurer.com>
20. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2023). *Strategy for the development of tourism under martial law and post-war recovery*. Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua>
21. Ministry of Culture and Information Policy of Ukraine. (2024). *Tourism development strategy 2024–2027*.
22. FlixBus. (2022). *Annual safety & compliance report*. <https://corporate.flixbus.com>
23. TUI Group. (2023). *Crisis & safety management in international tourism*. <https://www.tuigroup.com>

Надійшла до редакції 05.09.2025 р.

Прийнята до друку 30.09.2025 р.

Опублікована 29.12.2025 р.

