

# Львівський державний університет фізичної культури імені Івана Боберського



WYŻSZA SZKOŁA  
NAUK O ZDROWIU



# ІННОВАЦІЇ, ГОСТИННІСТЬ, ТУРИЗМ: НАУКА, ОСВІТА, ПРАКТИКА

*Збірник тез доповідей  
IV Всеукраїнської  
науково-практичної конференції  
молодих учених  
з міжнародною участю  
(30 травня 2024 року, м. Львів)*

м. Львів

30 травня 2024 року



**Рецензенти:**

доктор історичних наук, професор

**Наталія ЧОРНА**

*(Вінницький торговельно-економічний інститут  
Державного торговельно-економічного університету)*

доктор педагогічних наук, професор

**Мирослава ДАНИЛЕВИЧ**

*(Львівський державний університет фізичної культури імені Івана Боберського)*

*Рекомендувала до друку вчена рада*

*Львівського державного університету фізичної культури імені Івана Боберського  
(протокол № 8 від 13 червня 2024 р.)*

I 66

**Інновації, гостинність, туризм: наука, освіта, практика** : зб. тез доп.

IV Всеукр. наук.-практ. конф. мол. учених з міжнародною участю (30 травня 2024 року, м. Львів). – Львів : ЛДУФК ім. Івана Боберського, 2024. – 361 с.

У тезах доповідей IV Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих учених висвітлено результати досліджень пріоритетів і перспектив розвитку підприємств готельно-ресторанного бізнесу; сучасні тенденції та регіональні пріоритети розвитку туризму в умовах глобалізації; соціально-економічні засади менеджменту та маркетингу індустрії гостинності; актуальні проблеми модернізації готельно-ресторанного господарства.

Матеріали будуть корисними для студентів, викладачів, науковців і працівників індустрії гостинності.

УДК 001.895:338.483.13:392.72(043)

*Матеріали публікуються в авторській редакції*

© Львівський державний університет

фізичної культури імені Івана Боберського, 2024

**Костянтин Балусевський,**  
аспірант кафедри управління  
інноваційною діяльністю та сферою послуг

**Тарас Оприск,**  
*Науковий керівник: Людмила Малюта*  
д-р екон. наук, професор,  
професор кафедри управління  
інноваційною діяльністю та сферою послуг  
Тернопільський національний технічний університет  
імені Івана Пулюя

## **ПЕРСПЕКТИВИ, ДИВЕРСИФІКАЦІЯ ТА РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНИХ ШЛЯХІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

З початком повномасштабного військового вторгнення у 2022 році, Україна опинилася перед обличчям колосальних викликів у логістичному секторі. Війна не тільки порушила звичний порядок економічної діяльності, але й радикально змінила умови зовнішньої торгівлі, викликавши необхідність адаптації до нових реалій. Руйнування інфраструктури, блокування традиційних морських шляхів, а також загострення відносин з ключовими логістичними партнерами створює необхідність розробки стратегії розвитку транспортної логістики України.

Один з основних ударів по логістичній інфраструктурі України було завдано через блокування ключових морських портів з боку агресора. Через активні бойові дії та мінування акваторії Чорного моря, українські порти, які раніше обробляли до 75% всього експорту країни [1], були майже повністю заблоковані, що зумовило необхідність терміново переорієнтувати експортні потоки на західні кордони та значно збільшити використання сухопутних та річкових шляхів через Європу.

Загострення відносин з Польщею стало ще одним значним викликом для української логістики. У 2023 році, виникли складнощі у видачі дозволів на транзит сільськогосподарських товарів, зокрема

зернових, через територію Польщі, викликані акціями протесту польських фермерів, які незадоволені через збільшення української продукції на їхньому ринку, що, на їхню думку, створювало неконкурентні умови. Така ситуація спричинила тимчасове блокування вантажів на кордоні, що затримувало поставки і підвищувало логістичні витрати. Зокрема, за даними Національного банку України прямі втрати імпорту товарів у перший місяць блокади польського кордону становили 500 млн дол. США, експорту – 160 млн дол. США [1]. Про інші місяці статистика відсутня, однак такі втрати змушують українських перевізників шукати альтернативні шляхи експорту.

Одним із нових векторів експортної та імпоротної транспортної логістики України є логістична система Румунії, яка включає не лише автомобільні дороги, але й залізницю та порти. Так, до активізації українського зернового коридору, який забезпечили Збройні сили України шляхом нарощування потужності берегової оборони та морських дронів, значну частку експорту українського зерна морським шляхом забезпечували румунські порти, зокрема порт Констанца, який у 2022 році збільшив транзит на 50% або на 36 млн тон, з яких 40% складало українське зерно [2]. При цьому потрібно зауважити, що активну підтримку розвитку порту Констанца надає Європейський Союз, який фінансує інвестиційні проекти порту і навколо нього на суму 546,8 млн євро (598,47 млн дол. США), інші проекти вартістю 218 млн євро перебувають на стадії розгляду.

Окрім цього, потрібно зауважити, що з метою розширення пропускнуєї спроможності логістичної системи Румунія фінансує будівництво автомагістралей від українського кордону до основних логістичних центрів країни, зокрема один із проєктів – це будівництво автомагістралі з порту Констанца до міста Сірет [3], що на кордоні з Чернівецькою областю, з метою виходу на логістичний маршрут до країн Балтії через Україну.

Відтак, з огляду на існуючу ситуацію в логістичній системі України, потреби виходу на нові логістичні маршрути та затягування війни, Уряду варто розробити чітку і довгострокову стратегію розвитку транспортної логістики.

Однією з основних стратегічних цілей повинно стати будівництво автомагістралі до кордону з Румунією, щоб з'єднати

румунське місто Сірет через Чернівці, Тернопіль, Львів або Луцьк з Польщею і Прибалтикою. В такому випадку Україна зможе диверсифікувати логістичні маршрути до основних ринків збуту та морських портів. В цьому контексті актуалізується питання будівництва логістичних хабів, зернових терміналів, складів біля обласних центрів на Заході України, зокрема в Тернополі, який розташований на перехресті автомобільних і залізничних логістичних маршрутів.

Не менш важливою стратегічною ціллю може стати розвиток залізничної мережі європейського стандарту в Закарпатській, Львівській та Волинській областях з метою розширення можливостей для залізничного транспорту в системі експортно-імпортних операцій. Важливе значення в цьому контексті має прокладання колії європейського стандарту з міста Луцьк через територію Польщі до кордону з Литвою з метою виходу до порту Клайпеда.

Реалізація цих двох стратегічних цілей є не можливою без активної підтримки Європейського Союзу та Європейського банку реконструкції і розвитку, що вимагає певних дипломатичних зусиль України для залучення кредитно-інвестиційних інструментів для розвитку вітчизняної мережі транспортної логістики.

Третьою стратегічною ціллю диверсифікації логістичних шляхів України є розвиток Дунайських річкових портів (Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ) як з метою збільшення експорту через Чорне море, так і з метою розширення логістичних маршрутів через річку Дунай до країн Європи.

Разом з тим, підсумовуючи наведене вище, зауважимо, що диверсифікація логістичних маршрутів через Румунію та залізничну мережу Польщі хоча й матиме позитивний ефект для міжнародної торгівлі України, однак з метою зменшення логістичних втрат і забезпечення швидкої доставки вантажів Україні варто розробляти стратегію щодо зміни сировинної структури економіки на виробничо-інноваційну, що дасть змогу зменшити обсяги експорту сипучих товарів на користь експорту товарів з високим рівнем доданої вартості та товарів аграрної переробки.

*Ключові слова:* логістичні шляхи, транспортна логістика, стратегія розвитку логістики, воєнний стан.