

DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2023.65.157-169>

УДК 711.76

Сторожук Світлана Сергіївна,*кандидат архітектури, доцент кафедри містобудування
Одеська державна академія будівництва та архітектури*mesvet@ukr.net<http://orcid.org/0000-0001-8390-7190>**Лисаченко Максим Григорович,***магістрант кафедри містобудування
Одеська державна академія будівництва та архітектури*executordeburir@gmail.com<http://orcid.org/0000-0002-8700-5941>

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВІДРОДЖЕННЯ КАБОТАЖНОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ У ПІВНІЧНОМУ ПРИЧОРНОМОР'І УКРАЇНИ

Анотація: у статті розглядаються проблеми та перспективи відродження каботажного водного транспорту у Північному Причорномор'ї України. Малі судна на підводних крилах широко використовувалися на території Одеського узбережжя, і відновлення даних маршрутів та інфраструктури принесе безперечну користь. На даний момент ходить обмежена кількість судів. Основною причиною відновлення даного типу транспорту є крайня необхідність внаслідок руйнування мостів і залізничних вузлів по прибережній зоні України внаслідок бомбардувань ЗС РФ. На відновлення мостів та переправ по всій державі піде багато часу та коштів, тому альтернатива у вигляді СПК може допомогти відновити сполучення між усіма південними областями України та ближнім зарубіжжям Чорного моря. Хоча заводів з виробництва даного типу суден небагато, їх залишилося досить по всьому світу, купити їх швидше і простіше, ніж будівництво мостів з повним відновленням усієї інфраструктури, а також її розмінуванням. У статті представлена історія використання малих суден на підводних крилах, наведено приклад відновлення сезонного водного сполучення на маршруті м. Білгород-Дністровський – смт Овідіополь – м. Білгород-Дністровський, як альтернативи замість зруйнованого мосту у Затоці.

Ключові слова: водний транспорт; Північне Причорномор'я; Міст у Затоці; СВК «Полісся».

Постановка проблеми. Однією з головних особливостей приморських міст є використання водного транспорту, який є одним із найдавніших видів транспорту та залишався найважливішим до появи трансконтинентальних залізниць у другій половині XIX століття. З найдавніших часів водний

транспорт грав величезну роль у торгових і військових цілях, згодом став використовуватись у промислових та для перевезення пасажирів. І лише з 19 століття набув популярності у туристичній сфері.

Одеса, розташована на узбережжі Чорного моря, є одним з найяскравіших міст України, і була заснована як місто-порт із торговим центром на величезній території. Саме порт став основою міста, а його розвиток, через 50 років існування, перетворив Одесу з портове-торгівельного на промислово-торгове місто з портом. Одеса будувалась і розвивалась дуже швидко, що залучило до міста величезну кількість іноземців та відкрило безліч пасажирських маршрутів (Рис. 1).

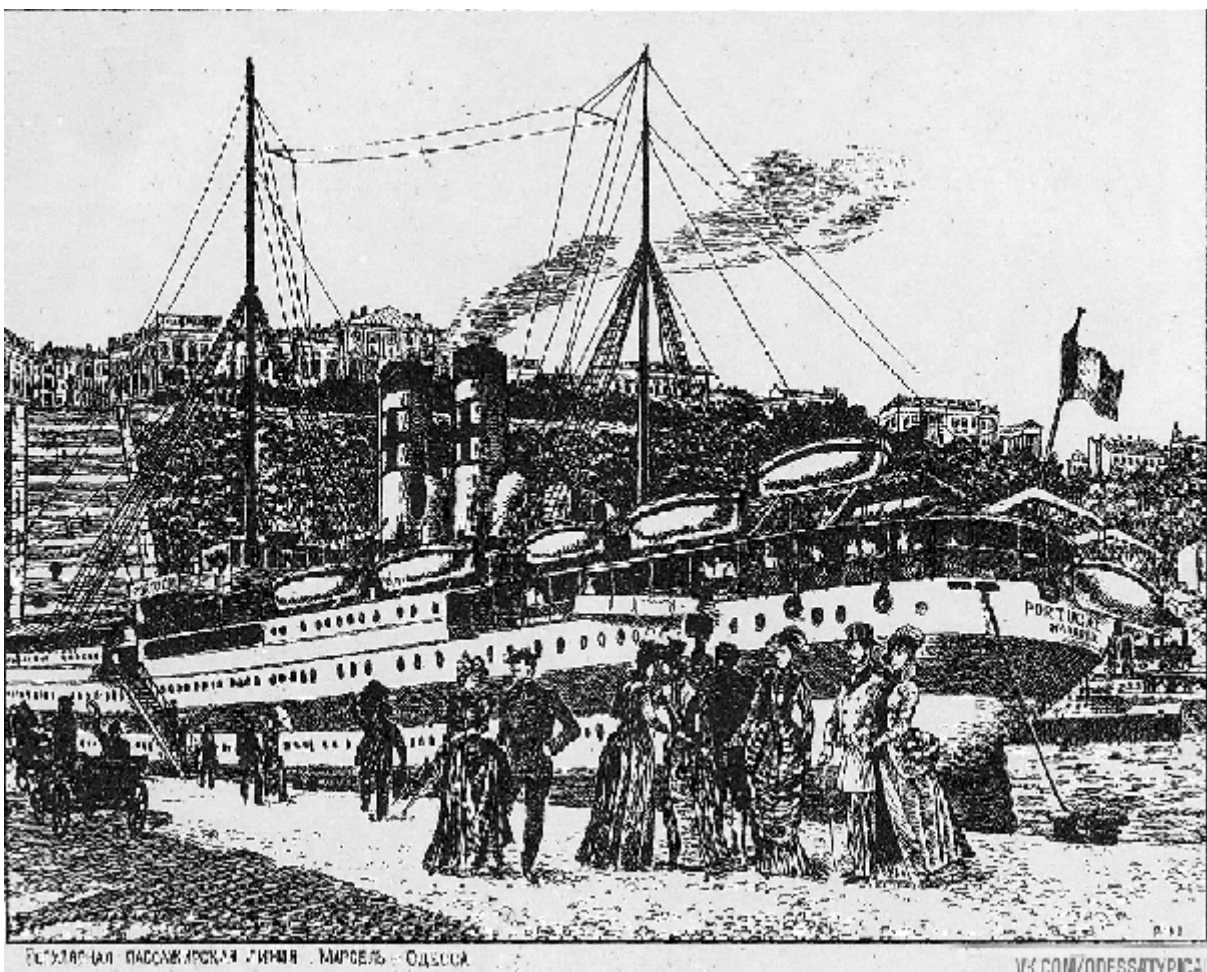


Рис. 1. Регулярна пасажирська лінія Марсель-Одеса (19 ст.).

До середини 20 століття Одеса мала вражаючий військовий, торговельний та пасажирський флот, а однією з головних її особливостей був потужний флот пасажирських суден на підводних крилах («Комети» та «Колхіди»), який успішно конкурував із поїздами та літаками по всьому Північному Причорномор'ю. На початку 80-х «Комети» та «Колхіди» ходили з Одеси до Херсона, Каховки, Запоріжжя, Миколаєва. До Херсона судна вирушали кожні

три години, у проміжках між ними відходили судна, що йшли вище Дніпром. Окрім «дніпровського» напрямку, «Комети» з Одеси ходили у бік Криму – до Скадовська, Євпаторії, Севастополя, Ялти, Керчі, Новоросійська та Сочі. Далекі рейси виконувались таким чином, щоб досягти кінцевого пункту до ночі. Також «Комети» виконували рейси до Ізмаїла, де був порт приписки кількох суден цього типу, що належали до ЧМП (Рис. 2).



Рис. 2. Пасажирські судна на підводних крилах у порту м. Одеса (1980-ті)

З початком 90-х кількість рейсів «Комет» та «Колхид» з Одеси значно зменшилася, а до середини 90-х взагалі припинились. У 2000-х роках були спроби відродити каботажне пасажирське судноплавство Чорним морем, але вони не увінчалися успіхом.

Головною перешкодою повернення до Одеси швидкісного каботажного пасажирського судноплавства є сезонність та залежність від погоди, що робить водний транспорт не настільки стабільним, як залізниця. Попри це «Ракети» та «Комети» не мають конкуренції за швидкістю з будь-яким автобусом та залізницею за такими річковими та морськими напрямками як Миколаїв, Херсон, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Ізмаїл тощо. [1, 2]

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Не зважаючи на те, що однією з головних особливостей приморських міст є використання водного транспорту, а саме каботажного виду транспорту, в нашій країні цій проблемі не

приділяють особливої наукової уваги. У галузі містобудування проблема організації морських пасажирських терміналів була вивчена Дикун Ж. Є. в науковій дисертації «Принципи архітектурно-планувальної організації морських пасажирських терміналів в умовах реконструкції» (2019). В своїй роботі автором розглянуті містобудівні підходи до розміщення морських пасажирських терміналів на різних територіальних рівнях; розроблена сучасна класифікація морських терміналів тощо [3]. В галузі економіки, наприклад, – основні напрямки стійкого розвитку суднохідних компаній та морського транспорту розглядаються Баришніковою В. В. та Вінниковим В. В. [4, 5]. Особлива увага цій проблемі приділяється саме в організації туристичних перевезень (Гуляєв В. Г., Панченко Т. Ф. тощо) [6, 7]. Але ж основну увагу історії та розвитку водного транспорту Північного Причорномор'я України приділяють саме журналісти (Вельможко О., Кузнець С. тощо). В своїх статтях вони розглядають переваги та особливості використання пасажирських суден на підводних крилах [8, 9].

Метою публікації є виявити та проаналізувати проблеми та перспективи відродження каботажного водного транспорту у Північному Причорномор'ї України.

Основна частина. У 2022 році, коли весь світ ще не відійшов від поточної глобальної пандемії корона вірусної інфекції COVID-19, яка вирувала протягом трьох років і внесла величезні зміни до звичного способу життя людей, Україну спіткало ще одне лихо – військове вторгнення РФ на територію країни, що принесло багато болю, смерті та руйнувань. Під удар потрапила промислова та транспортна інфраструктура, а саме мости. З 2022 року на території України було зруйновано не менше 350 мостів (близько 300 автомобільних та 50 залізничних мостів), такі як: мости через річку Ірпінь (Київська область), у місті Бахмут (Донецька область), мости через річку Сіверський Донець (Харківська область), міст Печенізького водосховища (Харківська область), у Святогірську (Донецька область), Антонівський міст (Херсонська область) та інші [10, 11] (Рис. 3).

Цієї ж долі не уникнув і відомий міст через протоку, що зв'язує Дністровський лиман із Чорним морем, у народі названий «Міст у Затоці».

Багато років тому величезний Дністровський лиман був колись перегорожений Будакською косою, що робило проблематичним вихід прісних вод до моря, до басейну якого вони належать. Річка знайшла вихід зі становища і промила в піщаній косі невелику протоку. Через те, що на берегах самого Дністровського лиману розташовані міста-порти Білгород-Дністровський та Овідіополь, протока здавна стала стратегічно важливим об'єктом для водних видів транспорту та заслужено отримала назву Царгородського горла. Але щоб

сухопутному транспорту, що прямує з крайнього півдня Одеської області – Вилкове, Кілія, Ізмаїл, у напрямку Одеси, не довелося об'їжджати зайвих 40 кілометрів по периметру Дністровського лиману, було збудовано розвідний залізнично-автомобільний міст.



а) Люди переходять зруйнований міст, місто Ірпінь, Київська область (05.03.2022)



б) Зруйнований залізничний міст через річку Сіверський Донець біля міста Балаклія, Харківська область. (14.09.2022)



в) Зруйнований міст у Святогірську, Донецька область (03.10.2022)



г) Зруйнований міст через річку Сіверський Донець у місті Ізюм, Харківська область (15.09.2022)

Рис. 3. Приклади зруйнованих мостів України на протязі 2022 р.

Ідея будівництва мосту між двома розірваними частинами Будацької коси виникла ще у 1827 році, але суспільством Чорноморських маяків коштів вистачило лише на встановлення «Дністровсько-Цареградського маяка». За часів СРСР гроші знайшлися і 5 грудня 1955 року через розвідний міст пройшов перший залізничний склад.

Тіло Будацької коси піщане та хитке, тому новий міст не зміг стати такою глобально-стійкою конструкцією, він не високий, складається з окремих металевих секцій. Динамічним є лише один фрагмент – центральний, який

піднімається під час проходження транспорту на кшталт «море-річка» з Дністровського лиману до Чорного моря та у зворотному напрямку. (Рис. 4)



Рис. 4. Міст у Затоці, Одеська область

Теоретично міст мали розводити 5 разів на день. Через знос конструкції він піднімався лише 2 рази на день на 40 хвилин. У цей час перед мостом утворювалися багатокілометрові затори туристів-автомобілістів.

Незважаючи на те, що цей розвідний міст вже став однією з визначних пам'яток Затоки, існувала ідея будівництва альтернативного комерційного мосту (скоріше за все в районі Кароліно-Бугаз), який знизить навантаження на старий міст та полегшить доступ туристам до рекреаційних скарбів Одеської області. У комплекті до нового мосту пропонувалося створити сучасну марину – стоянку для яхт та дюжину розкішних готелів, ресторанів на березі Дністровського лиману [12].

У квітні 2022 року внаслідок кількох ракетних ударів РФ міст у Затоці було пошкоджено та частково зруйновано. Залізничне та автомобільне сполучення між м. Одесою та придунайським м. Ізмаїлом було зупинене, що призвело до серйозних стратегічних наслідків. (Рис. 5)

10 серпня 2022 року було відкрито водне сполучення на маршруті м. Білгород-Дністровський – смт Овідіополь – м. Білгород-Дністровський, як альтернатива замість зруйнованого мосту у Затоці.



Рис. 5. Ушкодження залізнично-автомобільного мосту у Затоці, Одеська область (26.04.2022)

Даним маршрутом курсує швидкісний катер на підводних крилах проєкту 17091 «Полісся», катер раніше належав або досі належить компанії «Нібулон» і був задіяний на одній з пасажирських ліній по Дніпру або Південному Бугу. Це може бути один із двох катерів даного типу, які деякий час експлуатувалися в Румунії в дельті Дунаю, спираючись на порт Суліна. До цього часу сполучення Білгорода-Дністровського з Одесою відбувалося лише автобусами автотрасою М15 «Одеса – Рені», яке займає досить багато часу. Водночас переправа буквально за 10 – 15 хвилин через Дністровський лиман дозволить людям пересісти в смт Овідіополь на місцеві автобуси та дістатися Одеси приблизно за годину. Але, на жаль, водне сполучення лише сезонне в осінньо-весняний період, взимку сполучення було припинено та відновиться навесні 2023 року [13, 14]. (Рис. 6)

Детальніше можна розглянути основні моменти експлуатації на прикладі СВК «Полісся». Пасажирське судно на підводних крилах «Полісся» проєкту 17091 призначене для річкових швидкісних перевезень пасажирів у світлий час доби малими річками та водосховищами довжиною до 400 км. Воно створено для заміни на лініях СПК типу «Ракета-М» та «Білорусь». Будувалося з 1983 по 1996 роки. У його конструкції враховано досвід експлуатації СВК «Ракета», «Білорусь» та «Метеор», і стосовно них воно є судном на підводних крилах наступного покоління. Основні переваги суден на підводних крилах типу «Полісся», підтверджені досвідом експлуатації, – це поєднання високої швидкості, достатньої пасажиро місткості та високого комфорту, а також здатності рухатися в умовах мілководдя та звивистих фарватерів.



Рис. 6. Швидкісний катер на підводних крилах типу Полісся. Білгород-Дністровський, Одеська область (2022)

Основні втрати палива у суден з підводними крилами, на початку шляху, коли потрібно розігнатися і вийти на ці підводні крила, а часті зупинки СПК призводять до втрати економічності транспортного засобу. У процесі експлуатації встановлено, що «Полісся» забезпечує прийнятні економічні результати не тільки на лініях у вигляді регулярних, чітко позначених тривалих маршрутів, а й в умовах коротких ліній з досить великою кількістю пунктів зупинки, складаючи при цьому повноцінну конкуренцію автомобільному транспорту з точки зору швидкості. Найяскравіші переваги цих СПК виявляються там, де водному транспорту немає альтернативи.

Судна даного типу будувалися для експлуатації на річках Білорусії (Сож, Прип'ять), України (Дніпро, Десна), Литви (Німан), Естонії (Чудське озеро), Росії (Верхня Волга, Кубань, Преголя, Північна Двіна, Іртиш, Об, Лена, Амур) та Казахстану (Верхній Іртиш).

Після 90-х років частина суден була продана для роботи до країн Європи (Угорщина, Німеччина, Голландія, Польща), а також до Китаю. В Угорщині судна експлуатуються під серійною назвою «Vibic», а в Китаї «Longteng».

Частина судів, які працювали в Україні, були продані в Румунію і працюють на Дунаї. У 2000-х роках кілька судів Північного річкового пароплавства працювали на пасажирських екскурсійних перевезеннях у Санкт-Петербурзі, після чого було продано на Олену. Туди ж були продані і судна, які працювали на Обі, а також одне судно з Казахстану.

На даний час розробки повної наукової бази СПК не проводяться. Можливо з появою кардинально нових доступних джерел енергії, на судна з підводними крилами знову звернуть увагу. На даний момент судна можуть використовуватись як екстрений альтернативний транспорт або як туристичний корабель. Використання СПК як регулярного транспортного засобу вигідні лише на великі відстані. [15, 16, 17]

Висновок. Малі судна на підводних крилах широко використовувалися на території Одеського узбережжя, і відновлення даних маршрутів та інфраструктури принесе безперечну користь. На даний момент ходить обмежена кількість судів. Основною причиною відновлення даного типу транспорту є крайня необхідність внаслідок руйнування мостів і залізничних вузлів по прибережній зоні України внаслідок бомбардувань ЗС РФ. На відновлення мостів та переправ по всій державі піде багато часу та коштів, тому альтернатива у вигляді СПК може допомогти відновити сполучення між усіма південними областями України та ближнім зарубіжжям Чорного моря. Хоча заводів з виробництва даного типу суден небагато, їх залишилося досить по всьому світу, купити їх швидше і простіше, ніж будівництво мостів з повним відновленням усієї інфраструктури, а також її розмінуванням.

Список джерел

1. Сторожук С.С., Пронченко А.В. Роль водного транспорту в розвитку туризму Северного Причорноморья Украины. *Архітектурний вісник КНУБА: наук.-вироб. збірник*. Київ, 2021. Вип.22-23. С. 102–113. DOI: <https://doi.org/10.32347/2519-8661.2021.22-23.102-113>

2. Storozhuk S.S., Pronchenko A.V. The role of water transport in the development of tourism in the Northern Black Sea Region of Ukraine. *Technical research and development*: collective monograph – International Science Group. – Boston: Primedia eLaunch, 2021. 616 p.

3. Дикун Ж.Є. Принципи архітектурно-планувальної організації морських пасажирських терміналів в умовах реконструкції: дис. ... канд. арх.: 18.00.02 / КНУБА. Київ, 2019. 255 с.

4. Баришнікова В.В. Основные направления устойчивого развития судоходных компаний. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури НАУ: науковий збірник*. Київ, 2010. № 26.

5. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта. Одесса: Феникс, 2005. 229 с.

6. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. М.: *Финансы и статистика*, 2001. 511 с.

7. Панченко Т.Ф. Туристичне середовище: архітектура, природа, інфраструктура: Мографія. К.: Логос, 2009. 176 с.

8. Вельможко О. Из Одессы – на подводных крыльях? (31.07.2013 16:23). Таймер. Статьи. URL: http://timer-odessa.net/statji/iz_odessi_na_podvodnih_kril_yah_264.html [Дата звернення 24 серпня 2020].

9. Кузнец С. Морской вокзал Очакова (16.04.2014). Очаковский портал. Статьи. URL: <http://www.ochakiv.info/articles/5091881566339072> [Дата звернення 24 серпня 2020].

10. Ільїн А. Сталь была из Мариуполя. Министр Кубраков рассказал о главных трудностях для восстановления мостов в Украине. (30 травня 2022). Бізнес. URL: <https://biz.nv.ua/economics/mosty-razrushennye-rossiey-v-ukraine-skolko-ih-i-hto-nuzhno-dlya-vostanovleniya-novosti-ukrainy-50246225.html> [Дата звернення 21 січня 2023].

11. Дзеркало. Когда все мосты сожжены. Показываем разрушенные переправы, которые стали символом войны в Украине (11 жовтня 2022). Дзеркало. Фото: Reuters. URL: <https://news.zerkalo.io/world/23606.html> [Дата звернення 1 березня 2023].

12. Разводной мост URL: <http://otdyhaem.com.ua/odesskaja/zatoka/razvodnoj-most-zatoki.html> [Дата звернення 21 січня 2023].

13. БессарабіЯ.UA. Открыто водное сообщение между Белгород-Днестровским и Овидиоролем: график перевозок (10.08.2022). БессарабіЯ.UA. Экономика. URL: <https://bessarabia.ua/ekonomika/otkryto-vodnoe-soobshhenye-mezhdu-belgorod-dnestrovskym-y-ovydyopolem-grafyk-perevozok/> [Дата звернення 21 січня 2023].

14. Одесса 24. Между Белгород-Днестровским и Овидиополем запустят водное сообщение (01.08.2022). Новости Одессы и региона. URL: <https://od24.info/newsod/25594-mezhdu-belgorod-dnestrovskim-i-ovidiopolem-zapustjat-vodnoe-soobschenie.html> [Дата звернення 21 січня 2023].

15. IXBT.live. Как придумали суда на подводных крыльях и почему они практически исчезли? (22 вересня 2022) URL: <https://www.ixbt.com/live/offtopic/pochemu-ischezli-suda-na-podvodnyh-krylyah.html> [Дата звернення 12 лютого 2023].

16. Костюченко А. По Днепру на подводных крыльях. Есть ли будущее у «Ракет»? (12 липня 2021) ЦТС. Інтерв'ю з Дмитрієм Власовим. URL:

https://cfts.org.ua/articles/po_dnepru_na_podvodnykh_krylyakh_est_li_budushee_u_raket_1821 [Дата звернення 12 лютого 2023].

17. Наш Київ. Днепр без «Ракет»: куда ушли катера на подводных крыльях (20 липня 2008). Наш Київ. Журнал. Місто. URL: <https://nashkiev.ua/life/dnepr-bez-raket-kouda-oushli-katera-na-podvodnyh-kryl-yah> [Дата звернення 12 лютого 2023].

References

1. Storozhuk S. S., Pronchenko A. V. (2021) The role of water transport in the development of tourism in the Northern Black Sea region of Ukraine. [Rol' vodnoho transporta v razvytyu turyzma Severnoho Prychernomor'ya Ukrainy]. Arkhitekturnyy visnyk KNUBA: nauk.-vyrob. zbirnyk. Kyiv. Vyp.22-23. S. 102–113. DOI: <https://doi.org/10.32347/2519-8661.2021.22-23.102-113> (in Russian)

2. Storozhuk S. S., Pronchenko A. V. (2021) The role of water transport in the development of tourism in the Northern Black Sea Region of Ukraine. Technical research and development: collective monograph – International Science Group. – Boston: Primedia eLaunch. 616 r. (in English)

3. Dykun ZH. YE. (2019) Principles of architectural and planning organization of marine passenger terminals under reconstruction conditions. [Pryntsypy arkhitekturno-planuval'noyi orhanizatsiyi mors'kykh pasazhyrs'kykh terminaliv v umovakh rekonstruktsiyi]: dys. ... kand. arkh.: 18.00.02 / KNUBA. Kyiv. 255 s. (in Ukrainian)

4. Baryshnikova V. V. (2010) The main directions of sustainable development of shipping companies. [Osnovnye napravlenyya ustoychivoho razvytyya sudokhodnykh kompanyy]. Problemy pidvyshchennya efektyvnosti infrastruktury NAU: naukovyy zbirnyk. Kyiv. № 26. (in Russian)

5. Vynnykov V.V. (2005) Problems of integrated development of maritime transport. [Problemy kompleksnoho razvytyya morskoho transporta]. Odessa: Fenyks. 229 s. (in Russian)

6. Hulyaev V. H. (2001) Organization of tourist transportation. [Orhanyzatsyya turyst'skykh perevozok]. M.: Fynansy y statystyka. 511 s. (in Russian)

7. Panchenko T. F. (2009) Tourist environment: architecture, nature, infrastructure. [Turystychnе seredovyshe: arkhitektura, pryroda, infrastruktura]: Mohrafiya. K.: Lohos. 176 s. (in Ukrainian)

8. Vel'mozhko O. Yz. (2013) From Odessa – on hydrofoils? [Odessa – na podvodnykh kryl'yakh?] (31.07.2013 16:23). Taymer. Stat'y. URL: http://timer-odessa.net/statji/iz_odessi_na_podvodnih_kril_yah_264.html [Data zvernennya 24 serpnya 2020]. (in Russian)

9. Kuznets S. (2013) Marine Station Ochakov. [Morskoy vokzal Ochakova] (16.04.2014). Ochakovskyy portal. Stat'y. URL:

<http://www.ochakiv.info/articles/5091881566339072> [Data zvernennya 24 serpnya 2020]. (in Russian)

10. Il'yin A. (2022) The steel was from Mariupol. Minister Kubrakov spoke about the main difficulties for the restoration of bridges in Ukraine. [Stal' byla yz Maryupolya. Mynustr Kubrakov rasskazal o glavnykh trudnostyakh dlya vosstanovleniya mostov v Ukrayne]. (30 travnya 2022). Biznes. URL: <https://biz.nv.ua/economics/mosty-razrushennye-rossiey-v-ukraine-skolko-ih-i-chno-nuzhno-dlya-vosstanovleniya-novosti-ukrainy-50246225.html> [Data zvernennya 21 sichnya 2023]. (in Russian)

11. Dzerkalo. (2022) When all the bridges are burned We show the destroyed crossings that have become a symbol of the war in Ukraine. [Kohda vse mosty sozhzheny. Pokazyvaem razrushennye perepravy, kotorye staly symvolom voyny v Ukrayne] (11 zhovtnya 2022). Dzerkalo. Foto: Reuters. URL: <https://news.zerkalo.io/world/23606.html> [Data zvernennya 1 bereznia 2023]. (in Russian)

12. Drawbridge. [Razvodnoy most] URL: <http://otdyhaem.com.ua/odesskaja/zatoka/razvodnoj-most-zatoki.html> [Data zvernennya 21 sichnya 2023]. (in Russian)

13. Bessarabi YA.UA. (2022) Water communication between Belgorod-Dnestrovsky and Ovidiopol is open: transportation schedule.[Otkryto vodnoe soobshchenye mezhd Belhorod-Dnestrovskym y Ovydyorolem: hrafyk perevozok] (10.08.2022). BessarabiYA.UA. Ékonomyka. URL: <https://bessarabia.ua/ekonomika/otkryto-vodnoe-soobshhenye-mezhdu-belgorod-dnestrovskym-y-ovydyopolem-grafyk-perevozok/> [Data zvernennya 21 sichnya 2023]. (in Russian)

14. Odessa 24. (2022) Water communication will be launched between Belgorod-Dnestrovsky and Ovidiopol. [Mezhdu Belhorod-Dnestrovskym y Ovydyopolem zapustyat vodnoe soobshchenye] (01.08.2022). Novosty Odessy y rehyona. URL: <https://od24.info/newsod/25594-mezhdu-belgorod-dnestrovskim-i-ovidiopolem-zapustjat-vodnoe-soobschenie.html> [Data zvernennya 21 sichnya 2023]. (in Russian)

15. IXBT.live. (2022) How were hydrofoils invented and why did they practically disappear? [Kak pryдумaly suda na podvodnykh kryl'yakh y pochemu ony praktychesky yschezly?] (22 veresnya 2022) URL: <https://www.ixbt.com/live/offtopic/pochemu-ischezli-suda-na-podvodnyh-krylyah.html> [Data zvernennya 12 lyutoho 2023]. (in Russian)

16. Kostyuchenko A. (2021) Along the Dnieper on hydrofoils. Does the rocket have a future? [Po Dnepru na podvodnykh kryl'yakh. Est' ly budushchee u «Raket»?] (12 lypnya 2021) TST·S. Interv"yu z Dmytriyem Vlasovym. URL:

https://cfts.org.ua/articles/po_dnepru_na_podvodnykh_krylyakh_est_li_budushee_u_raket_1821 [Data zvernennya 12 lyutoho 2023]. (in Russian)

17. Nash Kyiv. (2008) Dnepr without "Rockets": where did hydrofoils go. [Dnepr bez «Raket»: kuda ushly katera na podvodnykh kryl'yakh] (20 lyunya 2008). Nash Kyiv. Zhurnal. Misto. URL: <https://nashkiev.ua/life/dnepr-bez-raket-kouda-oushli-katera-na-podvodnyh-kryl-yah> [Data zvernennya 12 lyutoho 2023]. (in Russian)

Annotation

Storozhuk Svitlana, Ph.D. Associate Professor, Department of Urban Planning

Lysachenko Maksym, Student, Department of Urban Planning

Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture.

Problems and prospects of the revival of coastal water transport in the Northern Black sea of Ukraine

The article examines the problems and prospects of the revival of coastal water transport in the Northern Black Sea Coast of Ukraine. One of the main features of seaside cities is the use of water transport, which is one of the oldest forms of transport and remained the most important until the advent of transcontinental railways in the second half of the 19th century. Small hydrofoils were widely used on the territory of the Odesa coast, and the restoration of these routes and infrastructure will bring undeniable benefits. At the moment, a limited number of vessels are operating. The main reason for the restoration of this type of transport is the extreme necessity due to the destruction of bridges and railway junctions along the coastal zone of Ukraine due to the bombings of the Russian Armed Forces. It will take a lot of time and money to restore bridges and crossings throughout the country, so an alternative in the form of the SPK can help restore connections between all southern regions of Ukraine and the Black Sea near abroad. Although there are not many factories for the production of this type of ships, there are enough of them around the world, buying them is faster and easier than building bridges with the complete restoration of the entire infrastructure, as well as its demining.

The article presents the history of the use of small vessels on hydrofoils, gives an example of the restoration of seasonal water traffic on the route Bilhorod-Dnistrovskyi – Ovidiopol settlement – Bilhorod-Dnistrovskyi, as an alternative to the destroyed bridge in Zatoka. Considered the history of the construction of a railway-car bridge between two torn parts of the Budak spit (1955) so that it would not be necessary to travel an extra 40 kilometers along the perimeter of the Dniester estuary from the extreme south of Odesa region – Vylkove, Kiliya, Izmail, in the direction of Odesa. An analysis of the latest research and publications in the field of urban planning, economics, organization of tourist transportation, etc. was made.

Key words: water transport; Northern Black Sea coast; Bridge in Zatoka; "Polyssia" SPC.