

УДК 719

Сторожук С. С.¹, Пронченко А. В.²¹ кандидат архітектури, доцент кафедри градостроїтельства

mesvet@ukr.net

orcid.org/0000-0001-8390-7190

² аспірант кафедри автомобільних доріг і аеродромів

proandrey@ukr.net

orcid.org/0000-0001-6733-4185

Одеська державна академія будівництва та архітектури, Одеса

РОЛЬ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ ТУРИЗМА СЕВЕРНОГО ПРИЧЕРНОМОРЬЯ УКРАИНЫ

© Сторожук С. С., Пронченко А. В., 2021

<https://doi.org/10.32347/2519-8661.2021.22-23.102-113>

Статья посвящена водному транспорту и его роли в туристической сфере; изучению истории развития морского скоростного транспорта Северного Причерноморья и возможность его возрождения для развития туризма.

Ключевые слова: Водный транспорт, морской круизный туризм, Черное море, Одесское побережье, морской трамвайчик, «Комета» (СПК).

Введение (постановка проблемы)

Водный транспорт – это вид транспорта, перевозящий пассажиров или грузы по водным путям сообщения: естественным (океаны, моря, реки, озера) и искусственным (каналы, водохранилища). [Wikipedia 2020b]

Водный транспорт делится на морской, который выполняет международные, дальние и каботажные перевозки пассажиров, багажа и грузов, и внутренний. По типу используемых акваторий подразделяется на речной, включающий перевозки по озерам (за исключением крупных озер) и морской транспорт. Среди водных транспортных средств различают: подводные (экскурсионные подводные лодки) и надводные (теплоходы, круизные суда, морские паромы, прогулочные суда, яхты) средства. [Wikipedia 2020b; Upload 2019; Studbooks]

Водный транспорт относится к самым древним видам транспорта и оставался важнейшим до появления трансконтинентальных железных дорог во второй половине XIX века.

Важным шагом в развитии правовой базы и классификации международных водных перевозок стала Женевская конференция по морскому праву 1958 г., на которой были приняты четыре конвенции: об открытом море, о территориальном море и прилегающие зоны, о континентальном шельфе и об охране живых ресурсов открытого моря. На третьей конференции по международному

праву (1982 г.) одобрили последнюю редакцию Конвенции ООН по морскому праву, которая вступила в силу в ноябре 1994 г.

Среди организаций, которые осуществляют регламентацию в международной транспортно-морской сфере, можно выделить Международную морскую организацию (ИМО, основана в марте 1948 г. в Женеве) и Международную ассоциацию морских пассажирских перевозчиков (ИПСА, основана в 1972 г.). [Upload 2019]

Цель и задача исследования

Целью данной работы является выявление особенностей водного транспорта и его роль в туристической сфере. Изучение истории развития морского скоростного транспорта Северного Причерноморья и возможность его возрождения для развития туризма.

Основной материал и результаты

Огромную роль водный транспорт играет в туристической сфере и используется достаточно активно. Водные путешествия имеют как преимущества, так и недостатки. Наиболее значимыми преимуществами являются высокий уровень комфорта, большой объем единовременной загрузки судов, возможности реализации различных видов и целей туризма (познавательный, бизнес-туризм, учебный, шоп-туризм). Основными недостатками являются невысокая скорость передвижения транспортных средств, высокие тарифы, ограничение мобильности, и подверженность части людей «морской болезни». [Studbooks]

Основным видом морских и речных перевозок в туризме являются круизы – путешествия по замкнутому кругу с радиальными поездками из портов во внутренние районы стран.

Морской круизный туризм развит в большинстве стран мира. В мире насчитывается более 150 морских круизных компаний – греческих, итальянских, испанских, американских, датских, норвежских. С начала 1980-х гг. растет и количество круизных судов (табл. 1).

Характеристика данных развития морского круизного туризма. Таблица 1.

| № | Год | Кол-во туристов, млн. | Кол-во морских круизных судов, шт. |
|---|-------------|-----------------------|------------------------------------|
| 1 | 1980 – 1885 | 1,5 | 120 |
| 2 | 1993 – 1994 | 4,5 | 175 |
| 3 | 1996 | 6,5 | - |
| 4 | 2003 | 9 | 327 |
| 5 | 2006 | 12 | 387 |

Происходит не только количественный, но и качественный рост морских круизных перевозок и судов. Круизные суда, как и гостиницы, оцениваются по целому ряду критериев, после чего им присваивается определенное количество звезд. Используются следующие критерии: судно и его оснащение, состояние кают, питание, обслуживание, развлекательные программы, ассортимент дополнительных услуг на борту. Кроме круизов, популярностью пользуются морские поездки на океанских паромах.

Морской транспорт отличается огромной вместительностью, массовостью перевозок, высочайшей комфортабельностью, широким досугом и ассортиментом услуг. Но в то же время и очень низкой скоростью и зависимостью от ландшафта пути, так как, обычно, имеет огромное водоизмещение. [Upload 2019] (рис. 1)

Морские пассажирские перевозки по их характеру и дальностью разделяют на каботажные и заграничные. К каботажному плаванию относятся сообщения между портами одного государства; зарубежное плавание – это сочетание между портами данной страны и других государств.

Основная деятельность водного транспорта – удовлетворение потребностей людей в пассажирских перевозках, а также спроса на отдых в течение морского путешествия. Особенностью спроса на морские путешествия в нашей стране достаточно четко выраженная сезонность, сезонным периодом считаются май-сентябрь, а октябрь-апрель – несезонными. [Учебники онлайн – Пер. тур. водным тр.]

Еще 25 лет назад из Одессы можно было легко быстро и недорого добраться в любую точку Черного моря; мощный флот пассажирских судов на подводных крыльях успешно конкурировал с поездами и самолетами по всему Северному Причерноморью.



Рис. 1. *Symphony of the Seas (Симфония морей)* – круизный корабль класса Oasis, крупнейшее пассажирское судно в мире по валовой вместимости. [Wikipedia 2020a]

Судно на подводных крыльях (СПК) – тип скоростного судна с динамическим принципом поддержания, у которого под корпусом расположены специальные крылья. При стоянке и при следовании на низкой скорости судно на подводных крыльях удерживается на воде за счёт силы Архимеда, как и обыкновенное водоизмещающее судно. На высокой скорости за счёт вызываемой этими крыльями подъёмной силы судно поднимается над водой. Таким образом, значительно уменьшается сопротивление воды, что позволяет развивать высокие скорости.

Значительное увеличение скорости движения водного транспорта стало возможным с появлением пассажирских судов на подводных крыльях. В короткий срок суда на подводных крыльях становятся одним из наиболее популярных видов транспорта. Скорость, мореходность, высокая экономичность позволяют крылатым судам конкурировать с другими видами транспорта.

Проектирование судов на подводных крыльях – дело дорогое, поэтому позволить разработки таких судов могут либо очень богатые фирмы вроде «Боинга», либо обеспеченные государства со своими стратегическими или военными целями (рис. 2).

В СССР разработки судов на подводных крыльях начались ещё до Великой Отечественной войны, а после войны начало работать конструкторское бюро Ростислава Алексеева (1916 – 1980), существующее и сейчас.

В Советском Союзе первое пассажирское судно на подводных крыльях, «Ракета», вступило в эксплуатацию в 1957 году. С конца 50-х годов начался серийный выпуск пассажирских судов на подводных крыльях «Ракета», «Волга» (1958), «Метеор» (1960), «Комета» (1961), «Беларусь» и «Буревестник». В 70-80 годах последовали суда «Восход», «Полесье», «Колхида», «Циклон» и т.д.



Рис. 2. «Комета 120М», проект 23 160 (2017 г.). Завод «Вымпел» (г. Рыбинск, РФ).
[Naked Science 2017]



Рис. 3. «Комета» (1980-е гг.). [Sergei33 2011]

Советский Союз обладал самым большим в мире флотом крылатых судов. На водных просторах использовалось более 1000 катеров «Волга», сотни теплоходов «Ракета», десятки теплоходов «Комета», «Метеор» и «Беларусь». Советские крылатые суда успешно экспортировались во многие страны мира, в том числе в США, Англию, ФРГ, Францию, Италию.

В 1961 году появился первый морской теплоход на подводных крыльях «Комета», предназначенный для скоростных пассажирских перевозок (вместимость – 118 человек) на прибрежных морских линиях протяженностью до 230 миль. Производились «Кометы» в 1964 – 1981 годах на феодосийском судостроительном заводе «Море» (всего было построено 86 «Комет», в том числе 34 на экспорт) и в 1962 – 1992 годах на Потийской судовой верфи (39 «Комет») (рис. 3). [Sergei33 2011]

История Одесских морских трамвайчиков и «Комет». Катера и морские трамвайчики, курсирующие вдоль побережья Одесского залива от Крыжановки до Черноморки, были одной из визитных карточек Одессы с послевоенных времен и вплоть до 1990-х годов (рис. 4).



Рис. 4. Морские трамвайчики в Одесском порту (1980-е гг.). [ЖЖ grey_croco 2017]

Первые катера ходили вдоль побережья еще в довоенное время, но массово морской трамвай начал развиваться после войны с 50-х годов по двум направлениям: «Морской порт – Лузановка» и «Морской порт – Ланжерон – Аркадия – Большой Фонтан (16-я станция Фонтана)»; в 60 – 70-е годы были введены новые причалы в Отраде, на Дельфине, на 10-й и 13-й станциях Фонтана. Позже катера начали ходить в Черноморку и введен отдельный маршрут «Черноморка – Ильичевск», летом катера ходили в Крыжановку. Зимой морские трамвайчики ходили только в Аркадию и Лузановку. С 50-х годов использовались катера типа «Алмаз» (Таганрог) и «Аркадия» (СРЗ-1 – Судостроительный завод в Одессе); в 70-е началась массовая замена старых катеров на новые типа «Александр Грин» (строились на судоремонтных заводах Херсона и Ильичевска). В 80-е годы добавились прогулочные катамараны «Хаджбей» – использовались исключительно для прогулок по акватории залива. (рис. 5)



Рис. 5. Маршруты морских трамвайчиков вдоль побережья Одесского залива

Прогулочные катера и морские трамвайчики были высоко оценены одесситами и отдыхающими города, как удобный и недорогой способ комфортно и быстро добраться до пляжей – среднее время между рейсами составляло 20 – 25 минут. Помимо транспортного средства, катера выполняли экскурсионные функции: прогулки по порту, по заливу вдоль побережья, по Ильичевскому порту из Черноморки. Экскурсионные маршруты были очень популярны и некоторые существуют до сих пор, правда, не в таком количестве, в отличие от транспортных, которые прекратили свое существование в 90-е годы. Основной причиной стало резкое подорожание топлива в начале 90-х и переход на новые рыночные отношения, в результате чего многие причалы были закрыты и разрушены штормами без ремонта и длительной эксплуатации (причал в Лузановке). [ЖЖ grey_croso 2017]

Суда на подводных крыльях «Кометы» в Одессу пришли в 70-х, когда в 1974-м году была открыта линия Одесса – Херсон, хотя первое движение пароходов по линии Одесса – Очаков – Херсон началось с 1959 года пароходами «Ореон» и «Славянск», с 1962 года – открыл движение пассажирского флота теплоход «Котовский». С 1958 года катер «Сапфир» начал пассажирские рейсы по линии Очаков – Одесса (рис. 6) [Кузнец С. 2014]

Суда на подводных крыльях «Кометы», а впоследствии, и «Колхиды» – единственные массовые типы советских морских судов на подводных крыльях, проходили расстояние по линии Одесса – Херсон за 2 часа 40 минут, в отличие от автомобильного вида транспорта – 4 часа, что было намного комфортабельнее и быстрее.

К началу 80-х «Кометы» и «Колхиды» ходили из Одессы в Херсон, Каховку, Запорожье, Николаев. В Херсон суда отправлялись каждые три часа, в промежутках между ними отходили суда, шедшие выше по Днепру.

Кроме «днепровского» направления, «Кометы» из Одессы ходили в сторону Крыма – до Скадовска, Евпатории, Севастополя, Ялты, Керчи, Новороссийска и Сочи. Дальние рейсы выполнялись таким образом, чтобы достичь конечного пункта до наступления ночи. Также «Кометы» выполняли рейсы до Измаила, где был порт приписки нескольких судов этого типа, принадлежавших ЧМП. (рис. 7, 8)

Рейсы «Комет» и «Колхид» из Одессы до Херсона и в Ялту через Севастополь выполнялись до середины 90-х. Причём количество рейсов всё уменьшалось – с нескольких раз в день до просто ежедневных, а затем – всего лишь до еженедельных.



Рис. 6. Катер «Сапфир» – прибытие очаковцев в Одессу (1960-е гг.). [Кузнец С. 2014]



Рис. 7. «Комета-6» в Измаиле (1980-е гг.). [Вельможко А. 2013]



Рис. 8. Маршруты «Комет» и «Колхид» по Черному морю

Из более 20 «Комет», принадлежавших Черноморскому морскому пароходству, восемь имели портом приписки Одессу, а также было три «Колхиды», которые списали или продали в 90-х годах: одну «Колхиду» в 1998-м году продали в Грецию, а две оставшиеся в 2003-м году в Турцию и во Вьетнам. Кроме них к Одессе был приписан «Альбатрос» – построенная в единственном экземпляре

модернизированный версия «Колхиды». Его продали в 1996-м году на Кипр. Так завершилась история одесских судов на подводных крыльях.

Выводы и перспективы дальнейших исследований

Морской транспорт и водные путешествия играют огромную роль в туристической сфере во всем мире, поэтому их возрождение неотъемлемая часть в развитии и модернизации туристической сферы Северного Причерноморья.

В 2000-х годах при стабилизации экономической ситуации в Украине и России были попытки возродить каботажное пассажирское судоходство по Черному морю.

Первой попыткой стал запуск Ялтинским портом в 2001 году двух катамаранов «Крымская Стрела» и «Голубая стрела» на линию Одесса – Евпатория – Севастополь – Ялта – Феодосия – Новороссийск – Туапсе – Сочи. Но этот вариант Крымско-Кавказской линии продержался недолго. В середине 2000-х «Крымская стрела» некоторое время работала на линии Одесса – Варна, иногда делая заход в Констанцу. Последние рейсы катамаранов из Одессы состоялись в 2010 году. Тогда же прекратила своё существование линия Одесса – Стамбул, на которой работал паром «Каледония». В 2009-2010 годах российские суда типа «Катран» ходили из Новороссийска в Ялту. Две летних навигации показали убыточность маршрута – пассажиры пользовались скоростными судами больше в режиме мини-круиза, а не транспорта. [Вельможко А. 2013]

Еще одна попытка «вернуть» морские «Кометы» была в 2017 году, когда планировали весной запустить по морю маршрут из Скадовска (Херсонская область) в Одессу по линии Скадовск – Очаков – Одесса, для этого необходимо было оборудовать причалы в Скадовске для возможности приема пассажирских судов.

В ноябре 2017 года уже был совершен первый рейс пассажирским судном на подводных крыльях ракетой «Нибулон Экспресс-2» по реке Южный Буг в Николаев. Летом же планировалось обеспечить перевозку пассажиров между Киевом, Каневом, Черкассами и Чигирином, а также между Николаевом, Очаковым, Херсоном, Железным Портом, Кинбурнской косой, Вознесенском и Новой Одессой. [ЦТС 2017]

Главным препятствием возвращения в Одессу скоростного каботажного пассажирского судоходства служит сезонность и зависимость от погоды, что делает водный транспорт не настолько стабильным, как железная дорога. Несмотря на это «Ракеты» и «Кометы» не имеют конкуренции по скорости с любым автобусом и железной дорогой по таким речным и морским направлениям как Николаев, Херсон, Запорожье, Днепропетровск, Измаил и т.д. Более того это послужит развитию внутреннего туризма, тем более в результате текущей глобальной пандемии коронавирусной инфекции COVID-19, которая вызвала закрытие границ многих иностранных государств.

Литература

Naked Science (2017). В России спустили на воду судно на подводных крыльях нового поколения (21.10.2017). URL: <https://naked-science.ru/article/hi-tech/v-rossii-spustili-na-vodu-sudno-na> [Дата обращения 24 августа 2020].

Sergei33 (2011). История судов на подводных крыльях. Водный клуб «Фрегат». URL: <http://forum.fregat.club/> [Дата обращения 24 августа 2020].

Studbooks. Водные виды транспортных перевозок. Туризм. URL: https://studbooks.net/1570051/turizm/vodnye_vidy_transportnyh_perevozok [Дата обращения 24 августа 2020].

Upload (2019). Транспортное обслуживание туристов (11.06.2019). StudFiles. URL: <https://studfile.net/preview/8151379/> [Дата обращения 24 августа 2020].

Wikipedia (2020). (a). Symphony of the Seas. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Symphony_of_the_Seas [Дата обращения 24 августа 2020].

Wikipedia (2020). (b). Водный транспорт. Свободная энциклопедия. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki> [Дата обращения 24 августа 2020].

Вельможко А. (2013). 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 обращения 24 августа 2020].

ЖЖ grey_croco (2017). История одесского морского трамвайчика (01.12.2017 20:57). Odessa Online. Статьи. URL: <https://odessa.online/istoriya-odesskogo-morskogo-tramvajch/> [Дата обращения 24 августа 2020].

Кузнец С. (2014). Морской вокзал Очакова (16.04.2014). Очаковский портал. Статьи. URL: <http://www.ochakiv.info/articles/5091881566339072> [Дата обращения 24 августа 2020].

Учебники онлайн. Перевозки туристов водным транспортом. Туристический бизнес. Туризм. URL: http://uchebnikirus.com/turizm/turistichniy_biznes_-_malka_mp/perevezennya_turistiv_vodnim_transportom.htm [Дата обращения 24 августа 2020].

ЦТС (2017). Из Херсонской области в Одессу хотят запустить скоростные катера на подводных крыльях (30.01.2017 16:23). Центр Транспортных Стратегий. Новости. URL: https://cfts.org.ua/news/2017/01/30/iz_khersonskoy_oblasti_v_odessu_khotyat_zapustit_skorostnye_katera_na_podvodnykh_krylyakh_38756 [Дата обращения 24 августа 2020].

Naked Science (2017). A new generation hydrofoil vessel was launched in Russia (21.10.2017). URL: <https://naked-science.ru/article/hi-tech/v-rossii-spustili-na-vodu-sudno-na> [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

Sergei33 (2011). The history of hydrofoils. Water club "Fregat". URL: <http://forum.fregat.club/> [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

Studbooks. Water transport. Tourism. URL: https://studbooks.net/1570051/turizm/vodnye_vidy_transportnyh_perevozok [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

Upload (2019). Transport service for tourists (11.06.2019). StudFiles [Electronic resource]. URL: <https://studfile.net/preview/8151379/> (date of treatment 08/24/2020).

Wikipedia (2020). (a). Symphony of the Seas. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Symphony_of_the_Seas [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

Wikipedia (2020). (b). Water transport. Free encyclopedia. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki> [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

Velmozhko A. (2013). From Odessa – on hydrofoils? (07/31/2013 16:23). Timer. Articles. URL: http://timer-odessa.net/statji/iz_odessi_na_podvodnih_kril_yah_264.html [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

JJ grey_croco (2017). The history of the Odessa sea tram (12/01/2017 20:57). Odessa Online. Articles. URL: <https://odessa.online/istoriya-odesskogo-morskogo-tramvajch/> [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

Kuznets S. (2014). Sea terminal Ochakov (04/16/2014). Ochakov portal. Articles. URL: <http://www.ochakiv.info/articles/5091881566339072> [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

Online tutorials. Transportation of tourists by water transport. Travel business. Tourism. URL: http://uchebnikirus.com/turizm/turistichniy_biznes_-_malka_mp/perevezennya_turistiv_vodnim_transportom.htm [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

CTS (2017). They want to launch high-speed hydrofoils from the Kherson region to Odessa (01/30/2017 16:23). Center for Transport Strategies. News. URL: https://cfts.org.ua/news/2017/01/30/iz_khersonskoy_oblasti_v_odessu_khotyat_zapustit_skorostnye_katera_na_podvodnykh_krylyakh_38756 [Accessed August 24, 2020]. (in Russian)

Сторожук С. С.¹, А. В. Пронченко²

¹ кандидат архітектури, доцент кафедри містобудування
mesvet@ukr.net

orcid.org/0000-0001-8390-7190

² аспірант кафедри автомобільних доріг і аеродромів
proandrey@ukr.net

orcid.org/0000-0001-6733-4185

Одеська державна академія будівництва та архітектури, Одеса

РОЛЬ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ У РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ ПІВНІЧНОГО ПРИЧОРНОМОР'Я УКРАЇНИ

© Сторожук С. С., Пронченко А. В., 2021

Стаття присвячена водному транспорту і його ролі в туристичній сфері. Водний транспорт відноситься до найдавніших видів транспорту і залишався найважливішим до появи трансконтинентальних залізниць у другій половині XIX століття. Величезну роль грає в туристичній сфері та використовується досить активно. Найбільш значущими перевагами є високий рівень комфорту, великий обсяг одноразового завантаження суден, можливості реалізації різних видів і цілей туризму (пізнавальний, бізнес-туризм, навчальний, шоп-туризм).

Основним видом морських і річкових перевезень в туризмі є круїзи – подорожі по замкнутому колу з радіальними поїздками з портів у внутрішні райони країн. Основна діяльність водного транспорту – задоволення потреб людей в пасажирських перевезеннях, а також попиту на відпочинок протягом морської подорожі.

Більш ніж 25 років тому з Одеси можна було легко швидко і недорого дістатися в будь-яку точку Чорного моря; потужний флот пасажирських суден на підводних крилах успішно конкурував з поїздами і літаками по всьому Північному Причорномор'ї. До початку 1980-х судна на підводних крилах «Комети» і «Колхіди» ходили з Одеси до Херсона, Каховки, Запоріжжя, Миколаєва, а також в сторону Криму – до Скадовська, Євпаторії, Севастополя, Ялти, Керчі, Новоросійська і Сочі. «Комети» і «Колхіди» проходили відстань по лінії Одеса – Херсон за 2 години 40 хвилин, на відміну від автомобільного виду транспорту – 4 години, що було набагато комфортабельніше і швидше. А катери і морські трамвайчики, що курсують уздовж узбережжя Одеської затоки, від Крижанівки до Чорноморки були однією з візитних карток Одеси з повоєнних часів і аж до 1990-х років, коли і завершилася історія одеських морських трамваїв і судів на підводних крилах.

Морський транспорт і водні подорожі грають величезну роль в туристичній сфері в усьому світі, тому їх відродження невід'ємна частина в розвитку і модернізації туристичної сфери Північного Причорномор'я. У 2000-х і 2010-х роках були спроби відродити каботажне пасажирське судноплавство по Чорному морю, але не настільки успішними. Головною перешкодою повернення в Одесу швидкісного каботажного пасажирського судноплавства служить сезонність і залежність від погоди, що робить водний транспорт не настільки стабільним, як залізниця. Незважаючи на це «Ракети» і «Комети» не мають конкуренції за швидкістю з будь-яким автобусом і залізницею за такими річковими і морськими напрямками як Миколаїв, Херсон, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Ізмаїл тощо. Більш того це послужить розвитку внутрішнього і закордонного туризму.

Ключові слова: Водний транспорт, морський круїзний туризм, Чорне море, Одеське узбережжя, морський трамвайчик, «Комета» (СПК).

Storozhuk S.¹, Pronchenko A.²

¹ *Ph.D in Architecture, Associate Professor of Urban Planning Department*

mesvet@ukr.net

orcid.org/0000-0001-8390-7190

² *Postgraduate at the Department of Roads and Airfields*

proandrey@ukr.net

orcid.org/0000-0001-6733-4185

Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture, Odessa

ROLE OF WATER TRANSPORT IN THE DEVELOPMENT OF TOURISM IN THE NORTHERN BLACK SEA OF UKRAINE

© Storozhuk S., Pronchenko A.. 2021

The article is devoted to water transport and its role in the tourism sector. Water transport 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. It plays a huge role in the tourism sector and is used quite actively. The most significant advantages are a high level of comfort, a large volume of one-time loading of ships, the possibility of implementing various types and purposes of tourism (educational, business tourism, educational, shop tourism).

The main type of sea and river transportation in tourism is cruises - travel in a vicious circle with radial trips from ports to the interior regions of countries. The main activity of water transport is to meet the needs of people in passenger transportation, as well as the demand for recreation during a sea trip.

More than 25 years ago from Odessa it was easy to quickly and inexpensively get to anywhere in the Black Sea; a powerful fleet of passenger hydrofoils successfully competed with trains and aircraft throughout the Northern Black Sea region. By the beginning of the 1980s, hydrofoils "Kometa" and "Kolkhida" sailed from Odessa to Kherson, Kakhovka, Zaporozhye, Nikolaev, and also towards Crimea – to Skadovsk, Evpatoria, Sevastopol, Yalta, Kerch, Novorossiysk and Sochi. "Comets" and "Colchis" covered the distance along the Odessa – Kherson line in 2 hours and 40 minutes, in contrast to automobile transport – 4 hours, which was much more comfortable and faster. And boats and sea trams running along the coast of the Odessa Gulf, from Kryzhanovka to Chernomorka, were one of Odessa's calling cards from the post-war times until the 1990s, when the history of Odessa sea trams and hydrofoils ended.

Sea transport and water travel play a huge role in the tourism sector all over the world, therefore their revival is an integral part in the development and modernization of the tourism sector of the Northern Black Sea region. In the 2000s and 2010s, there were attempts to revive coastal passenger shipping in the Black Sea, but not as successful. The main obstacle to the return of high-speed coastal passenger shipping to Odessa is the seasonality and dependence on the weather, which makes water transport not as stable as the railway. Despite this, "Rockets" and "Komets" do not have competition in speed with any bus and railway on such river and sea directions as Nikolaev, Kherson, Zaporozhye, Dnepropetrovsk, Izmail, etc. Moreover, it will serve the development of domestic and foreign tourism.

Keywords: Water transport, sea cruise tourism, Black Sea, Odessa coast, sea tram, Hydrofoil "Kometa".