

## Аннотация

В статье освещены состояние отображения предприятий общественного питания в градостроительной сети в соответствии с условиями и места их размещения, которые имеют весомое влияние на формирование общегородской системы общественного питания.

Ключевые слова: предприятия общественного питания, общегородская система общественного питания.

## Annotation

The article covering the status display catering to urban network in accordance with the terms and places where they are having a significant influence on the system-wide catering.

Keywords: catering, catering system-wide.

УДК - 725.34

**Ж.Є.Дикун,**  
*аспірант каф. основ архітектури і АП КНУБА,*  
*архітектор ЗАТ «ТРАНСПРОЕКТ»*

## СУЧАСНИЙ СТАН ТА ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ

Анотація: в статті розглядається сучасний стан морських вокзалів України, деякі проблеми їх історичного та розвитку морських пасажирських перевезень в цілому. Зазначається проблема формування та організації морських терміналів, як нових комунікативних просторів.

Ключові слова: морські вокзали України, морські пасажирські термінали, морські пасажирські перевезення.

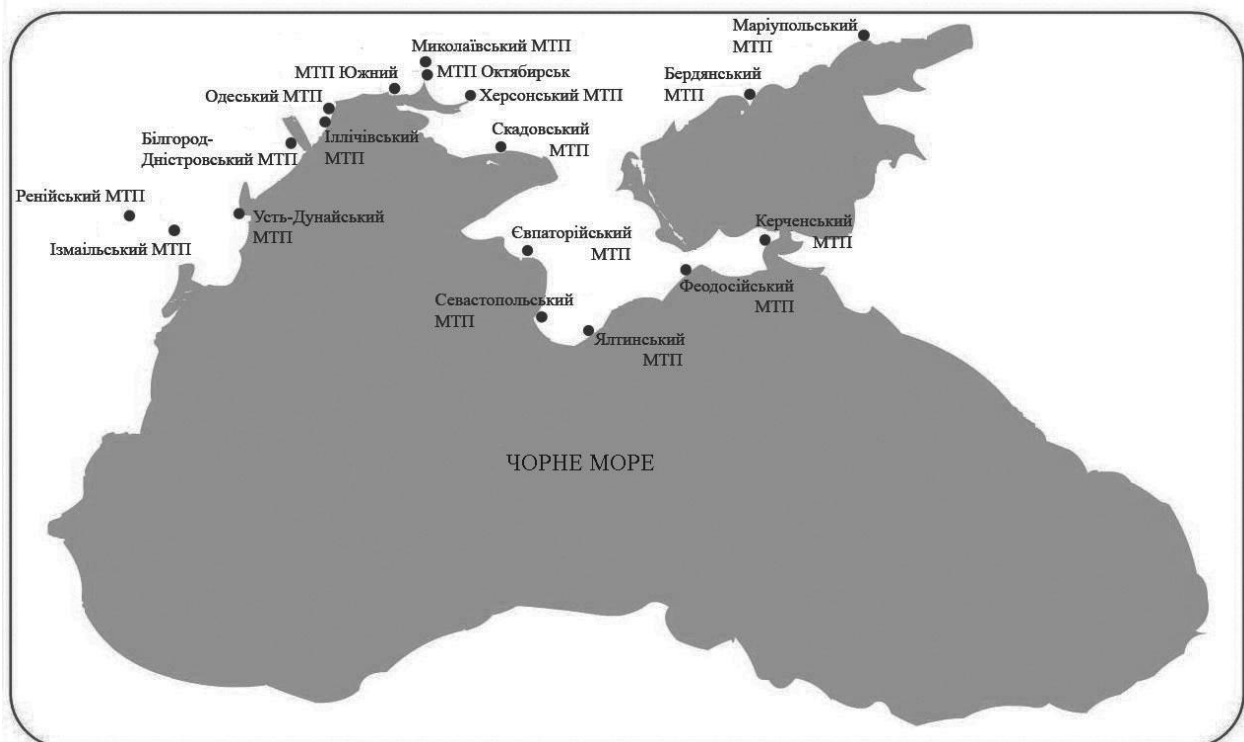
Від колишнього Радянського Союзу Україні дісталась у спадок потужна портова інфраструктура. Так, у 80-ті роки минулого сторіччя існувало 17 морських пароплавств, які експлуатували 1600 суден та 64 морських портів з пропускною здатністю 340 млн. тон за рік. Належний технічний стан флоту забезпечувався 30-тю судноремонтними заводами та 17-ма базами технічного обслуговування. Все це величезне господарство було ув'язано в єдину транспортну систему разом з залізничним, автомобільним, авіаційним, трубопровідними видами транспорту – при системі всезагального планування інакше і не могло бути. В результаті розпаду СРСР Росія, наприклад, втратила на півдні майже весь суховантажний флот. Україні, на перший погляд

пощастило, перепала непогана частка: близько 400 морських суден загальним дедвейтом 5,2 млн. тон та 18 крупних морських портів. Але бункероватися флоту довелося вже по світовим цінам, а пропускна здатність українських портів перевищувала зовнішньоторговельні можливості країни. Система управління морським транспортом практично зникла: зовнішньоторговельні організації з їх належними зв'язками в усьому світі теж лишилися у Москві. Крім того, макроекономічні колізії 1992-1993 років також тяжким тягарем лягли на підприємства морського транспорту.

В наш час галузь потроху відроджується. Цьому сприяє удосконалення управління, шляхом змін форм власності та переходу на нові організаційні форми управління, а також завдяки державній та галузевій підтримці судноплавних компаній України.

Зараз на узбережжі Чорного та Азовських морів знаходиться 19 морських торгових портів та 11 портопунктів, не враховуючи значного числа приватних морських причальних комплексів та портів і пристаней, що не належать Міністерству транспорту України (риболовецькі (4 морські порти), металургійні, суднобудівельні, нафтопереробні та ін.) (мал.1).

Серед основних морських портів України послуги по перевезенню пасажирів надають: Одеський, Севастопольський, Ялтинський, Феодосійський, Євпаторійський, Маріупольський, Ренійський морські торгівельні порти. Місцевими перевезеннями займається Бердянський МТП. Великий вокзал для суден типу «річка-море» є і в Ізмаїлі.



мал.1. Схема розміщення основних портів України.

Найсучасніший в Україні пасажирський комплекс має Одеський морський торговельний порт. Морський вокзал тут був збудований на Новому молу ще в 1968 році за проектом архітекторів В.Головіна та В.Кремлякова. Але в подальшому вокзальний комплекс зазнав значних змін. Будівлю самого вокзалу було повністю реконструйовано. Тепер сучасний пасажирський термінал за дизайном та сучасним оснащенням не поступається аналогічним терміналам Європи. Термінал здатен одночасно приймати 5 теплоходів на причалах загальною довжиною 1370 м. Глибина моря біля причалів – 11,5 м. А фарватер та портові споруди дозволяють приймати теплоходи довжиною до 290 м. Розрахований термінал на пропускну здатність – 4 млн. людей на рік.

Тільки місцеві пасажирські перевезення здійснює Бердянський морський торговий порт. Однак здатен приймати пасажирські судна довжиною 170 м з осадкою 7,9 м. Порт має морський вокзал, пасажирський плавучий причал довжиною до 200 м, пасажирський причал для яхт та прогулочних катерів.

Ренійський МТП здійснює перевезення пасажирів від Рені до портів Сілістра та Русе (Болгарія).

Нещодавно введений в експлуатацію комплекс міжнародних морських вантажопасажирських сполучень в Маріупольському торговому порту, що має площу 2,1 га та пропускну здатність 130 чоловік за рейс.

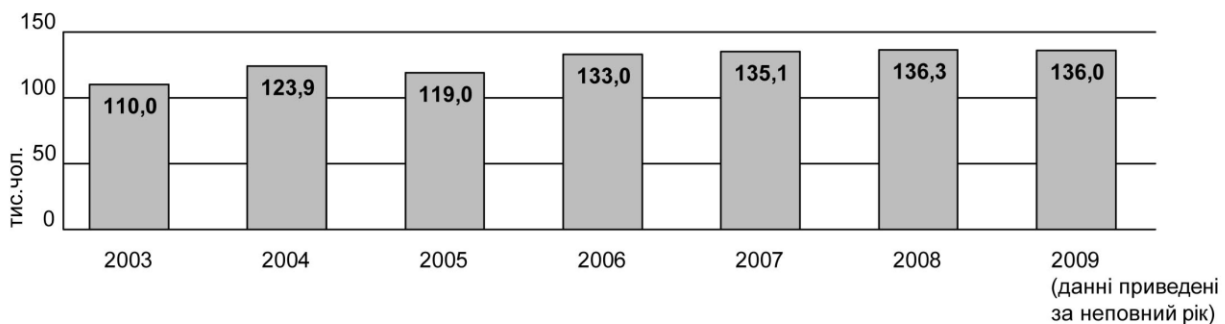
Але, беззаперечно, найперспективнішими для розвитку пасажирських перевезень є порти Кримського узбережжя такі, як Ялтинський, Севастопольський та Феодосійський. Морський вокзал Севастопольського порту розміщений в центрі міста, має два обладнаних пасажирських причали довжиною 200 та 135 м, здатністю приймати пасажирські лайнери з осадкою 8,64 та 4,1 метра відповідно.

Вільний від льоду чорноморський пасажирський і торговий порт Ялта знаходиться на південному узбережжі Кримського півострова. Пасажирський комплекс порту сформований гаванню із захисним молотом та здатен прийняти теплоходи довжиною до 215м (до 240 м при сприятливих метеоумовах) та осадкою 8,6 м. Для прийому туристів, що прибувають на більш крупних суднах, організовано рейдове обслуговування. Порт є членом міжнародної асоціації круїзних портів Середземного моря «Medcruise». Та по праву вважається «круїзними воротами Криму».

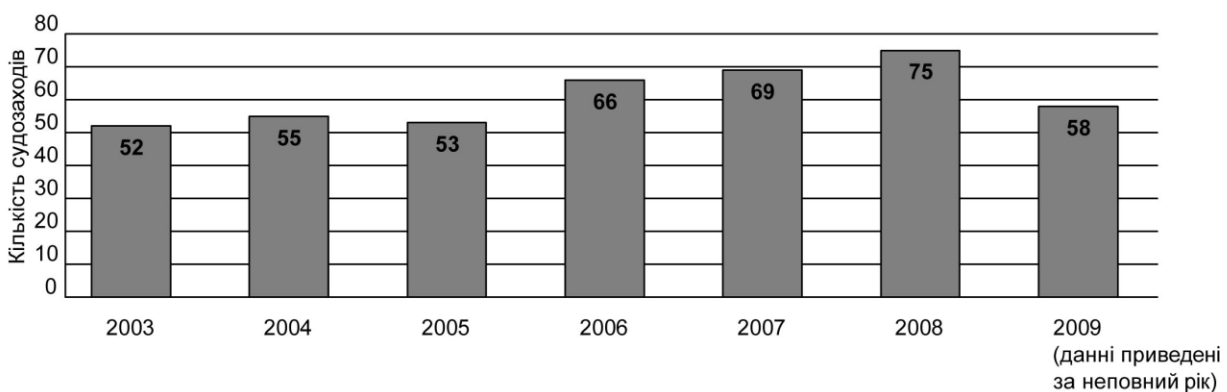
Перевезення пасажирів власним флотом під час літньої навігації здійснюють морський торговий порт в Феодосії та Євпаторійський морський торговий порт. Останній забезпечує туристичні сполучення майже з усіма містами Причорномор'я (Туреччина, каботажні перевезення - морські подорожі до Севастополя).

Інвестиційну та туристичну привабливість морських пасажирських терміналів даного регіону підтверджує і розроблений інвестиційний проект реконструкції пасажирського терміналу в Ялті, який включає реконструкцію морського вокзалу, адміністративних будівель порту і причалів, днопоглиблювальні роботи, будівництво гідротехнічних споруд, поліпшуючих захист акваторії порту від штормів, вдосконалення інфраструктури для прийому круїзних суден-гігантів довжиною більше 300 метрів. На базі вантажно-пасажирського порто-пункту планується комплексне будівництво сучасної яхтової марини міжнародного класу, що включає створення повної інфраструктури: яхтові причали, елінги, готелі, ресторани, кафе, зони відпочинку і розваг, торговий центр, всі види постачання і ремонту яхт і тому подібне. Ще в 2009 році Феодосійський морський торговий порт планував приступити до розробки проектно-вишукувальної документації по будівництву в місті морського пасажирського вокзалу. Про це йде мова в програмі соціально-економічного розвитку Феодосії на 2009 рік (як зазначає інформаційне агентство «Контекст-медіа»).

**Динаміка пасажирообігу по морському вокзалу за період 2003-2009 рр.**



**Динаміка судозаходів іноземних круїзних суден за період 2003-2009 рр.**



мал.2. Данні по динаміці росту пасажирообігу та кількості судозаходів Одеського морського вокзалу

Разом з не надто швидким, але стабільним, зростанням попиту на даний вид пасажирських перевезень (наприклад, по Одеському вокзалу: динаміка пасажирообігу за період 2003-2009 рр – зросла з 110 до 136,3 тис людей на рік, а кількість судозаходів круїзних суден збільшилась з 52 до 75 на рік) (див. мал.2.)

зростає і актуальність реконструкції старих та будівництва нових морських пасажирських терміналів. Таких що будуть відповідати Європейським та світовим стандартам комфортних та зручних морських пасажирських перевезень, та будуть розраховані на сучасний рівень розвитку технологій та матеріального забезпечення.

Відповідно світовим тенденціям економічного та соціального розвитку, на зміну першим комфортабельним морським вокзалам, які масово почали будуватись ще в 30-тих роках минулого сторіччя у Франції та Італії та конкурували за розкішню свого оздоблення з океанськими лайнерами (та які майже всі були зруйновані під час війни); на зміну повоєнним більш індустріалізованим вокзалам, у вітчизняній практиці – вокзалам надвеликої потужності, розрахованої на цілу імперію, приходять нові – морські пасажирські комплекси, термінали. Які більш відповідають сучасним економічним реаліям.

Адже всі типи морських вокзалів були розроблені ще в довоєнні та перші десятиріччя післявоєнних років. С того часу змінювалась технологія, удосконалювалось обладнання, доповнювалась функція. Вокзали вже стали поліфункціональними комплексами, що поєднують в собі зразу декілька пасажирських видів транспорту та надають їх користувачу цілий комплекс супутніх послуг.

Морські вокзали закономірно входять в одну групу з іншими пасажирськими будівлями і спорудами інших видів транспорту. Питання їх формування та організації досить ґрунтовно і ретельно опрацьовані і в монографіях, статтях та працях таких авторів, як Голубев Г.Є., Анжеліні Г.М., Модоров А.Ф., Батирев В.М., Дахно В.П., Явейн І.Г., Явейн М.Г. Але разом з тим морські термінали мають і ряд характерних рис, що помітно виділяє їх серед вокзалів інших видів транспорту.

Тому на сьогодні необхідним є: сучасна постановка питання формування та організації морських терміналів, трактування їх - як нових комунікативних просторів - більш функціонально гнучких, мобільних, таких що забезпечують візуальне та психологічне розвантаження людини, динаміку сприйняття як самої будівлі так і всього комплексу, збереження єдності сприйняття простору для більш легкого та комфортного сприйняття споруди та її функцій;

узагальнення існуючого досвіду реконструкції та будівництва та виведення його на теоретичний рівень.

Список використаної літератури:

1. Батырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.
2. Голубев Г.Е., Анжелинин Г.М., Модоров А.Ф. Современные вокзалы. Железнодорожного, речного, морского, автомобильного и воздушного транспорта. – М.: Издавництво літератури по будівництву, 1967. – 205 с.
3. Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы. – М.: Стройиздат, 1981. – 152 с.
4. Дахно В.П. Объединенные пассажирские станции и вокзалы. – К.: Будівельник, 1965. – 79с.
5. Кочнев Ф.П. Пассажирские станции и вокзалы. – М.: 1950.
6. Дмитриева. Морской энциклопедический словарь в 3 томах. – Л.: 1991.

Аннотация

В статье рассматривается современное состояние морских вокзалов Украины, некоторые проблемы их исторического развития и развития морских пассажирских перевозок целом. Обозначается проблема формирования и организации морских терминалов, как новых коммуникативных пространств.

Ключевые слова: Морские вокзалы Украины, морские пассажирские терминалы, морские пассажирские перевозки.

Annotation

The article covers the current state of seaports of Ukraine, some problems of their historical development and growth of maritime passenger transport as a whole. The problem of formation and organization of marine terminals as a new communicative spaces is considered in general way.

Key words: port arrival and departure buildings, seaports of Ukraine, marine passenger terminals, shipping operations.