

УДК 656

Ожегова Л. А.,
Сикач К. Ю.,
Ожегов А. Ю.,
Барановская О. В.

Трансформация транспортной сети Республики Крым

Таврическая академия (структурное подразделение)
ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет
имени В.И. Вернадского», г. Симферополь, Республика
Крым, Российская Федерация
e-mail: sikach89@gmail.com

Аннотация. В статье рассматривается трансформация транспортной сети Республики Крым в период после воссоединения с Российской Федерацией. Определены проблемы и перспективы развития основных видов транспорта на полуострове. Проведена оценка проводимых мероприятий по модернизации и развитию транспорта. Предложена схема возможного территориального размещения транспортно-логистического центров в Республике Крым.

Ключевые слова: транспорт, транспортная сеть, Республика Крым, трасса «Таврида».

Введение

Транспорт – одна из важнейших составных частей материальной базы экономики.

Транспортная сеть Крымского полуострова до 2014 года отличалась достаточно разветвленной структурой и была представлена автомобильным, железнодорожным, авиа- и морским видами транспорта.

После вступления в состав Российской Федерации Крым столкнулся с рядом проблем, которые привели к значительной реструктуризации транспортной сети полуострова. Основными из них являлись:

- западные санкции и геополитическая нестабильность;
- несоответствие состояния транспортной инфраструктуры существующим стандартам и нормам;
- необходимость в стремительном изменении системы логистики.

Основным инструментом решения вопросов интеграции Крыма в Российское пространство стала Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Крыма и г. Севастополя до 2020 года». Благодаря реализации ФЦП обеспечена транспортная доступность полуострова, снимаются инфраструктурные ограничения, тормозившие устойчивое развитие региона.

Материалы и методы

Проблемы развития региональных транспортных систем России рассматриваются в работах А. С. Балалева, А. В. Зырянова, С. А. Тархова, В. Н. Бугроменко, С. Б. Шлихтера и др.

Территориальная структура транспортной системы Крыма как объект исследования в связи с особенностями освоения региона не теряет своей актуальности. Крымские географы Н. В. Багров, М. В. Кузнецов, М. М. Кузнецов и др. внесли значимый вклад в исследование данного элемента инфраструктуры полуострова.

В исследовании транспорта важен системный подход, базирующийся на картографическом, статистическом и математическом анализе.

На формирование и трансформацию транспортной сети Крыма оказывают влияние следующие факторы:

- географические,
- исторические,
- социально-экономические,
- геополитические,
- военно-стратегические.

В 2014 году важнейшим фактором дальнейшего развития и функционирования транспортной сети Крыма стало воссоединение с Российской Федерацией и реакция других государств на это геополитическое событие.

Реализация ФЦП позволила совершить на полуострове «инфраструктурную революцию», в основе которой лежат три составные части: Крымский мост, федеральная трасса «Таврида», новый терминал Международного аэропорта «Симферополь».

Результаты и обсуждения

Транспортная инфраструктура Республики Крым к началу 2014 года представляла собой достаточно развитую и диверсифицированную систему, которая стала удовлетворительной базой для обеспечения вхождения республики в ведущие транспортные коридоры Российской Федерации и рынок перевозок. Выгодное географическое положение, специфика территориальной организации хозяйства, природные условия способствовали развитию в Республики Крым различных видов транспорта: морского, железнодорожного, автомобильного и воздушного, которые взаимодействуют друг с другом [13]. К началу 2014 года структура перевозок на полуострове выглядела следующим образом (Рис. 1.).

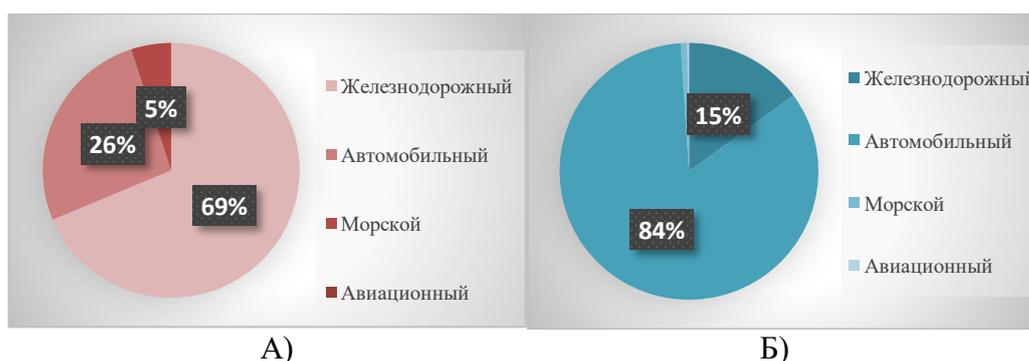


Рис. 1. Структура грузоперевозок (А), млн. т) и пассажироперевозок (Б), млн. чел.) в АР Крым, 2013 г. Составлено авторами по [15].

В грузоперевозках преобладал железнодорожный транспорт при значительной роли автомобильного, для внешних перевозок немаловажен был морской. В пассажироперевозках доминировал автомобильный транспорт. Транспортная инфраструктура включала 629 км железных и 6,3 тыс. км

автомобильных дорог с твердым покрытием. В регионе действовало 5 портов (Евпатория, Ялта, Керчь, Феодосия и порт Крым (паромная переправа) и 1 гражданский международный аэропорт (Симферополь).

После присоединения Крыма к Российской Федерации в структуре транспортных перевозок произошли значительные структурные изменения. Транспортная сеть Крыма претерпевает существенные пространственные трансформации благодаря реализации ФЦП (Рис. 2). За прошедших 5 лет уже полностью изменены направления потоков наземных видов транспорта.

После приостановки сообщения с материковой частью Украины, первоначально удалось перераспределить транспортный поток благодаря функционированию Керченской переправы [5].

Уже почти год функционирует автодорожная часть Крымского моста. До конца 2019 года планируется открыть железнодорожную. Завершено строительство железнодорожных подходов.

Пропускная способность моста – 40 тысяч автомобилей в сутки. Действующий рекорд суточного трафика составляет 33 359 автомобилей (в том числе около 18 тысяч по направлению в Крым) и был установлен 12 августа 2018 года. При этом рекорд паромной переправы – 13 тысяч автомобилей в сутки – зафиксирован летом 2017 года [8].

Федеральная целевая программа также предусматривает электрификацию и усиление железной дороги Джанкой – Феодосия – Керчь протяженностью 207 км [1]. Сегодня эксплуатационная длина железной дороги оставляет 773 км, из них электрифицировано 691,3 [13]. Пока не запущена железнодорожная часть Крымского моста, в Крыму осуществляются только внутрирегиональные железнодорожные перевозки в направлениях Симферополь – Севастополь, Симферополь – Евпатория, Симферополь – Соленое Озеро – Джанкой, Джанкой – Керчь, Керчь – Феодосия, Феодосия – Армянск. Попытки наладить пассажирские перевозки с материковой частью РФ приостановлены до открытия прямого сообщения. Основными проблемами железнодорожного транспорта являются высокая изношенность подвижного состава, низкий технический уровень, высокие эксплуатационные расходы, отсутствие постоянного сообщения с материковой частью Российской Федерации.

Беспрецедентным событием для Крыма стало строительство трассы «Таврида», которая сможет пропускать до 40 тысяч автомобилей в сутки и будет иметь 4 полосы движения. В состав трассы войдут 20 транспортных развязок, 123 путепровода, 15 мостов, 31 путепровод для проезда сельскохозяйственной техники, 17 путепроводных съездов с транспортных развязок [11]. Введение в эксплуатацию нескольких участков дороги уже сегодня смогло существенно улучшить сообщение.

В 2018 году на 14% вырос грузооборот и на 2% – пассажирооборот автомобильного транспорта в сравнении с 2017 годом. Протяженность автодорог в 2018 году составила 9 368,1 км, из которых 45 % не отвечают нормативным требованиям (в 2017 году 42 %). Состояние дорожного покрытия ухудшается в направлении с юга на север Крымского полуострова.



Рис. 1. Развитие транспортной системы Крыма в соответствии с федеральной целевой программой (ФЦП), 2016 г.
Составлено Ожегова Л. А., Барановской О. В.

В рамках ФЦП на территории Республики Крым непрерывно осуществляется строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог (Таблица 1).

Таблица 1.

Мероприятия федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» на 2015 - 2020 годы по направлению «Капитальные вложения» и направлению «Развитие транспортного комплекса» (строительство и реконструкция автомобильных дорог в Республике Крым)

Участок автодороги	Протяженность, км
<i>Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог:</i>	
Строительство и реконструкция автомобильной дороги Керчь - Феодосия - Белогорск - Симферополь - Бахчисарай - Севастополь	250,737 км
Строительство и реконструкция автомобильной дороги Симферополь - Красноперекопск - Армянск - граница с Украиной (км 108+000 - км 111+000)	8,622 км
Строительство и реконструкция автомобильной дороги Симферополь - Евпатория - Мирный	25,109 км
<i>Мероприятия по развитию региональной и муниципальных сетей автомобильных дорог общего пользования Республики Крым, в том числе:</i>	
Строительство обьездной дороги г. Симферополя на участке Дубки - Левадки	9,1 км

Составлено по [1]

К апрелю 2019 года реализована значительная часть запланированных работ по строительству и реконструкции крымских автомобильных дорог.

Значимым инфраструктурным объектом и вторым брендом Крыма стал Международный аэропорт «Симферополь», в котором 16 апреля 2018 года запущен новый терминал. Аэропорт способен обслуживать 3 625 пассажиров в час и 6,5 млн. человек в год. Аэропорт Симферополь является региональным аэропортом с самой крупной внутрироссийской маршрутной сетью. В 2018 году рейсы в Крым выполняют 17 авиакомпаний по 63 направлениям. Пассажиропоток аэропорта Симферополь в 2018 году составил 5 146 095 человек, что на 17 357 человек больше, чем в 2017 году [6,8].

На прилет в 2018 году обслужено 2 571 329 пассажиров, на вылет – 2 574 766. Количество взлетно-посадочных операций в 2018 году составило 37 282. В тройку лидеров по объемам перевезенных пассажиров за 2018 год вошли авиакомпании «Аэрофлот», «Россия» и «Уральские авиалинии». В конце лета 2018 года в аэропорту Симферополь приступили к активной фазе масштабной реконструкции взлетно-посадочной полосы [14].

Для организации обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве Симферопольского РПИ 3 апреля 2014 года был создан филиал «Крымаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Район ответственности филиала «Крымаэронавигация» охватывает воздушное пространство площадью около 180 000 кв.км над Крымским полуостровом и акваториями Черного и Азовского морей. Но при этом фактически на сегодняшний день управление более 80% воздушного пространства по-прежнему распределено Киевом между одесским и днепропетровским диспетчерскими центрами, а менее 20% контролируют российские авиадиспетчеры [7].

В Крыму функционируют следующие морские порты: Севастопольский, Евпаторийский, Феодосийский, Ялтинский, Керченский морской рыбный порт и Керченская паромная переправа. Порты Крыма специализируются на переработке генеральных, навалочных и наливных грузов и ранее связывали полуостров с городами Турции, Болгарии, Румынии, Украины, Грузии.

Несмотря на активное развитие наземных видов транспорта и авиасообщения, после событий 2014 года морские порты Крыма оказались в чрезвычайно сложном положении. В 2017 году крымские порты перевалили 11,5 млн тонн грузов, что на 12,7% меньше, чем в 2013 году [3]. Данные 2018 года еще не представлены, но из-за приостановки деятельности Керченской паромной переправы, по нашей оценке, доля морского транспорта сократилась приблизительно на 80% (именно столько в общей структуре грузооборота приходилось на Керченский морской порт). ГУП «Крымские морские порты» является убыточным предприятием. Суда иностранных государств из-за санкций практически не заходят в порты Крыма, хотя с 2014 года 665 судов тем или иным образом смогли осуществить отгрузку товаров в портах Крыма [12].

Таким образом, процесс трансформации транспортной системы Республики Крым еще не завершен, происходят постоянные изменения в её структуре и особенностях функционирования, но уже практически удалось преодолеть последствия транспортной блокады Украиной. Барьером дальнейшего развития остается восстановление международного сообщения морским и авиатранспортом.

Выводы

В 2014 году началась существенная трансформация географии транспортной сети Крыма – главное направление транспортных потоков сменилось с Север – Юг на Восток – Запад. В ходе реализации ФЦП происходит усиление субширотной транспортной оси Керчь – Феодосия – Симферополь с ответвлением на г. Евпаторию и г. Севастополь именно благодаря сооружению Крымского моста, строительству автомагистрали «Таврида», увеличению пропускной способности железнодорожной линии Керчь – Феодосия – Джанкой.

Важнейшим следствием «инфраструктурной революции» является необходимость трансформации транспортно-логистической системы. Процесс формирования транспортно-логистической системы Крыма многоэтапен:



Рис.3. Схема возможного территориального размещения транспортно-логистических центров в Крыму, 2018 г.
Составлено Ожеговой Л.А., Барановской О. В.

1 этап: формирование первого нижнего уровня взаимодействия терминальных и грузовых комплексов, складских хозяйств, туроператоров, транспортных предприятий;

2 этап: появление логистических центров различной мощности (местные, региональные и международные);

3 этап: формирование региональных транспортно-логистических систем (РТЛС);

4 этап: формирование транспортно-логистического комплекса (ТЛК);

5 этап: интеграция региона в единую интегрированную национальную ТЛС Российской Федерации как подсистему макрологистической системы [4].

Крым находится на начальном этапе формирования новой транспортно-логистической системы. И завершение трансформации транспортной сети станет важнейшим фактором ее успешной реализации.

Территориальные особенности сложившейся транспортной сети Крыма с учетом тех изменений, которые произошли после 2014 года, становятся основой для возможного размещения транспортно-логистических центров на территории Крыма, основная часть которых пространственно тяготеет к федеральной трассе Таврида (Рис.3).

Данная логистическая система должна задействовать все виды транспорта, доступные Крымскому региону, а также оптимизировать системы и процессы товародвижения, включая обслуживание пассажиропотоков, доставку и распределение грузов, что, в свою очередь, будет способствовать устойчивому социально-экономическому развитию туристическо-рекреационной индустрии.

Литература

1. Об утверждении федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года»: постановление Правительства РФ от 11.08.2014 г. №790 // Собрание правительства. 2014. 150 с.
2. Государственная программа Республики Крым «Развитие транспортно-дорожного комплекса Республики Крым» на 2015-2017 годы, утвержденная Советом министров Республики Крым от «23» декабря 2014 г. №543.
3. Алексахина Л. В. Тенденции и закономерности развития морского транспортного комплекса Крыма как части морской транспортной системы России // Вестник академии знаний. №6 (29). 2018. С.30-36.
4. Анфалов, А.А, Лукиных В.Ф Концепция многоуровневой транспортно-логистической системы Крымского анклава России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.sitebs.ru/blogs/24003.html>.
5. Ваховская М. Ю., Стебловская В. В. Способы диверсификации транспортного обеспечения туристских потоков в Республике Крым // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Серия Экономика и управление. Том 4 (70). №1. 2018. С. 41-52.

6. Данилов Н. И. Деятельность воздушного транспорта в национальном воздушном пространстве России в регионе Республики Крым. Международно-правовой аспект // Закон и право. № 1. 2017. С 15-19.
7. Данилов Н. И. К вопросу о международно-правовой регламентации деятельности воздушного транспорта в национальном воздушном пространстве России в регионе Республики Крым // Образование, наука, научные кадры. №4. 2016. С.30–33.
8. Демироглу Н. Б. Развитие транспортной системы в Республике Крым // Сборник научных трудов Всероссийского экономического форума с международным участием «Крымский вектор – 2019». 2018. С. 146-149.
9. Дроздова Е. С. Морской транспорт Республики Крым в транспортной системе Российской Федерации // Материалы XIV научно-практической конференции Менеджмент предпринимательской деятельности. 2016. С. 445-448.
10. Дроздова И. И. Оценка транспортно-логистической системы Республики Крым как ведущего фактора эффективного развития экономики региона // Транспортное дело России. 2016. №6. С. 167-169.
11. Космин В. В. Транспортная система Крыма // Транспортное строительство. №4. 2018. С. 14-17.
12. Логунова Н. А., Алексахина Л. В. Формирование стратегии развития морского транспорта и логистики в Крыму // Вестник Алтайской академии экономики и права. №3. 2018. С.47-54.
13. Цёхла С. Ю., Тыгаева И. В. Транспортно-логистический узел Крыма в новых условиях // Логистические системы в глобальной экономике. №6. 2016. С. 355-358.
14. Новости международного аэропорта Симферополь [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://new.sipaero.ru>
15. Статистический сборник «Регионы Украины», ч. II // под. Ред. Осауленко О. Г. Государственный комитет статистики Украины. 2013. 783 с.

*Ozhegova L. A.,
Sikach K. Yu¹,
Ozhegov A. Yu.,
Baranovskaya O. P.*

Transformation of the transport system of the Republic of Crimea

V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Taurida Academy, Simferopol, Russian Federation

¹*e-mail: sikach89@gmail.com*

Abstract. *The article discusses transport system transformation of the Republic of Crimea in the period after reunification with the Russian Federation. The problems and prospects of development of the main modes of transport on the Peninsula are defined. The evaluation of the activities carried out for the modernization and development of transport. The scheme of possible territorial location of transport and logistics centers in the Republic of Crimea is proposed.*

Key words: *transport, transport system, Republic of Crimea, Tavrida route.*

References

1. Ob utverzhenii federal'noj celevoj programmy "Social'no-ekonomicheskoe razvitie Respubliki Krym i g. Sevastopolya do 2020 goda": postanovlenie

- Pravitel'stva RF ot 11.08.2014 g. № 790 // Sobranie pravitel'stva. 2014. 150 s. (in Russian)
2. Gosudarstvennaya programma Respubliki Krym «Razvitie transportno-dorozhnogo kompleksa Respubliki Krym» na 2015-2017 gody, utverzhennaya Sovetom ministrov Respubliki Krym ot «23» dekabrya 2014 g. № 543. (in Russian)
 3. Aleksahina L. V. Tendencii i zakonomernosti razvitiya morskogo transportnogo kompleksa Kryma kak chasti morskoy transportnoj sistemy Rossii // Vestnik akademii znaniy. №6 (29). 2018. S.30-36. (in Russian)
 4. Anfalov, A.A, Lukinyh V.F Konceptsiya mnogourovnevoj transportno-logisticheskoy sistemy Krymskogo anklava Rossii. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.sitebs.ru/blogs/24003.html>. (in Russian)
 5. Vahovskaya M. YU., Steblovskaya V. V. Sposoby diversifikacii transportnogo obespecheniya turistskih potokov v Respublike Krym // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Seriya Ekonomika i upravlenie. Tom 4(70). № 1. 2018. S. 41-52. (in Russian)
 6. Danilov N. I. Deyatel'nost' vozdušnogo transporta v nacional'nom vozdušnom prostranstve Rossii v regione Respubliki Krym. Mezhdunarodno-pravovoj aspekt // Zakon i pravo. № 1. 2017. S 15-19. (in Russian)
 7. Danilov N. I. K voprosu o mezhdunarodno-pravovoj reglamentacii deyatel'nosti vozdušnogo transporta v nacional'nom vozdušnom prostranstve Rossii v regione Respubliki Krym // Obrazovanie, nauka, nauchnye kadry. № 4. 2016. S.30-33. (in Russian)
 8. Demiroglu N. B. Razvitie transportnoj sistemy v Respublike Krym // Sbornik nauchnyh trudov Vserossijskogo ekonomicheskogo foruma s mezhdunarodnym uchastiem «Krymskij vektor – 2019». 2018. S.146-149. (in Russian)
 9. Drozdova E. S. Morskoy transport Respubliki Krym v transportnoj sisteme Rossijskoj Federacii // Materialy XIV nauchno-prakticheskoy konferencii Menedzhment predprinimatel'skoj deyatel'nosti. 2016. S 445-448. (in Russian)
 10. Drozdova I. I. Ocenka transportno-logisticheskoy sistemy Respubliki Krym kak vedushchego faktora effektivnogo razvitiya ekonomiki regiona // Transportnoe delo Rossii. 2016. №6. S. 167-169. (in Russian)
 11. Kosmin V. V. Transportnaya sistema Kryma // Transportnoe stroitel'stvo. №4. 2018. S. 14-17. (in Russian)
 12. Logunova N. A., Aleksahina L. V. Formirovanie strategii razvitiya morskogo transporta i logistiki v Krymu // Vestnik Altajskoj akademii ekonomiki i prava. №3. 2018. S.47–54. (in Russian)
 13. Cyohla S. YU., Tytaeva I. V. Transportno-logisticheskij uzel Kryma v novyh usloviyah // Logisticheskie sistemy v global'noj ekonomike. №6. 2016. S.355-358. (in Russian)
 14. Novosti mezhdunarodnogo aeroporta Simferopol' URL: <http://new.sipaero.ru>
 15. Statisticheskij sbornik «Regiony Ukrainy», ch. II // pod. Red. Osaulenko O. G. Gosudarstvennyj komitet statistiki Ukrainy. 2013. 783 s. (in Russian)

Поступила в редакцию 01.05.2019 г.