Геополитика и экогеодинамика регионов.
Том 5(15). Вып. 4. 2019 г. С. 47–61.

УДК 911.3 (477.75)

Д.А. Вольхин

Крымский мост как фактор интеграции региона в экономическое пространство России

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

Аннотация. *В статье проанализированы и обобщены экономико-географические эффекты строительства Крымского моста. Рассмотрено его значение как источника положительного экономического эффекта, фактора трансформации транспортной системы Юга России, пространственного сближения и интеграции российских регионов, источника инноваций и нового центра информационного внимания. Выявлены возникающие в новых масштабах и форматах межрегиональные экономические связи Крыма с другими регионами страны в контексте формирования «Большой Евразии».*

Ключевые слова: *Крымский мост, межрегиональная интеграция, транспорт, Крым, Юг России.*

Введение

Возведение Крымского моста — транспортного перехода через Керченский пролив — является одним из самых масштабных и значимых проектов в новейшей истории социально-экономического развития Крыма, хотя идеи о строительстве такого сооружения неоднократно возникали в разные исторические периоды, начиная со второй половины XIX в., по экономическим и военно-стратегическим причинам [1]. Прежние идеи строительства моста в начале XXI в. дополнились геополитическими мотивами.

Строительство данного инфраструктурного сооружения относится к категории стратегически важных национальных проектов, поскольку оно направлено на решение проблемы сухопутной транспортной связности Крыма с другими регионами России и интеграции региона в транспортную систему страны. Эта задача нашла свое отражение в содержании ключевых документов стратегического планирования социально-экономического развития Республики Крым [2; 3] и созвучна с задачами, поставленными в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» и «Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года». Крымский мост стал необходимым условием интеграции Республики Крым и города Севастополя в социально-экономическое и военно-стратегическое пространство России и элементом транспортной системы Юга России, трансформирующейся в связи со строительством трассы «Тавриды». Актуализация организации сухопутной транспортной связи Крыма с Таманским полуостровом была связана с транспортной блокадой крымских субъектов России со стороны Украины в 2014 году и удалением крымских портов и авиационного центра из системы международных транспортных перевозок [4].

В 2018 году состоялось открытие автомобильной части Крымского моста, в конце 2019 года запланирован запуск его железнодорожной части. Введение в эксплуатацию транспортного перехода через Керченский пролив имеет не только транспортно-географические последствия, но и является многоаспектным фактором нового этапа социально-экономического развития Крыма и сопредельных южных регионов России. В связи с этим *целью* данной работы стало выявление пространственных социально-экономических эффектов и отношений, возникающих в результате строительства Крымского моста, и их влияния на интеграцию региона в экономическое пространство России.

Материалы и методы

Процессы разработки проекта, строительства и введение в эксплуатацию Крымского моста рассматриваются учёными с самых разных позиций: инженерных, инновационных, экономических, транспортно-географических, геополитических, экологических, исторических, социальных и культурологических. Эти события являются популярными информационными поводами и политизируются медийной сферой различных стран мира, что выделяет мост из ряда крупных инфраструктурных объектов страны. Среди множества информационных ракурсов в отношении Крымского моста выделим некоторые, наиболее существенные для теории и методики общественной географии.

Основная часть ученых-географов рассматривают Крымский мост с точки зрения его транспортно-географической функции в контексте процессов интеграции Крыма в социально-экономическое пространство России [5; 6; 7; 8; 9; 10; 11]. С этих позиций строительство моста через Керченский пролив изучается как генерирующий фактор вовлечения крымской экономики в различные формы межрегиональных экономических отношений.

Важная роль Крымского моста отмечается для организации туристско-экскурсионной деятельности в регионе [12; 13; 14 и др.]. Крымский мост в этих работах рассматривается как фактор изменения структуры туристского потока в регион, условие возникновения новых форм и видов туристско-экскурсионных маршрутов и как новый экскурсионный объект, осваиваемый, в том числе с участием сопредельных российских территорий.

Возведение транспортного перехода через Керченский пролив рассматривается рядом авторов как элемент геополитики, новой стратегии России в Причерноморье и фактор обеспечения транспортной, экономической и военной безопасности в регионе [15; 16; 17; 18; 19; 20].

В научной и медийной среде изучается и освещается имиджелогическая функция Крымского моста, как новой символьной основы различных образов и имиджей Крыма и всей России в отечественных и зарубежных средствах массовой информации [21] и общественном сознании [22; 23]. Информационное сопровождение строительства Крымского моста ведется в онлайн режиме в самых разных формах и на различных информационных площадках, в том числе на информационном портале «Крымский мост» [1]. Указанный веб-портал и многие другие специализированные источники информации публикуют актуальную аналитику и статистические данные о работе изучаемого транспортного перехода, которые легли в фактологическую основу данного исследования.

Настоящая работа построена с опорой на методологию общественной географии, которая предполагает изучение комплексного влияние Крымского моста на территориальную структуру социально-экономической системы Крыма как региона, интегрирующегося в экономическое пространство России. Применение картографического метода, ГИС-моделирования, сравнительно-географического метода и веб-аналитики позволили выявить следующие стороны функционирования Крымского моста: как источника положительного экономического эффекта, фактора трансформации транспортной системы Юга России, пространственного сближения и интеграции российских регионов, источника инноваций и нового центра информационного внимания.

Результаты и обсуждение

Общий экономический эффект строительства Крымского моста. Совокупный экономический эффект строительства Крымского моста сложно выразить в виде определенной суммы в денежном выражении в связи с многоаспектностью его влияния на социально-экономическое развитие территории, сложностью методики расчетов и частичной закрытостью коммерческой информации. Приведем основные составляющие искомого экономического эффекта. Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации, предельная стоимость работ необходимых для реализации проекта составила 228,3 млрд руб. [24], которая в процессе реализации проекта была скорректирована. По оценкам главного застройщика проекта ООО «Стройгазмонтаж» общий объем поставок материалов и конструкций для реализации проекта превысит 12,5 млн т, общая численность рабочих и специалистов на строительных площадках моста на разных стадиях составляет не менее 3–5 тыс. человек. Непосредственно в строительстве участвуют около 200 предприятий, а с учетом косвенных экономических связей — несколько тысяч предприятий из различных регионов страны. Объем заказов для крымских предприятий, обслуживающих стройку моста, в том числе для российских компаний, которые открыли свои подразделения на территории полуострова, за 2,5 года строительства моста превысил отметку 3 млрд руб., а их налоговые отчисления в бюджет Республики Крым составил более 100 млн руб. [1] и эти показатели продолжают расти.

Среди комплекса экономических эффектов функционирования Крымского моста можно выделить снижение транспортных издержек хозяйствующих субъектов и транспортных компаний, осуществляющих связь Крыма с другими регионами страны. Сравнительная оценка стоимости перевозки грузов и машин на Керченской паромной переправе (с учетом тарифов переправы [25] и транспортного потока через мост за первый год его функционирования) показала, что использование бесплатного Крымского моста позволило перевозчикам совокупно сэкономить около 15 млрд руб. за год эксплуатации моста. В полученном результате не учтен фактор времени, хотя время перевозки грузов после запуска моста значительно сократилось, особенно если сравнить с рекордными пробками перед переправой длиной более 10 километров, и новый маршрут, в отличие от паромного сообщения, практически независим от погодных условий.

Другим важным следствием ввода моста в эксплуатацию по оценкам разработчиков программ социально-экономического развития республики [2; 3] должно было стать снижение цен на многие товары, привозимые из-за пределов Крыма. Однако ожидаемый эффект не проявился: индекс цен на товары и услуги к предыдущему месяцу с момента запуска моста в мае 2018 по май 2019 гг. сохранялся в пределах 100,1–101,0% [26].

Крымский мост — элемент трансформации транспортной системы Юга России. Строительство транспортного перехода через Керченский пролив является одним из звеньев в сети задач по трансформации транспортной системы Крыма и Краснодарского края. Строительство трассы «Таврида» (Р260) и Крымского моста с подъездными путями к нему, строительство новых веток железных дорог и обновление железнодорожной инфраструктуры (путей и пунктов) в Крыму и Краснодарском крае реализуют цель завершения транспортной связности Крыма с другими регионами страны по суше, морю и воздуху. Трасса «Таврида» и Крымский мост входят в состав международного европейского транспортного коридора Е97, соединяющего Украину, Россию, Абхазию, Грузию и Турцию. Однако этот маршрут в современных геополитических условиях фактически не выполняет свою трансграничную функцию.

Современное строительство трассы «Таврида» и Крымского моста, а также транспортная блокада Крыма украинской стороной, стали факторами смены направлений главных транспортных осей региона с субмеридианального направления (Севастополь–Симферополь–Джанкой–Украина) на субширотное направление (Севастополь–Симферополь–Керчь–Краснодарский край) [6]. Транспортные пункты, центры и узлы по обе стороны моста получили новый импульс развития и заработали в больших масштабах, а г. Керчь превратился в новые «транспортные ворота» Крыма.

Открытие движения через мост изменило структуру внешних грузо- и пассажироперевозок Крыма в сторону увеличения удельного веса автомобильного транспорта. Например, по данным Министерства курортов и туризма Республики Крым в 2018 году 47% туристов прибыло на полуостров через мост, 37% — авиатранспортом, 16% — через крымско-украинскую границу. Эти данные заметно отличаются от показателей 2017 года, когда 43% туристов прибывало в Крым авиатранспортом, 42% — через Керченскую паромную переправу и 15% — используя другие виды транспорта [27].

Открытие железнодорожной части моста послужит фактором восстановления системообразующей и экономической функций железнодорожного транспорта в Крыму. В результате прогнозируется активизация работы пунктов и узлов Крымской железной дороги, в том числе в депрессивном Северном Крыму (г. Джанкой и другие населенные пункты, находящиеся в зоне влияния железной дороги).

Крымский мост — фактор пространственного сближения. Важнейшим транспортно-географическим следствием строительства «Тавриды» и Крымского моста является изменение транспортной доступности Крыма, эти инфраструктурные объекты стали источником пространственного и, как следствие, экономического сближения регионов страны.

Временная доступность Керчи по отношению к другим городам Юга России сократилась на 3–4 часа, что наглядно показывают изохроны на Рис. 1. Например,

до запуска Крымского моста через паромную переправу из Керчи до Анапы можно было добраться на автомобиле в среднем за 4 часа (без учета пробок на дорогах), а после открытия моста — менее чем за 2 часа. Скоростной режим моста и трасс позволяет добраться из Керчи в Краснодар и обратно за 8 часов. За 12 часов из Керчи через Крымский мост можно доехать до населенных пунктов в зоне, ограниченной изохроной по линии Волгоград – Грозный, которые удалены от Керчи на расстоянии около 1000 км. Таким образом, от большинства населенных пунктов Юга России Крым находится на расстоянии, которое можно преодолеть менее чем за сутки, что является важным фактором развития экономических связей. Фактор сближения пространства отразился на трафике машин из Крыма на Кубань и в обратном направлении. За год эксплуатации по мосту проехали более 5 млн легковых машин, более 700 тыс. грузовиков и более 60 тыс. автобусов, что более чем в 3 раза превышает показатели работы паромной переправы в 2017 году [1].

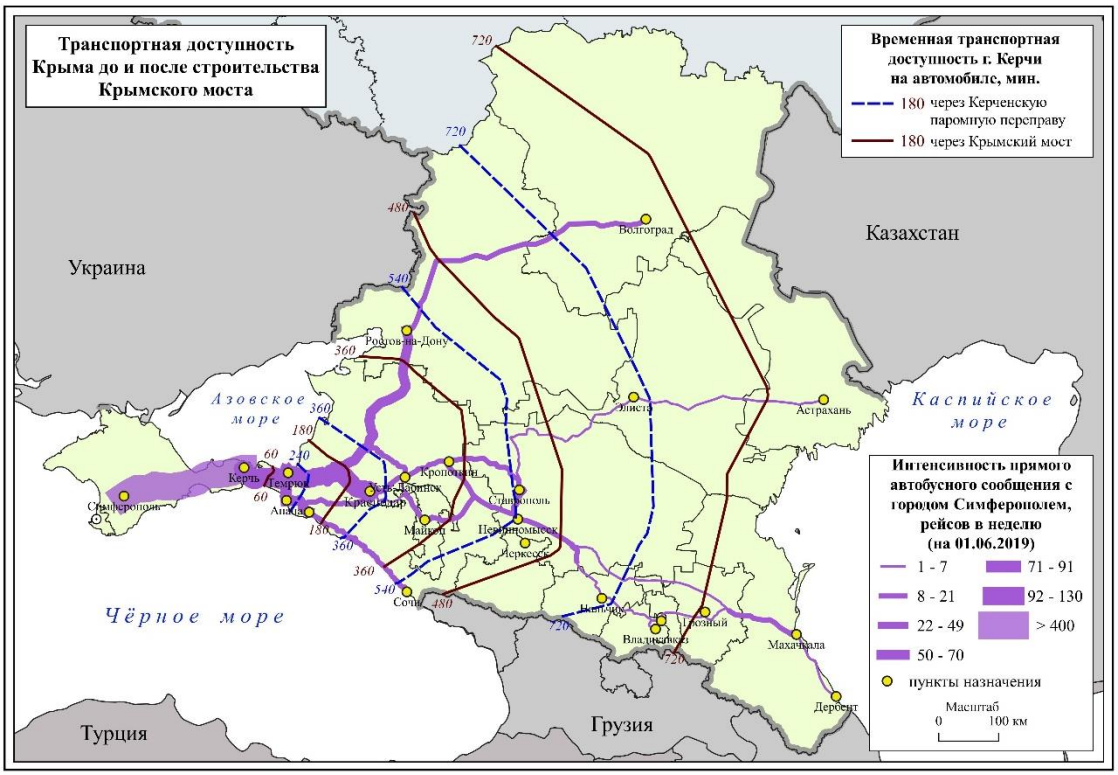

Рис. 1. Транспортная доступность Крыма до и после строительства Крымского моста. *Составлено автором по официальным данным перевозчиков.*

Действие фактора Крымского моста увеличило количество рейсов и направлений регулярных автобусных рейсов из Крыма в другие города. Город Симферополь связан автобусным сообщением практически со всеми регионами Юга России. Количество автобусных рейсов в неделю увеличилось до 130 рейсов в направлении до Краснодара, 80 рейсов — до Темрюка, 60 рейсов — до Ростова-на-Дону, Анапы и Новороссийска, в остальные крупные города рейсы отправляются 1–20 раз в неделю.

Охарактеризованные новые особенности транспортно-географического положения Крыма сформировали предпосылки для усиления транспортно-логистических связей регионов Крыма с портами «Кавказ» и «Новороссийск» автомобильным и железнодорожным сообщением, что является чрезвычайно важным в условиях внешней транспортной блокады Крыма. Еще одним следствием сближения пространства благодаря строительству моста стало усиление контактов населения керченской и краснодарской сторон. Для керченцев уже стали обычны поездки за покупками в супермаркеты Темрюка, Тамани, Анапы, которые привлекают более низкими ценами и разнообразием товаром, в том числе брендами, недоступными в Крыму, а также с целью покупки более дешевого топлива. С другой стороны, для Керчи прилегающие муниципалитеты Краснодарского края являются новым районом сбыта собственной продукции и услуг. Жители Тамани и её окрестных сёл, находящиейся долгое время в транспортном тупике, воспринимают Керчь как ближайший крупный город, источник товаров и новый центр обслуживания. Для Керчи с населением более 150 тыс. чел. и всего Керченского полуострова более доступным стал аэропорт «Анапы»: от Керчи до международного аэропорта «Симферополь» — 220 км, а до международного аэропорта «Анапа» — 120 км. Поэтому керченская и кубанская сторона все больше сближаются маятниковой, трудовой и образовательной миграциями. Привлекательность Керчи для населения других регионов страны можно обнаружить в статистике о миграциях. За 2018 год масштаб миграции для городского округа Керчь составил 8 039 чел. (на 21 % больше, чем в 2017 г.), в том числе из муниципалитетов Республики Крым 1733 чел., а из других субъектов страны 5087 чел. Таким образом, для этого крымского города интенсивность межрегиональной миграции больше внутрирегиональной почти в 3 раза. Причем, Керчь отличается положительным сальдо миграции (1 483 чел. в 2018 году) [28]. Для сравнения, в Симферополе наблюдается преобладание внутрирегиональных мигрантов над межрегиональными. Выявленную ситуацию можно объяснить совокупным влиянием транспортно-географического положения, т. е. близостью Керчи к Краснодарскому краю, и фактором Крымского моста, который влияет как транспортный объект и как строительная площадка — место приложения труда для специалистов из разных регионов страны.

Интегрирующая функция Крымского моста. Крымский мост стал крупной площадкой производственной кооперации крымских компаний с компаниями других регионов России (Рис. 2.). Государственным заказчиком проектирования и строительств определено ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань»», которое было создано согласно Федеральной целевой программе [3], с главным офисом в г. Анапа. Генеральным подрядчиком проекта стало ООО «СТРОЙГАЗМОНТАЖ» (г. Москва), а генеральным проектировщиком — одна из крупнейших проектных организаций страны ЗАО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург» (г. Санкт-Петербург).

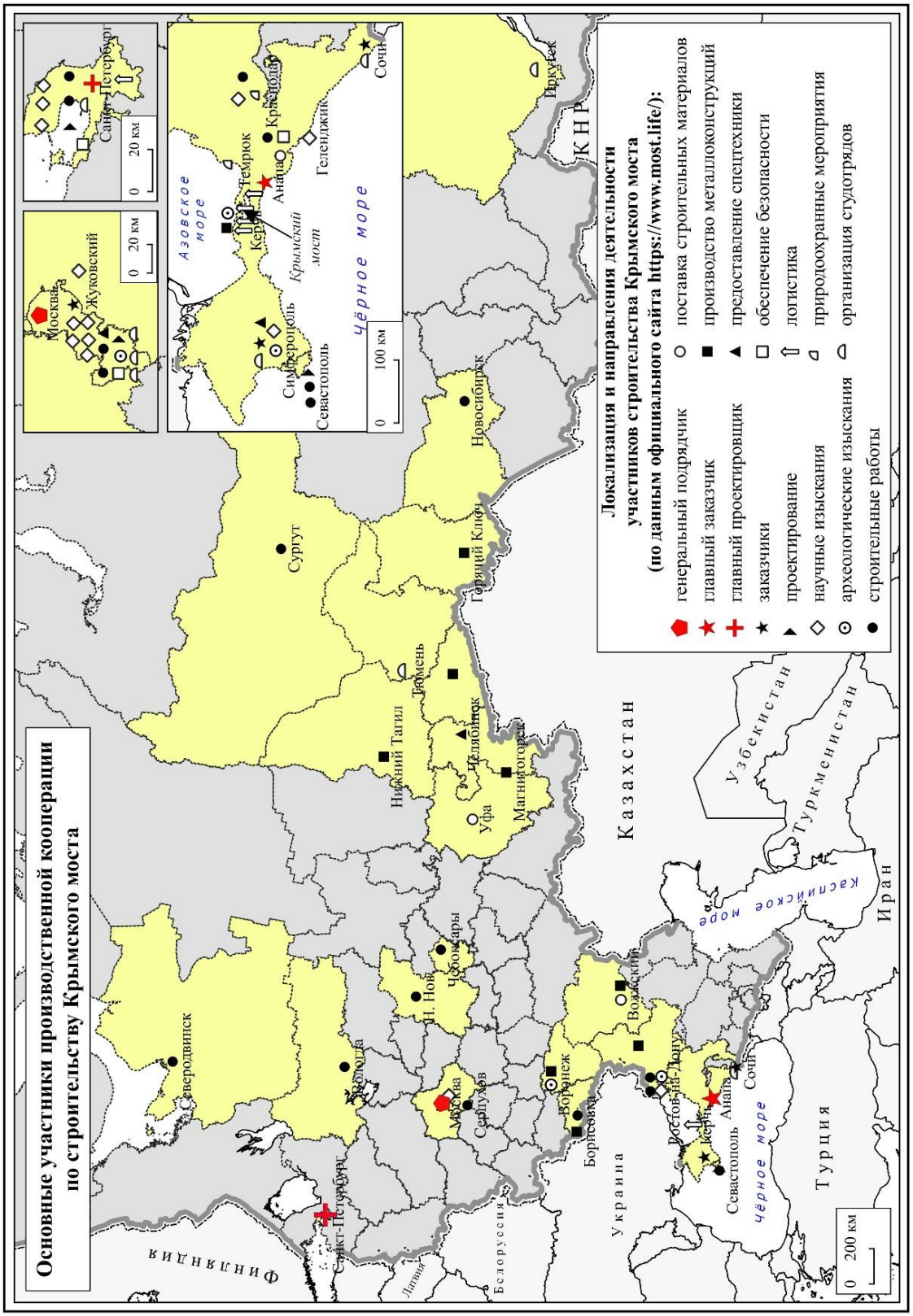

Рис. 2. Основные участники производственной кооперации по строительству Керченского моста
Составлено автором по данным [1].

В 2015 году для управления проектом строительства моста была создана компания ООО «СГМ-Мост» (г. Москва). Перечисленные основные участники строительства для реализации этого крупного проекта заключили контракты на выполнение работ и, таким образом, создали кооперацию нескольких сотен средних и мелких предприятий, выполняющих функции заказчиков, подрядчиков, строителей, поставщиков конструкций, деталей, узлов, строительных материалов и спецтехники, исполнителей научных изысканий, природоохранных мероприятий, специалистов в сфере безопасности, волонтёров и др. [1].

Основные участники строительства зарегистрированы в более чем 20 субъектах Российской Федерации. Крупнейшими центрами, концентрирующими большую часть участников данной производственной кооперации по различным направлениям, являются города Москва (более 20 компаний), Санкт-Петербург (около 10 компаний), Симферополь (5 основных компаний), Керчь (5 главных организаций), а также Ростов-на-Дону, Краснодар и Севастополь.

Большую часть строительных работ на разных этапах выполняли порядка 20 строительных компаний из Москвы, Санкт-Петербурга, Вологды, Краснодара, Нижнего Новгорода, Новороссийска, Новосибирска, Ростова-на-Дону Севастополя, Серпухова, Сургута, Чебоксар и других городов. Для обеспечения строительства моста крупногабаритными, уникальными по своим характеристикам конструкциями и оборудованием (судостроительными арками, сваями, трубами, рельсами и пр.) были привлечены крупные металлургические и машиностроительные заводы страны: АО «Борисовский завод мостовых металлоконструкций имени В.А. Скляренко» (Белгородская область), АО «Волжский трубный завод» (Волгоградская обл.), АО «Воронежстальмост» (Воронежская область), АО «Омский завод металлоконструкций» (Омская область), АО «Уральский завод сварной балки» (Свердловская область), Загорский трубный завод (Московская область), АО «Курганстальмост» (Курганская область), ООО «Металл-Дон» (Ростовская область) и другие. Крупные заказы на строительство металлоконструкций и плавучей строительной техники получили крымские судостроительные заводы ООО «Залив» (г. Керчь) и Филиал «Севастопольский морской завод» АО «Центр Судоремонта «Звездочка». Основными поставщиками строительных материалов, кроме крымских карьеров и заводов, стали предприятия Новороссийска, Волжского, Уфы и других городов.

Строительство Крымского моста стало крупной площадкой сотрудничества нескольких десятков научно-исследовательских организаций в сфере проведения спасательных археологических экспедиций (Азово-Черноморский филиал ФГБНУ «ВНИРО» («АзНИИРХ»), Восточно-крымский историко-культурный музей-заповедник, Институт археологии РАН, Южный и Крымский федеральные университеты), инженерно-геологических и прочих научных изысканий (Санкт-Петербургский горный институт, Государственный научный центр «Южморгеология», Институт физики Земли РАН, ВНИИГ им. Б.Е. Веденеева, Кубанский государственный аграрный университет), природоохранных мероприятий и экологического мониторинга (Институт экологии РАН, Азово-Черноморский филиал ФГБУ «Главрыбвод»). Научная кооперация в зоне строительства моста позволила реализовать уникальные для новейшей истории России исследования, а также способствовала интеграции и позиционированию нескольких крупных керченских, севастопольских, симферопольских научных центров и музеев в информационном пространстве России.

Совместное участие в возведении моста крымской и краснодарской сторон создало единую производственную и транспортную инфраструктуру по обе стороны Керченского пролива. В результате были сняты транспортные барьеры межрегионального сотрудничества, созданы предпосылки сближения территориальных социально-экономических систем Керчи и Тамани, что потенциально может стать предпосылкой агломерационного эффекта.

Интеграционная функция Крымского моста проявляется в разработке и реализации межрегиональных туристских продуктов в виде автобусных экскурсионных туров в масштабах Юга России. Среди подобных продуктов следует выделить тур «Золотое кольцо Боспорского царства», который включает 10 городов из Краснодарского края, Крыма и Ростовской области [29]. Данный туристский проект находится в процессе апробации и продвижения на отечественном рынке туристско-экскурсионных услуг.

Научно-инновационная и имиджевая функции Крымского моста.

При строительстве Крымского моста применялись новые технологии и производственные инновации в сфере строительства, управления и обеспечения безопасности. Сам проект в целом (тип моста, его параметры и сжатые сроки строительства) необходимо рассматривать в качестве инновации, поскольку он является уникальным в российской практике мостостроительства. Инновационная составляющая характерна каждому этапу проекта: от методик определения наиболее эффективного варианта строительства мостового перехода в сложных гидрометеорологических и геолого-инженерных условиях до технологий строительства ключевых конструкций (погружение многометровых свай, транспортировка и монтирование судоходной арки, бесшовная стыковка рельс) и контроля безопасности в виде автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД). Применяемые на прежних строительных площадках технологии на каждом этапе адаптировались под местные условия, в результате продуцировались качественно новые знания. В связи с этим были разработаны и применены специальные технические условия (СТУ), которые позволяют уточнить действующую нормативную базу в сфере строительства и внести вклад в строительные инновации страны. Проект является источником организационных инноваций, в том числе связанных с использованием преимущественно отечественные ресурсов в процессе строительства крупных инфраструктурных объектов в условиях экономических санкций [1].

Изыскания, проведенные в зоне строительства моста, конкретизировали знания о природных свойствах и особенностях древней истории данной территории. Археологические спасательные экспедиции в районе строительства Крымского моста и трассы «Таврида», которые выполняли ученые из разных научных центров России совместно с крымскими археологами, стали одними из самых масштабных в новейшей истории России. Они позволили сделать своеобразный археологический разрез через весь полуостров от Керчи до Севастополя.

Другой стороной информационной функции Крымского моста стала его имиджевая роль. События, связанные с Крымским мостом, формируют резонансный информационный повод в российском и зарубежном медиапространствах, превращая его в новый центр информационного внимания и элемент имиджа Крыма и России в целом. Данный тезис подтверждается результатами web-аналитики в поисковых системах Google и Яндекс. Использование аналитических инструментов Google Trends позволило вывить степень популярности Крымского моста в русскоязычных и англоязычных

запросах в поисковой системе Google среди жителей разных стран в 2014–2018 гг. (Рис. 3.). В той или иной степени, информацией о мосте интересовались жители практически всех государств зарубежной Европы, Азии и Северной Америки. В русскоязычном поисковом сегменте наибольший интерес строящийся мост вызывал у жителей Украины и Белоруссии, в англоязычной — у жителей Сербии, Хорватии, Канады, Австралии, Великобритании и США.

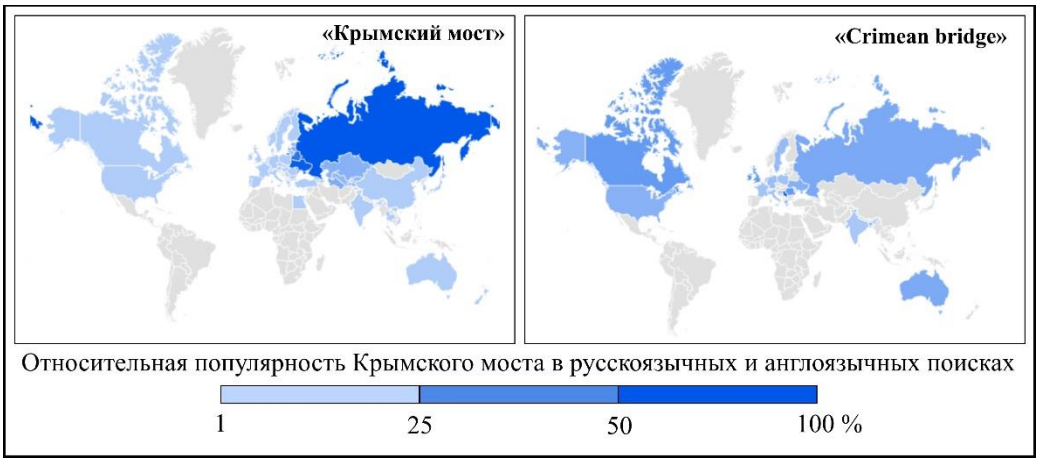

Рис. 3. Популярность Крымского моста в русскоязычных и англоязычных запросах поисковой системы Google жителей разных стран в 2014–2018 гг.
Составлено автором по отчету сервиса Google Trends.

Анализ количества новостного контента с упоминанием Крымского моста в сервисе «Яндекс. Новости» за тот же пятилетний период (Рис. 4.) обнаружил положительную динамику интереса новостных сайтов Рунета к «главной крымской стройке» от года к году и взрывной интерес в 2018 году, связанный с открытием моста (порядка 60 тыс. сообщений и 40 тыс. фотографий за этот год).

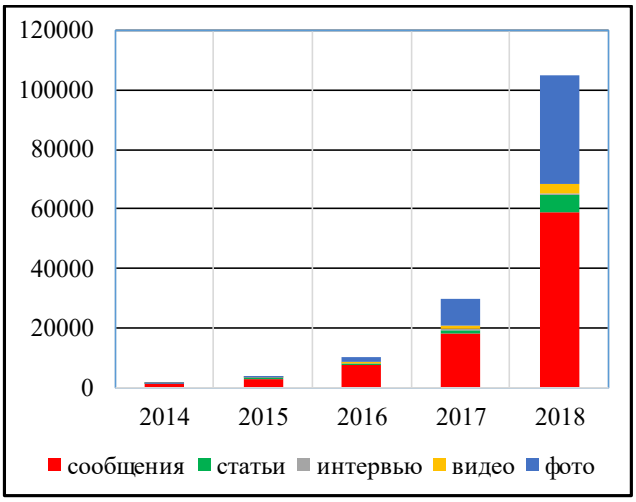

Рис. 4. Динамика количества новостного контента с упоминанием Крымского моста в сервисе «Яндекс. Новости», ед. (2014–2018 гг.).
Составлено автором по данным поискового сервиса «Яндекс. Новости».

Благодаря высокой частоте упоминаний в одной смысловой связке слов «Россия», «Крымский мост», «Керчь», «Крым» усиливается интегрированность

Крыма в информационное пространство России и его роль в формировании имиджа страны, а в массовом сознании с большей интенсивностью закрепляется конструкт «Крым — Россия».

Крымский мост стал национальным символом нового этапа развития России в новых границах, что находит свое проявление в различных медийных и маркетинговых продуктах — кинематографе, музыке и рекламе. Изображение моста как нового символа страны использовали на памятных монетах Банка России, на транспортных картах городов Москвы, Челябинска, банковских картах крымских банков, продуктах питания (например, вино «Крымский мост») и т. д. Презентация моста состоялась на многих площадках и форумах, в том числе в виде интерактивной демонстрации на Петербургском международном экономическом форуме 2019 года, что положительно влияет на позиционирование России и Крыма в мировом информационном и инвестиционном пространствах.

Выводы

Эффекты от строительства Крымского моста значительно шире и масштабней его транспортно-географической роли. Введение моста в эксплуатацию и строительство трассы «Таврида» позволили полномасштабно завершить процесс встраивания Крыма в транспортную систему России по всем видам транспорта. Крымский мост решил ключевую проблему транспортной безопасности Крыма в условиях блокады, стал фактором пространственного сближения и усиления экономических, социокультурных контактов Республики Крым и города Севастополя с другими субъектами страны. Строительство моста интенсифицировало потоки пассажиров, товаров, рабочей силы и информации (инноваций, технологий, имиджей) в Крым и в обратном направлении. Таким образом, мост становится ключевым транспортно-географическим фактором интеграции Крыма в экономическое пространство России. В масштабах всей страны строительство моста стало важным геополитическим событием, позволившим укрепить новую стратегию России в Черноморском бассейне и «Большой Евразии». Выявленные эффекты проявились в активной фазе строительства и в первый год эксплуатации автомобильной части Крымского моста. Очевидно, масштабы запущенных процессов и связей будут меняться, будут изменяться и форматы взаимодействия Крыма с другими регионами страны.

Для крымских региональных властей и предприятий-участников строительства моста по обе стороны Керченского пролива перспективной задачей остается поиск путей сохранения и использования налаженных кооперационных связей на базе новых крупных инфраструктурных проектов в различных регионах страны. Другая управленческая задача связана с извлечением максимального положительного эффекта для крымской экономики, связанного с повышением её конкурентоспособности.

Охарактеризованная интегрирующая роль Крымского моста фактически распространяется только на внутрироссийское пространство. В условиях внешних политико-экономических ограничений Крыма трансграничная функция моста видится лишь перспективной, а сроки её реализации остаются неопределёнными.

Выявленные процессы трансформируют социально-экономическое пространство Юга России, что требует конкретизации моделей, эффектов,

стратегий и механизмов включения его территорий в полимасштабные системы Черноморского бассейна и «Большой Евразии».

Исследование выполнено в рамках гранта РФФИ 18-010-00015 «Модели, эффекты, стратегии и механизмы включения западного порубежья России в систему «горизонтальных» межрегиональных экономических связей в контексте формирования «Большой Евразии».

Литература

1. Крымский мост / официальный сайт проекта. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.most.life.
2. О стратегии социально-экономического развития Республики Крым до 2030 года / Закон Республики Крым от 28.12.2017 г. № 352-ЗРК/2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://crimea.gov.ru/textdoc/ru/7/act/352z.pdf.
3. Об утверждении федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года / Постановление Правительства РФ от 11 августа 2014 г. №790. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://government.ru/docs/14254/.
4. Швец А.Б. Изменение функций социокультурных рубежей Крыма // Материалы II международной научно-практической конференции «Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации». Курск, 2015. С. 226–233.
5. Воронин И.Н. Интеграция экономики Крыма в социально-экономическое пространство России: итоги первой пятилетки // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2019. Том 5(15). Вып. 2. С. 5–14.
6. Ожегова Л.А., Сикач К.Ю., Ожегов А.Ю., Барановская О.В. Трансформация транспортной сети Республики Крым // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2019. Том 5 (15). Вып. 2. С. 187–196.
7. Демироглу Н.Б. развитие транспортной системы в Республике Крым // КРЫМСКИЙ ВЕКТОР–2019. Сборник научных трудов Всероссийского экономического форума с международным участием. 2018. С. 146–149.
8. Алексахина Л.В., Логунова Н.А., Чёрный С.Г. Формирование и развитие стратегического потенциала морского транспортного комплекса Крыма: монография. Ульяновск: Зебра, 2018. 154 с.
9. Патракеева О.Ю., Ялмаев Р.А. Инфраструктурные ограничения и перспективы развития транспортных связей на юге России // Региональная экономика. Юг России. 2018. С. 99–106.
10. Дружинский Г.В., Витвицкий А.С., Чебанов С.В. Сравнительный анализ современного состояния транспортной системы Краснодарского края и Республики Крым // Вестник государственного морского университета им. адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2017. С. 5–11.
11. 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.
12. Миненкова В.В., Филобок А.А., Потапова А.Е. Перспективы реализации туристского маршрута «Золотое кольцо Боспорского царства» // Туристско-рекреационный комплекс в системе регионального развития: материалы VII Международной научно-практической конференции. 2019. С. 302–305.
13. Яковенко И.М. Конкурентная среда на туристском рынке Причерноморья как фактор развития туризма в Крыму // Учёные записки Крымского

федерального университета имени В. И. Вернадского. География. Геология. 2018. Том 4 (70). №3. С. 86–99.
14. Яковенко И.М., Страчкова Н.В. Туристско-Рекреационный комплекс Республики Крым: пять лет в составе России // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2019. № 2. С. 101–114.
15. Ожегова Л.А., Сикач К.Ю., Ожегов А.Ю. Воссоединение Крыма с Россией: причины и геополитические последствия // Геополитика и экогеодинамика регионов.2018. Том 4 (14). Вып. 3. С. 389–394.
16. Петров В.П. Геополитическое значение Крыма// Вестник РУДН. Серия: политология. 2018. Т. 20. №1. С. 21–30.
17. Швец А.Б. Геополитическая стабильность и вызовы Причерноморья // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2018. Том 4 (14). Вып. 2. С. 19–29.
18. Проблемы экономической безопасности регионов Западного порубежья России / под ред. Г.М. Фёдорова. Калининград: Балтийский федеральный университет имени И. Канта, 2019. 267 с.
19. Дружинин А.Г., Дунь Я. «Один пояс — один путь»: возможности для регионов Западного порубежья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10. №2. С. 39–55.
20. Вольхин Д.А. Трансформация экономической безопасности Крыма в условиях интеграции в российское социально-экономическое пространство // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2019. Том 5 (15). Вып. 2. С. 79–91.
21. Шевелева Е.О. Открытие Крымского моста: негативизация события западными СМИ // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Гуманитарные науки. 2018. №8 (799). С. 218–230.
22. Широких А.А. Крымский мост в общественном мнении жителей города Краснодара // Вестник научных конференций. 2018. №11-4 (39). С. 182–185.
23. Коновалова Е.А. Формирование языкового сознания крымчан (на примере концепта «Крымский мост») // Русский язык в поликультурном мире. Сборник научных статей III Международного симпозиума, в 2-х томах. Ответственный редактор Е.Я. Титаренко. 2019. С. 28–33.
24. Распоряжению Правительства Российской Федерации от 30 января 2015 г. №118-р. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://static.government.ru/media/ files/7uWCD2mDntM.pdf.
25. Тарифы Керченкой паромной переправы. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://crimeaports.ru/filialy/kerchenskaya-paromnaya-pereprava.
26. Цены и тарифы. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://crimea.gks.ru/ folder/27544.
27. Ежемесячная справочная информация о количестве туристов, посетивших Республику Крым. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://mtur.rk.gov.ru/ru/structure/14.
28. База данных показателей муниципальных образований Республики Крым [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://gks.ru/dbscripts/munst/munst35/ DBInet.cgi.
29. Золотое кольцо Боспорского царства [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.russian-bospor.ru/

D.A. Volkhin

Crimean Bridge as a factor of integration of the region into the economic space of Russia

V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Taurida Academy, Russian Federation, Simferopol, Russian Federation
e-mail: lomden@mail.ru

Abstract. *The article analyzed and summarizes the economic and geographical effects of the construction of the Crimean bridge. Its importance as a source of positive economic effect, a factor of transformation of the transport system of the South of Russia, spatial convergence and integration of Russian regions, a source of innovation and a new center of information attention is considered. Inter-regional economic relations of Crimea with other regions of the country in the context of the formation of "Greater Eurasia"are revealed in new scales and formats.*

Keywords: *Crimean bridge, regional integration, transport, Crimea, South region of Russia.*

References

1. Krymskij most / oficial'nyj sajt proekta. URL: https://www.most.life. (in Russian).
2. O strategii social'no-jekonomicheskogo razvitija Respubliki Krym do 2030 goda / Zakon Respubliki Krym ot 28.12.2017 g. №352-ZRK/2017. URL: http://crimea.gov.ru/textdoc/ru/7/act/352z.pdf. (in Russian).
3. Ob utverzhdenii federal'noj celevoj programmy «Social'no-jekonomicheskoe razvitie Respubliki Krym i g. Sevastopolja do 2020 goda / Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 11 avgusta 2014 g. №790. URL: http://government.ru/docs/14254/. (in Russian).
4. Shvec A.B. Izmenenie funkcij sociokul'turnyh rubezhej Kryma // Materialy II mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii «Strategija razvitija prigranichnyh territorij: tradicii i innovacii». Kursk, 2015. S. 226–233. (in Russian).
5. Voronin I.N. Integracija jekonomiki Kryma v social'no-jekonomicheskoe prostranstvo Rossii: itogi pervoj pjatiletki // Geopolitika i jekogeodinamika regionov. 2019. Tom 5 (15). Vyp. 2. S. 5–14. (in Russian).
6. Ozhegova L.A., Sikach K.Ju., Ozhegov A.Ju., Baranovskaja O.V. Transformacija transportnoj seti Respubliki Krym // Geopolitika i jekogeodinamika regionov. 2019. Tom 5 (15). Vyp. 2. S. 187–196. (in Russian).
7. Demiroglu N.B. razvitie transportnoj sistemy v Respublike Krym // KRYMSKIJ VEKTOR–2019. Sbornik nauchnyh trudov Vserossijskogo jekonomicheskogo foruma s mezhdunarodnym uchastiem. 2018. S. 146–149. (in Russian).
8. Aleksahina L.V., Logunova N.A., Chjornyj S.G. Formirovanie i razvitie strategicheskogo potenciala morskogo transportnogo kompleksa Kryma: monografija. Ul'janovsk: Zebra, 2018. 154 s. (in Russian).
9. Patrakeeva O.Ju., Jalmaev R.A. Infrastrukturnye ogranichenija i perspektivy razvitija transportnyh svjazej na juge Rossii // Regional'naja jekonomika. Jug Rossii. 2018. S. 99–106. (in Russian).
10. Druzhinskij G.V., Vitvickij A.S., Chebanov S.V. Sravnitel'nyj analiz sovremennogo sostojanija transportnoj sistemy Krasnodarskogo kraja i Respubliki Krym // Vestnik gosudarstvennogo morskogo universiteta im. admirala F.F. Ushakova. 2017. S. 5–11. (in Russian).

11. Anfalov A.A, Lukinyh V.F Koncepcija mnogourovnevoj transportno-logisticheskoj sistemy Krymskogo anklava Rossii. URL: http://www.sitebs.ru/blogs/24003.html. (in Russian).
12. Minenkova V.V., Filobok A.A., Potapova A.E. Perspektivy realizacii turistskogo marshruta «Zolotoe kol'co Bosporskogo carstva» // Turistsko-rekreacionnyj kompleks v sisteme regional'nogo razvitija: materialy VII Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii. 2019. S. 302–305. (in Russian).
13. Jakovenko I.M. Konkurentnaja sreda na turistskom rynke Prichernomor'ja kak faktor razvitija turizma v Krymu // Uchjonye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Geografija. Geologija. 2018. Tom 4 (70). №3. S. 86–99. (in Russian).
14. Jakovenko I.M., Strachkova N.V. Turistsko-Rekreacionnyj kompleks Respubliki Krym: pjat' let v sostave Rossii // Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Serija: Estestvennye nauki. 2019. №2. S. 101–114. (in Russian).
15. Ozhegova L.A., Sikach K.Ju., Ozhegov A.Ju. Vossoedinenie Kryma s Rossiej: prichiny i geopoliticheskie posledstvija // Geopolitika i jekogeodinamika regionov. 2018. Tom 4 (14). Vyp. 3. S. 389–394. (in Russian).
16. Petrov V.P. Geopoliticheskoe znachenie Kryma// Vestnik RUDN. Serija: politologija. 2018. T. 20. №1. S. 21–30. (in Russian).
17. Shvec A.B. Geopoliticheskaja stabil'nost' i vyzovy Prichernomor'ja // Geopolitika i jekogeodinamika regionov. 2018. Tom 4 (14). Vyp. 2. S. 19–29. (in Russian).
18. Problemy jekonomicheskoj bezopasnosti regionov Zapadnogo porubezh'ja Rossii / pod red. G.M. Fjodorova. Kaliningrad: Baltijskij federal'nyj universitet imeni I. Kanta, 2019. 267 s. (in Russian).
19. Druzhinin A.G., Dun' Ja. «Odin pojas — odin put'»: vozmozhnosti dlja regionov Zapadnogo porubezh'ja Rossii // Baltijskij region. 2018. T. 10. №2. S. 39–55. (in Russian).
20. Vol'hin D.A. Transformacija jekonomicheskoj bezopasnosti Kryma v uslovijah integracii v rossijskoe social'no-jekonomicheskoe prostranstvo // Geopolitika i jekogeodinamika regionov. 2019. Tom 5 (15). Vyp. 2. S. 79–91. (in Russian).
21. Sheveleva E.O. Otkrytie Krymskogo mosta: negativizacija sobytija zapadnymi SMI // Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo lingvisticheskogo universiteta. Gumanitarnye nauki. 2018. №8 (799). S. 218–230. (in Russian).
22. Shirokih A.A. Krymskij most v obshhestvennom mnenii zhitelej goroda Krasnodara // Vestnik nauchnyh konferencij. 2018. №11-4 (39). S. 182–185. (in Russian).
23. Konovalova E.A. Formirovanie jazykovogo soznanija krymchan (na primere koncepta «Krymskij most») // Russkij jazyk v polikul'turnom mire. Sbornik nauchnyh statej III Mezhdunarodnogo simpoziuma, v 2-h tomah. Otvetstvennyj redaktor E.Ja. Titarenko. 2019. S. 28–33. (in Russian).
24. Rasporjazheniju Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 30 janvarja 2015 g. №118-r. URL: http://static.government.ru/media/files/7uWCD2mDntM.pdf. (in Russian).
25. Tarify Kerchenkoj paromnoj perepravy. [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: https://crimeaports.ru/filialy/kerchenskaya-paromnaya-pereprava. (in Russian).
26. Ceny i tarify. URL: https://crimea.gks.ru/folder/27544. (in Russian).
27. Ezhemesjachnaja spravochnaja informacija o kolichestve turistov, posetivshih Respubliku Krym. URL: https://mtur.rk.gov.ru/ru/structure/14. (in Russian).
28. Baza dannyh pokazatelej municipal'nyh obrazovanij Respubliki Krym URL: https://gks.ru/dbscripts/munst/munst35/DBInet.cgi. (in Russian).
29. Zolotoe kol'co Bosporskogo carstva URL: https://www.russian-bospor.ru/ (in Russian).

Поступила в редакцию 10.12.2019 г.