

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова



Географический факультет



**СЭГЭС**  
кафедра  
социально-экономической географии  
зарубежных стран

Отчёт по итогам зимней экспедиции  
научного студенческого общества **N2015-НСО/1** по теме:

## **Трансграничные связи как стратегический фактор развития Республики Крым и г. Севастополя: новые ограничения и возможности**



### **Выполнили:**

Бражалович Ф.Л., Гладкий А.С., Глебова М.А., Ключников М.И. (аспирант 1 г.о.), Костова С.П., Мамкин В.В.\* (*каф. метеорологии и климатологии*), Мамыркин Г.Д. (аспирант 1 г.о.), Питиримов Д.Ф., Туров Н.Л.\* (*ИНОЗ СПбГУ*)

\*- в рамках экспедиционного списка РГО

**Руководитель:** к.г.н., н.с. **С.Г. Павлюк**

**Рецензенты:** н.с. **А.И. Лукьянов**  
м.н.с. **Е.В. Демидова**

Москва — 2015

## Содержание

<b>Введение (КЛЮЧНИКОВ)</b> .....	<b>3</b>
<b>Глава 1. Проблемные вопросы трансграничных связей Крыма и Севастополя на макро- и мезоуровне</b> .....	<b>6</b>
1.1. Институциональные проблемы реинтеграции Республики Крым и города Севастополя в состав Российской Федерации (ТУРОВ) .....	6
1.2. Промышленность (КОСТОВА) .....	9
1.3. Сельское хозяйство и водообеспечение (ГЛАДКИЙ) .....	18
1.4. Электроэнергетика (ГЛЕБОВА) .....	25
1.5. Туризм и культурные связи (ГЛАДКИЙ) .....	30
1.6. Связь и телекоммуникации (БРАЖАЛОВЧИЧ) .....	33
1.7. Спорт в Крыму (ТУРОВ) .....	35
1.8. Трансграничная преступность (БРАЖАЛОВИЧ) .....	40
<b>Глава 2. Российско-украинская граница в Крыму и трансграничные потоки</b> .....	<b>42</b>
2.1. Ключевые трансграничные коридоры, соединяющие Крым с Украиной и РФ .....	42
2.1.1. Транспорт в Крыму (КЛЮЧНИКОВ, МАМЫРКИН) .....	42
2.1.2. Проблема Керченской переправы. Перспективы строительства моста через Керченский пролив (МАМКИН, БРАЖАЛОВИЧ) .....	47
2.2. География социально-экономических связей жителей Крыма и Севастополя (на примере гг. Симферополь и Севастополь) (ПИТИРИМОВ) .....	55
2.3. Трансграничные связи на микроуровне: проблемы приграничных территорий (КЛЮЧНИКОВ, БРАЖАЛОВИЧ, КОСТОВА) .....	55
2.3.1. Город Армянск .....	55
2.3.2. Город Красноперекопск и Красноперекопский район .....	58
2.3.3. Город Джанкой и Джанкойский район .....	62
<b>Заключение (КЛЮЧНИКОВ)</b> .....	<b>64</b>
<b>Приложения</b> .....	<b>66</b>



1. На встрече с администрацией г. Армянска



2. Экскурсия по Севастопольскому морскому заводу

## Введение

Зимняя экспедиция 2015 г. научного студенческого общества кафедры социально-экономической географии зарубежных стран проходила в период с 27 января по 7 февраля в Республике Крым (городе Симферополе) и городе Севастополе в рамках общефакультетской экспедиции по гранту РГО «**Географические исследования ключевых участков территориальной инфраструктуры и прибрежной акватории для выявления эколого-экономических ограничений и определения стратегической направленности развития Крыма и Севастополя**», с однодневными выездами в города Армянск, Красноперекоск, Джанкой, Ялта.

Тематика исследования отряда нашей кафедры в рамках экспедиции — «*Трансграничные связи как стратегический фактор развития Республики Крым и г. Севастополя: новые ограничения и возможности*». **Цель исследования** — изучение форм трансграничного взаимодействия (экономического, социального, культурного) Крыма и Украины (в первую очередь — Херсонской области) на мезо- и микроуровне до и после марта 2014 г., в непростых политических условиях, в условиях санкций и блокады со стороны Украины.

**Задачами исследования** явились: отбор и анализ основных индикаторов внешних связей на микро- (г. Армянск, Красноперекоский и Джанскойский районы), мезо- (Крым/Севастополь и Украина, Крым/Севастополь и субъекты РФ) и макроуровне: транспортное сообщение, экономические, социальные и культурные связи; доработка и апробация методики изучения трансграничного взаимодействия на мезо- и микроуровне (на основе методики лаборатории геополитических исследований ИГ РАН); обозначение соотношения контактной и барьерной функций новых внешних границ Крыма, влияния «новых» границ Крыма на процессы реинтеграции; составление карт трансграничных связей Крыма и г. Севастополя.

В состав экспедиции вошли 10 человек, из них — 6 студентов кафедры СЭГЗС, 2 аспиранта кафедры; руководитель — научный сотрудник кафедры Павлюк С.Г. Участие в рамках экспедиционных списков РГО приняли также 1 студент кафедры метеорологии и климатологии и 1 студент-магистрант ИНоЗ СПбГУ (оба хорошо зарекомендовали себя ещё в 2014 г. во время молдавской экспедиции по смежной тематике).

В ходе *подготовительного этапа* экспедиции был проведен сбор и анализ материала по социально-экономической ситуации в Крыму до 2014 г. и по текущей ситуации в регионе, изучены статистические данные по Крыму и Севастополю (с пробелами, ибо осенью 2014 г. с сайтом «Крымстата» из-за «переходного периода» часто возникали неполадки), составлены предварительные карты по товарообороту Республики Крым (далее — РК) и Севастополя до

2013 г., по экспорту и импорту по отдельным отраслям промышленности, по структуре туристских прибытий, по энергетике Крыма и Севастополя и др.

*Полевой этап* экспедиции продолжался 12 дней (с 27 января по 7 февраля), 7 полных рабочих дня из которых (включая дни приезда, отбытия и выходные дни) группа провела в Симферополе (27-29 января, 5-7 февраля), 4 — в Севастополе (31 января, 2-4 февраля), 1 — в Джанкое, Красноперекопске и Армянске (30 января), 1 — в Севастополе с выездом в Ялту и на ЮБК (1 февраля). Было проведено комплексное исследование, включавшее в себя (*методы исследования*) экспертные интервью, полевые маршруты, социологические опросы, транспортные исследования.

*Экспертные интервью* включали получение данных в ходе встреч, часто совместных с кафедрами Экоросс и Туризма, в Совете Министров Республики Крым (в т.ч. в министерствах экономического развития; транспорта; топлива и энергетики; курортов и туризма; труда и социальной защиты), в Правительстве Севастополя, в региональном управлении ФСКН России по Крыму (с начальником управления Ф.В.Гаджихметовым, данные по трансграничному наркотрафику), с главами администраций городов и районов, прилегающих к новой границе (Армянск, Красноперекопский и Джанкойский районы), с представителями науки и образования Крыма (сотрудниками географического факультета ТА КФУ, армянского филиала КФУ), с главными редакторами ведущих СМИ Крыма и Севастополя (М.Николаенко, ИА Крыминформ и Н.Троицкая, «Слава Севастополя»), с руководителями ведущих экономических агентов Крыма различных категорий, наиболее затронутых переориентацией внешних связей, — «Крымский Титан», «Инкерманский завод марочных вин», «Севастопольский винодельческий завод», «Севастопольский морской завод», «Симферопольсельмаш». Подробный список интервьюируемых организаций приведён в приложении к отчёту.

Одной из составляющих полевой и исследовательской работы являлись *транспортные исследования*. Показатели работы всей транспортной системы, её фактическое состояние, а также особенности функционирования системы общественного транспорта являются важными индикаторами существующего взаимодействия по обеим сторонам фактической границы, не только с экономической точки зрения, но и с точки зрения мобильности населения, взаимодействия на бытовом уровне. Для оценки интенсивности транспортного потока использовался метод подсчета автомобилей вблизи российско-украинской границы. Точки наблюдений выбирались на трёх ключевых трассах, связывающих Крым с Украиной (2 — в районе Армянска и 1 — близ Джанкоя). Группа из двух человек была ответственна за одну точку — по одному наблюдателю, следящему за каждым из направлений. Время наблюдения варьировало в зависимости от графика полевых

работ на текущий день, для более точного повременного сопоставления данных статистика за каждые последующие 30 минут отделялась от предыдущей. Небольшой поток автомобилей (в условиях транспортной блокады со стороны Украины) также позволил участникам классифицировать проходящий транспорт по типу транспортного средства (легковой автомобиль, грузовой автомобиль, маршрутные транспортные средства), а также обратить внимание на государственные регистрационные знаки, дающие информацию о регионе регистрации транспортного средства.

*Социологические опросы* включали в себя опросы населения в Симферополе и Севастополе (крупных городах, наиболее «показательных» для исследования), на тематику географии социально-экономических связей крымчан с городами Украины и городами «материковой» России. Подробно об этом можно прочитать в главе 3.2.

По итогам данных, полученных в ходе экспертных встреч, с учётом предоставленной в экспертных организациях статистики, планируется построение карт экономических и социальных связей Крыма (исходя из вышеозначенных задач), на уровне региональном (Крым и Севастополь / Украина) и на уровне приграничных территорий (Армянск, Красноперекоск, Красноперекоспский район, Джанкой, Джанкойский район), а также составить инфографику по переориентации внешних связей экономических агентов РК и Севастополя на примере планируемых к посещению предприятий. На основе транспортных замеров была поставлена задача построить «наглядные» карты транспортных связей РК и Севастополя с учетом частоты сообщения и количества рейсов. По итогам социологических опросов была поставлена задача составить карты социально-экономических связей крымчан с городами вне полуострова и понять, как реинтеграция полуострова в состав РФ повлияла на переориентацию этих связей.

Работа над созданием отчёта ведётся в тесной кооперации с нашими коллегами с кафедр экономической и социальной географии России (ЭиСГР) и кафедры рекреационной географии и туризма (РГиТ). Так, предполагается, что вопросы инфраструктуры Крыма, проблемы транспорта и водообеспечения подробно осветят наши коллеги с ЭиСГР, вопросы туризма — коллеги с РГиТ; потому на изучении этих проблем мы подробно останавливаться не будем. Вопросы политики и статуса Крыма авторы принципиально не затрагивают, никоим образом не политизируя исследование, сосредоточившись на изучении внешних социально-экономических связей Республики Крым и Севастополя, а также российско-украинской границы и проблем приграничных районов Крыма.

## **Глава 1. Проблемные вопросы трансграничных связей Крыма и Севастополя на макро- и мезоуровне**

### **1.1. Институциональные проблемы реинтеграции Республики Крым и города Севастополя в состав Российской Федерации**

С целью урегулирования переходных вопросов был разработан целый ряд нормативных актов, основным из которых является Федеральный конституционный закон от 21 марта 2014 г. № 6-ФКЗ «О принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов — Республики Крым и города федерального значения Севастополя». Переходным периодом был выбран срок до 1 января 2015 г.

В числе первых шагов по институциональной интеграции полуострова в состав РФ стало создание федерального органа исполнительной власти Министерства Российской Федерации по делам Крыма, одной из целей которого является помощь в нормативно-правовом переходе на российское законодательство. С марта 2014 г. начался процесс образования территориальных структур российских федеральных органов исполнительной власти. Стоит отметить, что количество и структура украинских министерств отличается от российских. Были образованы региональное министерство внутренних дел с территориальными подразделениями, управление МВД по Севастополю и его районные структуры, а также симферопольский линейный отдел МВД России на транспорте, подчиненный непосредственно федеральному министерству. Главное управление МЧС по республике и управление МЧС по Севастополю были включены в единую систему МЧС РФ. Также были вновь образованы территориальные органы Минюста, миграционной службы, ФСКН, службы исполнения наказаний, Росграницы и службы госстатистики (на базе Крымстата). На полуострове также работают управления казначейства и Пенсионного фонда РФ. Также крымским парламентом созданы органы со специальным статусом: Налоговая служба, Пенитенциарная служба, Крымская таможня, которая включает восемь таможенных постов, Архитектурная и строительная инспекция, Департамент охраны. Кроме этого, созданы Прокуратура Автономной Республики Крым и Служба безопасности Автономной Республики Крым. Также в Крыму создаются: Фонд общеобязательного социального страхования на случай безработицы, Фонд социальной защиты, Фонд социального страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний и Фонд социального страхования по временной утрате трудоспособности. Остальные министерства и ведомства остались работать с прежними функциями. Распространенной практикой руководства таких структур является приглашение специалистов с континентальной части России.

В апреле 2014 г. была утверждена Конституция Республики Крым, положения которой схожи с основными статьями Конституции РФ. Согласно новой Конституции, Республика Крым является демократическим, правовым государством в составе Российской Федерации и равноправным субъектом РФ. В Республике Крым статус официального имеют сразу три языка: русский, украинский и крымско-татарский. При этом украинская сторона признает действие документа 1998 г. Конституции автономной Республики Крым, согласно которой полуостров Крым является неотъемлемой составной частью Украины. Основным законом Севастополя (устав) был составлен по образцу устава Санкт-Петербурга, при нахождении же в составе Украины аналогичного документа в Севастополе не было.

Граждане Украины и лица без гражданства, проживающие на территории новых субъектов федерации, автоматически признавались гражданами России. Паспорта жителям планировалось выдать в течение трех месяцев с момента включения Крыма в состав РФ. По данным ФМС около 99% населения (1,78 млн. чел.) полуострова старше 14 лет получили российские паспорта. Еще около 3400 человек отказались от российского паспорта в пользу украинского. По законодательству жители Крыма стали «россиянами с правом отказа от украинского», однако украинское гражданство крымчане не потеряли, так как наличие российского паспорта не аннулирует украинского гражданства. Процедуру лишения украинского гражданства предусматривает соответствующий приказ президента Украины о лишении гражданства, пока же такого указа не было.

Изначально планировалось, что до 1 января 2016 г. на территории Республики Крым и ГФЗ Севастополя разрешено обращение гривны и рубля в наличной и безналичной форме, однако платежи по уплате налогов, таможенных и иных сборов, по выплатам работникам бюджетных организаций, по социальным выплатам производились исключительно в рублях. Но с 1 июня 2014 г. запрещено использование гривны, а все расчеты переведены в рублевые.

До 1 января 2015 г. в Крыму действовала система налогообложения, отличающаяся от общероссийской. При этом регулировалось оно нормативными правовыми актами соответственно Автономной Республики Крым и города Севастополя. Во время переходного периода ставка НДС составлял 2% для льготных товаров и 4% для остальных товаров вместо 10% и 18% соответственно.<sup>1</sup>

После объединения с Россией предприятия Крыма были приняты в российский оборот юридических лиц, что дало им право выбора перерегистрироваться и стать российской организацией или остаться украинской, то есть стать иностранной. Тем компаниям, которые захотят стать российскими необходимо привести учредительные документы в соответствии с

---

<sup>1</sup> Здесь и далее в главе: по данным, полученным в ходе встречи с зам.министра экономического развития Республики Крым (департамент стратегического развития) 27.01.2015 г. и с зам.министром труда и социальной политики Республики Крым 28.01.2015 г.

российским законодательством и встать на учет в налоговую. Если государственные компании этот процесс закончили к 2015 г., то частные компании сложнее входили в российское правовое поле, поэтому им продлили перерегистрации срок до 1 марта 2015 г. С этого срока все предприятия — полноценные участники экономической деятельности в РФ.

Особое внимание стоит уделить такой важной отрасли для Крыма, как винопроизводство. В России к лицензии по этому виду деятельности предъявляется больше требований, чем в украинском законодательстве. Однако «Россалкогольрегулирование» переоформило заинтересованным предприятиям украинские лицензии на российские. Кроме того, был проведен целый ряд семинаров по вхождению в российское правовое поле. При этом пока еще не закончился срок действия лицензии в Украине, что теоретически позволяет предприятиям продавать алкогольную продукцию с украинским акцизом. Всем предприятиям, вошедшим в российское правовое поле, продлили срок переходного периода до 1 января 2016 г., в течение которого они должны перейти на росстандарт.

Еще одной сложностью интеграции Крыма в состав России стали существенные отличия российского законодательства от украинского. В первую очередь возникли трудности в разногласии трудового, земельного и налогового законодательства.

В земельном законодательстве Украины не было кадастрового учета, поэтому в Крыму начали производить кадастровую оценку и учет с нуля. В российском земельном законодательстве нельзя передавать в аренду участки и доли земли, тогда как по украинским законам такой пункт не прописан. В российском земельном кодексе есть понятие земельных паев (долей), что стало для Крыма новшеством. Однако главным отличием в земельном праве стало то, что кроме определенных льготных категорий граждан участки предоставляются на платной основе, тогда как раньше ее не было. Земельный кодекс Украины включал в себя 9 категорий земель, тогда же как российский только 7 (земли природно-заповедного, оздоровительного, рекреационного и историко-культурного значения перейдут в категорию земель особо охраняемых территорий и объектов и появятся земли запаса). В связи с таким широким перечнем правовых сложностей, переходный период в области земельных отношений был продлен до 1 января 2017 г.

Есть различия и в трудовом законодательстве. Крымчанам, когда они были в составе Украины, необязательно было заключать трудовой договор в письменном виде, тогда как в российском трудовом законодательстве это обязательное требование. Кроме того, в трудовом законодательстве России выше МРОТ (на время переходного периода МРОТ по Севастополю и Крыму ниже общероссийского), большее количество праздничных дней, шире пакет документов при устройстве на работу и больше оснований для законного увольнения с работы, строже подход к аттестации рабочих мест.

Налоговое законодательство отличается тем, что некоторых налогов в России нет, некоторые налоги для Крыма новые (ЕНВД, налог имущество физ.лиц, земельный налог), а ставки основных налогов отличаются от украинских. В 2015 г. будут собирать только налог на имущество юридических лиц. В 2014 г. объявили о создании с 1 января 2015 г. в Крыму СЭЗ сроком на 25 лет, участники которой на десять лет освобождались от транспортного, имущественного и водного налогов, на 3 года от земельного. Для них устанавливается нулевая ставка по налогу на прибыль сроком на пять лет. Кроме того, в соответствии с законом «Об установлении ставки по налогу на прибыль организаций на территории Республики Крым» снижение налога на прибыль (на 2%) коснется и предприятий, не являющимися участниками СЭЗ. Для них же до 1 января 2016 г. вводится льготное послабление по транспортному налогу и налогу на дивиденды.

Переходный период подразумевает под собой применение на определенный период старый свод правил и постепенный переход на новые. Обозначенный срок до 1 января 2015 г. не охватил все сферы деятельности, поэтому для определенных отраслей этот период продлили. Более того, даже если новые правовые нормы вступят в силу, реальные процессы еще некоторое время будут проходить по старым законам. По каким-то вопросам еще до сих пор применяются правовые украинские нормы. Когда же российские нормы постепенно вытеснят из правовой системы все украинские, тогда задача Минкрыма в области нормативно-правового урегулирования будет выполненной.

## **1.2. Промышленность**

На 2014 г. ситуация в промышленном комплексе Республики Крым отмечается, как нестабильная, что обусловлено:

- 1) сокращением спроса на внешних рынках;
- 2) высокими энергозатратами на производство продукции;
- 3) необходимостью модернизации производства для поддержания высокого уровня конкурентоспособности продукции;
- 4) потерей значительной части украинского рынка продукции, сырья и материалов;
- 5) существенным сокращением экспорта продукции в страны дальнего зарубежья.

Это подтверждается снижением индексов промышленной продукции по сравнению с 2013 г. (рис. 1).

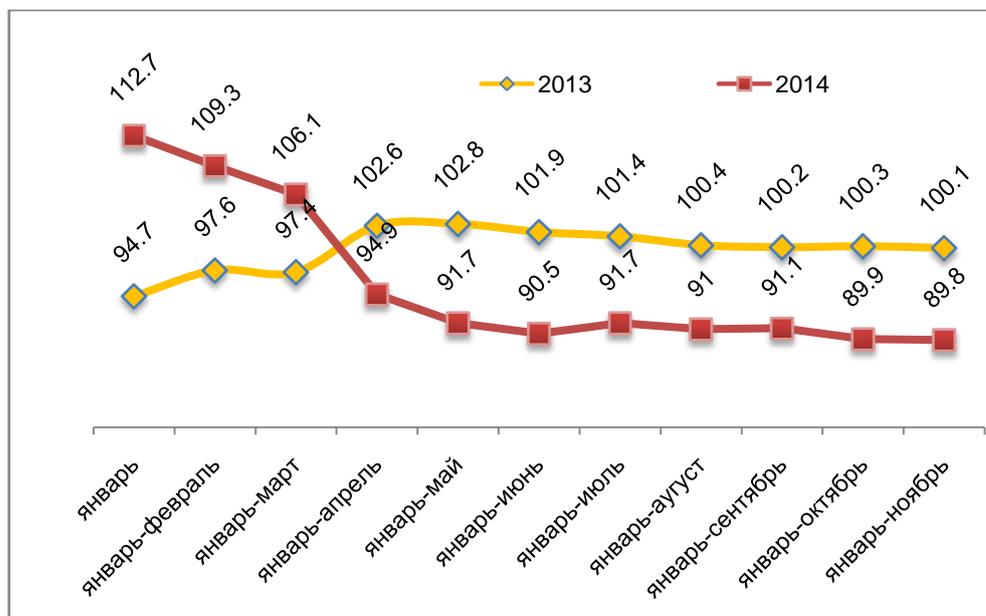


Рис. 1. Индексы промышленной продукции в динамике за январь-ноябрь 2014 г. Составлено автором по: [Статистический ежегодник, 2014].

Среди трех ключевых видов экономической деятельности только в добывающей промышленности есть рост на 8,6%<sup>2</sup>. В остальных двух, а именно перерабатывающей промышленности и поставках электроэнергии, газа, воды и кондиционированного воздуха — спад (рис. 2).

На предприятиях по добыче сырой нефти и природного газа прирост индекса промышленной продукции составил 16,5%. Высокие темпы роста добывающей промышленности обусловлены увеличением добычи природного газа на шельфе Черного моря на 23% до 1816,7 млн. м<sup>3</sup>. Рост добычи газа связан с обустройством и разработкой Одесского газового месторождения и реализацией мероприятий по интенсификации эксплуатации действующих месторождений. Добыча нефти сократилась на 12% до 8,1 тыс.т., что вызвано технологической приостановкой деятельности в связи с проведением текущего ремонта скважин на Акташском нефтяном месторождении ООО «Крымтопэнергосервис».

Высокие темпы роста добывающей промышленности обусловлены увеличением добычи природного газа на шельфе Черного моря на 23% до 1816,7 млн. м<sup>3</sup>. Рост добычи газа связан с обустройством и разработкой Одесского газового месторождения и реализацией мероприятий по интенсификации эксплуатации действующих месторождений. Добыча нефти сократилась на 12% до 8,1 тыс.т., что вызвано технологической приостановкой деятельности в связи с проведением текущего ремонта скважин на Акташском нефтяном месторождении ООО «Крымтопэнергосервис». Добыча газового конденсата снизилась на 1% и составила 57,6

<sup>2</sup> Здесь и далее в главе: использована информация с сайта территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Крым (Крымстат) [www.gosstat.crimea.ru](http://www.gosstat.crimea.ru)

тыс.т. Снижение объемов добычи газового конденсата допущено на Штормовом газоконденсатном месторождении в связи с выработкой ресурса.

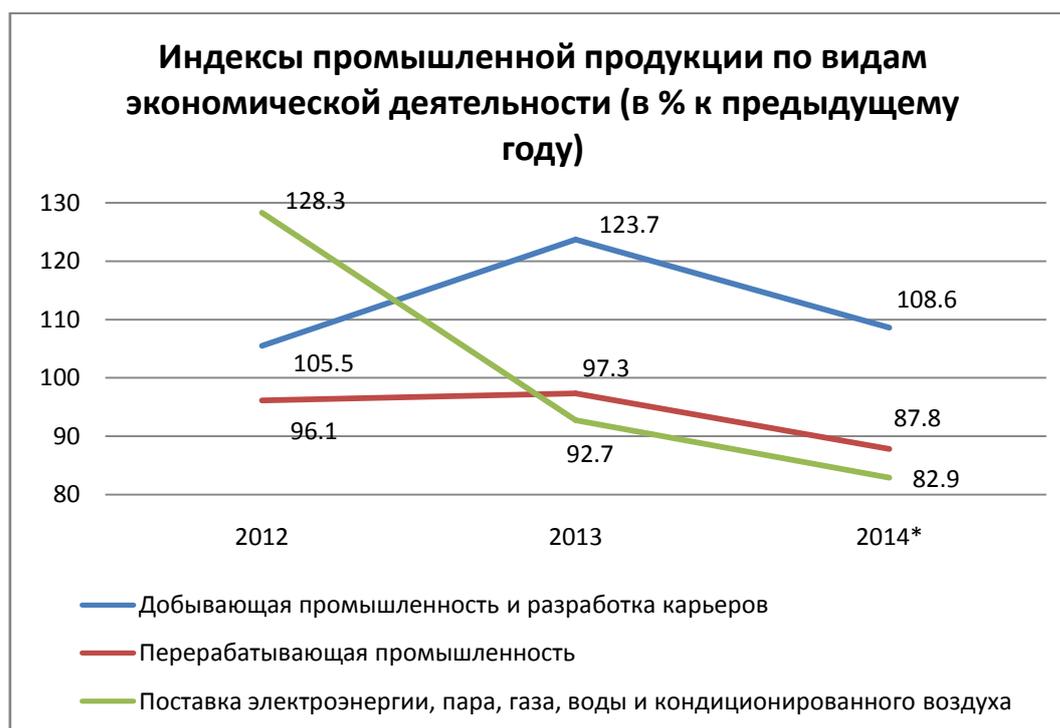


Рис. 2. Индексы промышленной продукции по видам экономической деятельности (в % к предыдущему году). Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

На предприятиях по добыче прочих полезных ископаемых и разработке карьеров выпуск продукции сократился на 30,5%, что обусловлено сокращением производства (добычи) камня известнякового, прочего декоративного или строительного на 40%, известняка — на 45,1%, гранул, щебня (камня дробленого), гальки, гравия — на 11,1%. Основными причинами послужили:

- окончание срока действия разрешительных документов;
- переоформление договоров аренды земельных участков для добычи полезных ископаемых, срок действия которых истек;
- отсутствие разрешительных документов на землепользование и снижения строительных работ.

В поставках электроэнергии, газа, пара и кондиционированного воздуха индекс промышленной продукции составил 81,5%.

Наибольший удельный вес в промышленном производстве (64,2%) приходится на перерабатывающую промышленность. Пищевая промышленность формирует 43% в структуре перерабатывающей промышленности Республики Крым, являясь ведущей отраслью хозяйства региона. И в ней наблюдается существенный спад — 20%. Падение спроса и сырьевой дефицит, а также перерегистрация крымских винодельческих

предприятий привели к появлению значительного числа видов продукции, где заметен существенный спад в производстве по сравнению с 2013 г.

*Таблица 1.*  
*Виды продукции пищевой промышленности с наибольшим спадом в 2014 г.*

	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Спад в 2014, %</b>
<b>Водка, тыс. дкл</b>	5478,7	5596,8	2367	57,7
<b>Коньяк, тыс. дкл</b>	1250,4	1586,9	1100	30,7
<b>Колбасные изделия, т</b>	18316	14570	11000	24,5
<b>Вино виноградное, тыс. дкл</b>	4322	4808	3673	23,6
<b>Мука, т</b>	158629	136954	114083	16,7
<b>Крупа, т</b>	45661	22919	20490	10,6
<b>Мясо птицы, т</b>	60857	49435	45826	7,3
<b>Хлебобулочные изделия, т</b>	59925	56597	52975	6,4

Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

Однако существует набор наиболее востребованных видов товаров, производство которых возросло в 2014 году по сравнению с прошлым годом (табл. 2).

*Таблица 2.*  
*Набор товаров, показавший рост производства в 2014 г.*

	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Рост в 2014, %</b>
<b>Мясо говядины, т</b>	1629	1307	1769,678	35,4
<b>Молоко, т</b>	7715	7168	8988,672	25,4
<b>Мясо свинины, т</b>	6753	6426	7492,716	16,6
<b>Кисломолочные продукты, т</b>	5492	5150	5876,15	14,1
<b>Безалкогольные напитки, дкл</b>	2010,2	2034,6	2164,814	6,4
<b>Масло сливочное, т</b>	1170	1395	1448,01	3,8

Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

Химическая промышленность республики сократила объемы производства на 16,1%, что обусловлено сокращением производства соды кальцинированной на ПАО «Крымский содовый завод», серной кислоты, аммофоса, сульфата алюминия на Армянском филиале ООО «Титановые инвестиции» — «Крымский Титан». При этом остаются не решенными проблемы отсутствия необходимого количества технической воды, используемой для производственного цикла (ранее поступала по Северо-Крымскому каналу), нехватки железнодорожных вагонов и сложности транспортировки продукции по территории Украины. По итогам 11 месяцев 2014 г. наблюдается рост в металлургическом производстве и производстве готовых металлических изделий на 19,7%. Рост индекса обусловлен увеличением выпуска сменных частей для электроинструмента и станков на АО «Завод «Фиолент».

Негативное влияние на общий индекс промышленного производства также оказывает машиностроение — за январь-ноябрь 2014 г. объем производства сократился на 11,7%.

Падение производства в машиностроительной отрасли связано с сокращением производства отдельных видов продукции на ПАО «Фирма СЭЛМА», ООО «Симферопольский электротехнический завод» ПАО «Завод «Симферопольсельмаш»; отсутствием достаточного объема заказов на крупных судостроительных предприятиях Республики Крым — ГУП РК «Судостроительный завод «Море» и ООО «Судостроительный завод «Залив».

В производстве резиновых и пластмассовых изделий, прочей неметаллической минеральной продукции по итогам работы за январь-ноябрь 2014 г. индекс промышленной продукции составил 68,2%. Производство резиновых и пластмассовых изделий сократилось на 52,5%, что связано со снижением производства окон и оконных рам, дверей и дверных коробок, порогов из пластмасс, что в свою очередь обусловлено уменьшением объемов жилищного строительства и, соответственно, падением спроса на продукцию, а также сокращением объемов производства на ПАО «Сизакор» и ООО «Алгеал». Производство прочей неметаллической минеральной продукции зафиксировано на уровне 80% показателя 2013 г., что обусловлено снижением объемов производства на ПАО «Крымжелезобетон», по причине сокращения спроса на продукцию и отсутствия заказов.

Во внешнеэкономических показателях произошли существенные изменения. За 8 месяцев 2014 г. объем экспорта Республики Крым составил всего лишь 15% от объема экспорта 2013 г., а по импорту ситуация еще плачевнее — всего 6% от объема импорта 2013 г. (табл. 3).

*Таблица 3.*  
*Основные показатели внешнеэкономической деятельности.*

	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>апрель-ноябрь 2014</b>
<b>Объем экспорта товаров, млн. долл.</b>	888,8	914,9	134,1
<b>Объем импорта товаров, млн. долл.</b>	1435,5	1144,7	72,2
<b>Кол-во стран-партнеров</b>	129	153	н/д

Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

Кардинально сменились направления экспорта и импорта. В 2012-2013 гг. ключевым партнером в экспорте являлась Россия — 27 и 29%, соответственно (рис. 3,5). А уже в 2014 г. в лидеры вышли Швейцария, Турция и Панама (рис. 7). Хотя, исходя из сложившейся политической ситуации после референдума, вполне логично предполагать, что главным потребителем продукции Крыма является Россия. Однако статистика показывает обратное.

Таково положение и в импорте: восточное направление, на удивление, сменяется западным. Китай, Сингапур и Россия уступили место европейским странам. Исключительно выдающееся положение занимает Румыния — 52% от общего объема импорта. Далее следуют Германия, Италия, Турция (рис. 7).



Рис. 3. Доля экспорта товаров по регионам мира и по ключевым странам-партнерам, 2012 г. Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

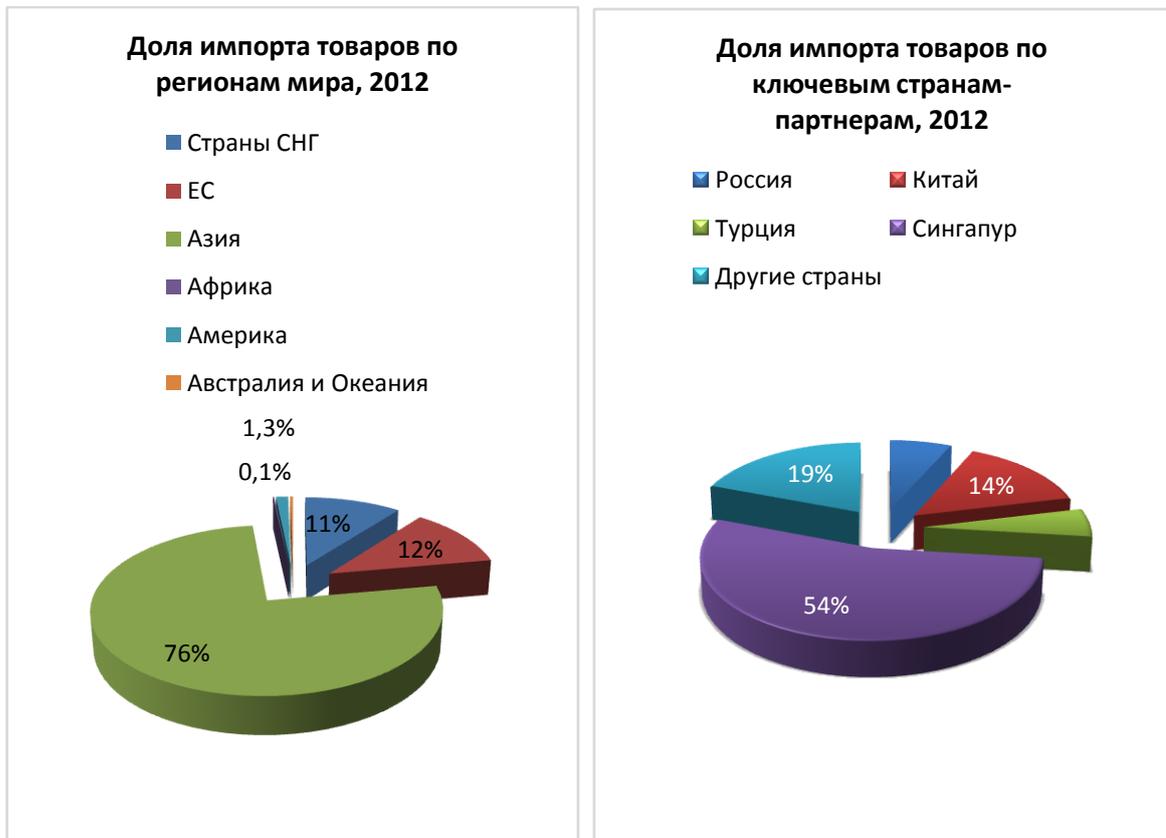


Рис. 4. Доля импорта товаров по регионам мира и по ключевым странам-партнерам, 2012 г. Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].



Рис. 5. Доля экспорта товаров по регионам мира и по ключевым странам-партнерам, 2013 г. Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

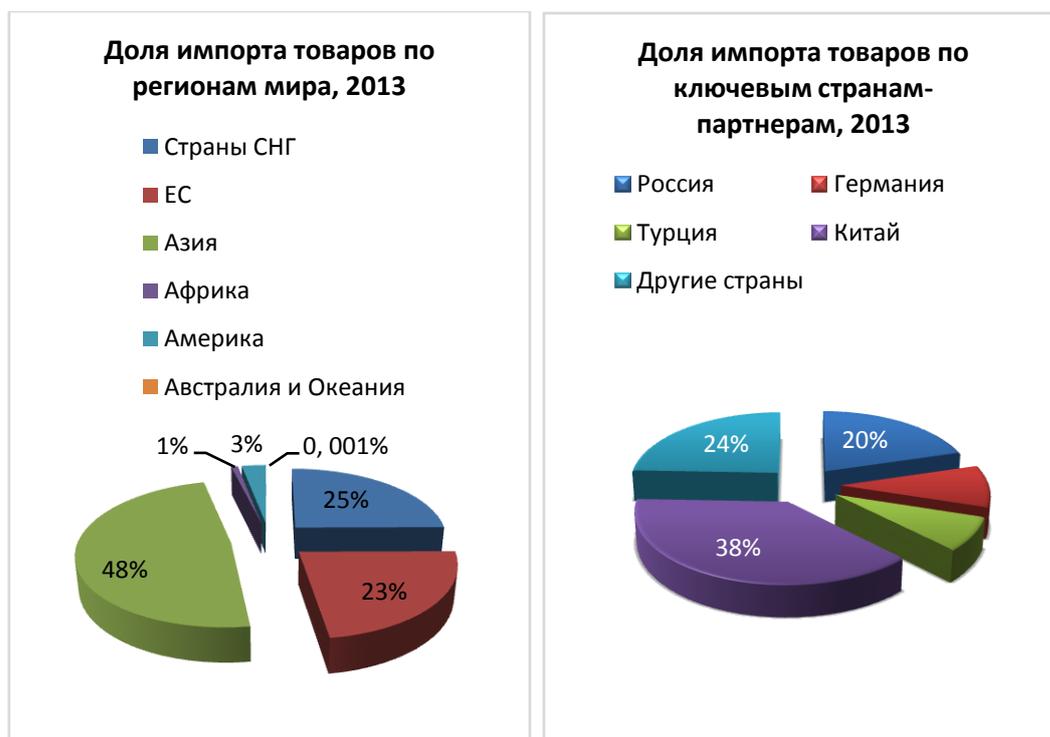


Рис. 6. Доля импорта товаров по регионам мира и по ключевым странам-партнерам, 2013 г. Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].



Рис. 7. Доля импорта и экспорта товаров по ключевым странам-партнерам, апрель-ноябрь 2014 г. Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

В товарной структуре экспорта Республики Крым качественно практически ничего не изменилось за период с 2012 по 2014 гг. Но количественно возросла доля продуктов химической промышленности, товаров судостроительной промышленности и сельского хозяйства к 2014 г. (рис. 8, 9).



Рис. 8. Товарная структура экспорта, апрель-ноябрь 2014 г. Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

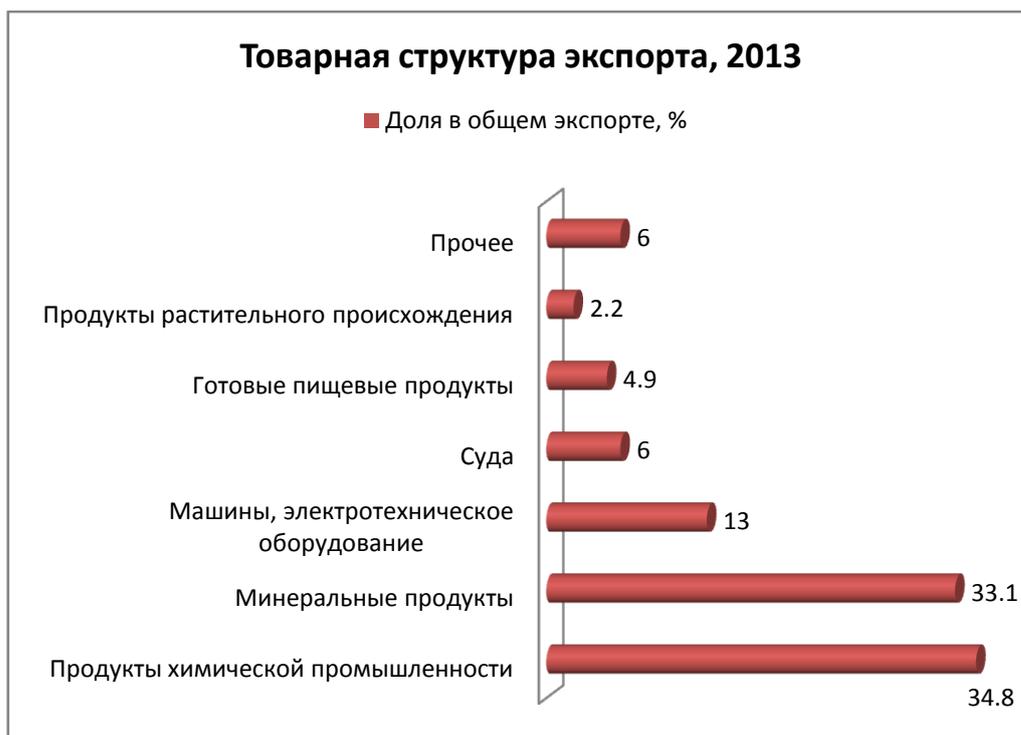


Рис. 9. Товарная структура экспорта, 2013 г.  
Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

В товарной структуре импорта 2014 г. лидирующее положение занимают энергоносители (52%) и оборудование (24,1%) (рис.10). В 2013 году совершенно иная картина. На машины и оборудование приходится более половины всего импорта, а на минеральное сырье около 18%. Значительно снизилась доля судов в импорте с 6 до 1,6% (рис. 10, 11).

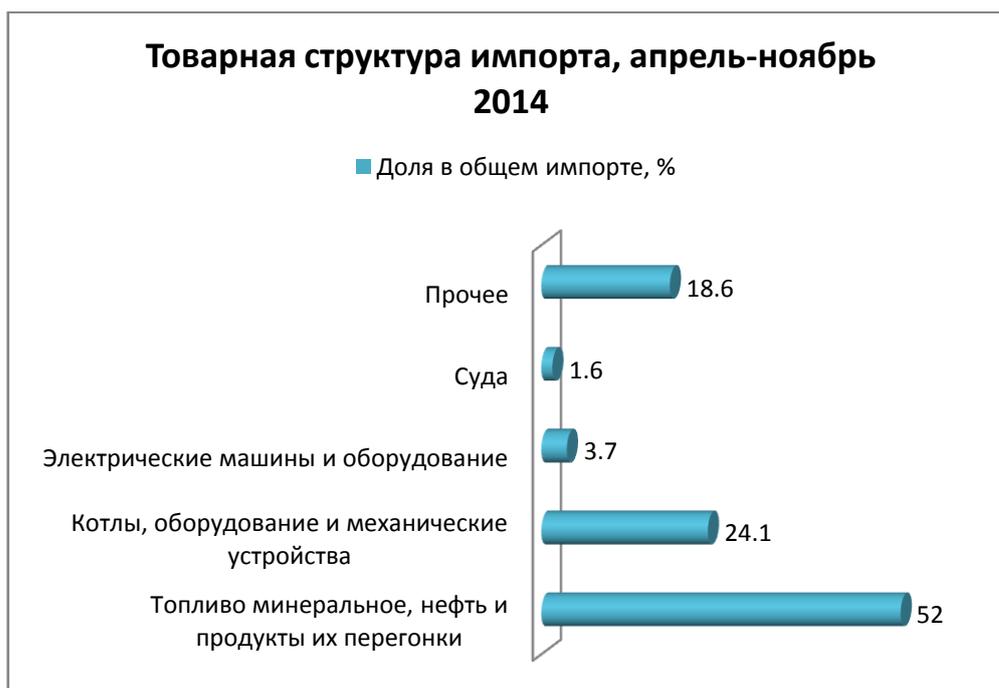


Рис. 10. Товарная структура импорта, апрель-ноябрь 2014 г.

Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

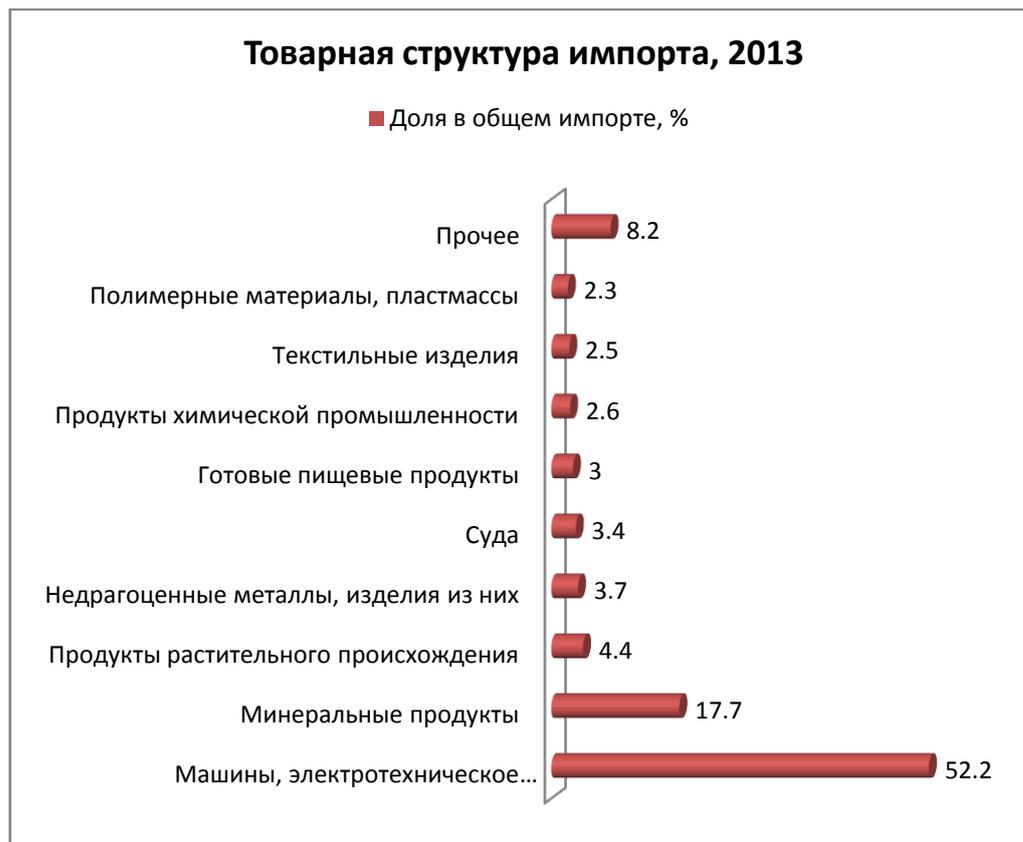


Рис. 11. Товарная структура импорта, 2013 г.

Составлено по данным: [Статистический ежегодник 2013].

### 1.3. Электроэнергетика

Полуостров Крым — еще с советских лет энергодефицитный регион. В конце 1960-х появились планы покрытия дефицита мощности за счет строительства атомной электростанции. Ее начали строить в 1975 г. вблизи города Щёлкино, но проект был закрыт в 1989 г. после аварии на Чернобыльской АЭС. К этому времени первый энергоблок был построен на 80%, второй — на 18%. Помимо официальной причины есть маловероятная версия, что по результатам геологических изысканий в начале 90-х площадка была признана непригодной и опасной для размещения АЭС. Так или иначе с развалом СССР все подобные мероприятия закрыли и вопрос о возобновлении строительства даже не поднимался. (В последнее время идеи строительства АЭС в Крыму возрождаются, но едва ли они жизнеспособны).

В составе Украины Крым начал получать электроэнергию от в целом избыточной украинской энергосистемы, и вопрос на время перестал быть острым. Примерно 3/4 потребностей в электроэнергии обеспечивала Запорожская АЭС.

Поскольку киловатт-час электроэнергии, выработанной на АЭС, дешевле аналогичного на тепловой электростанции, власти Украины взяли курс на замещение

относительно дорогой газовой генерации на более дешевые способы производства электроэнергии. Для ТЭЦ и котельных ввели лимиты на газопотребление, отчего сразу пострадало централизованное теплоснабжение.

Проблема энергодефицитности Крыма встала снова. Для исправления ситуации полуостров решили сделать плацдармом альтернативной энергетики. Первые шаги были сделаны еще в 90-е, когда построили первые ветряные электростанции. Позже к ним присоединились солнечные, в возведение 400 МВт которых вложилась австрийская компания Active Solar GmbH. Стоимость электроэнергии, вырабатываемой на них, была беспрецедентной: 20 рублей за киловатт-час.

Диаграмма показывает изменение структуры генерирующих источников:

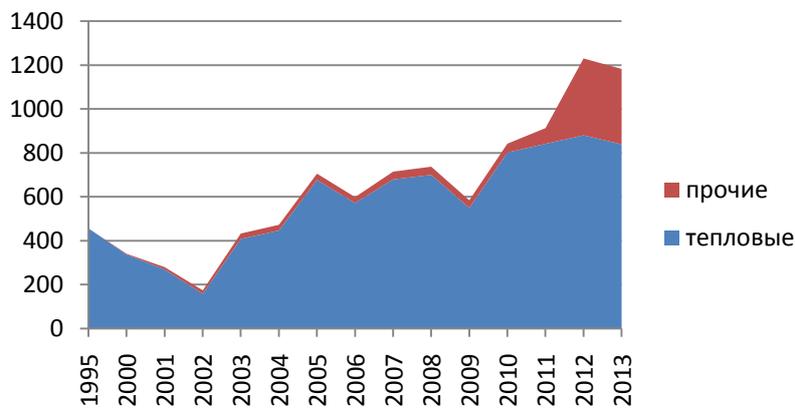


Рис. 12. Производство электроэнергии на генерирующих станциях Республики Крым, млн. кВт·ч. Составлено по: [Статистический ежегодника Республики Крым, 2013 г.] (в категории "прочие": в 2000-2009 гг. — ветровые электростанции, в 2010 — ветровые и солнечные).

Сегодня энергосистема Крыма включена в состав технологически изолированных территориальных энергосистем России. Диспетчерское управление магистральными сетями осуществляет ГУП РК "Крымэнерго", на балансе которой находится имущество бывшей НЭК "Укрэнерго", находящееся на территории Крыма: Крымская электроэнергетическая система, Симферопольские магистральные электрические сети, Джанкойские магистральные сети, Феодосийские магистральные электрические сети, обособленное подразделение «Югэнергопром».

Тепловые электростанции работают на газе:

Симферопольская ТЭЦ: 68 МВт, 364 Гкал/ч,

Севастопольская ТЭЦ: 33 МВт, 153,3 Гкал/ч,

Камыш-Бурунская ТЭЦ: 20 МВт, 103 Гкал/ч,

Сакская ТЭЦ: 12 МВт, 20 МВт (ПГУ), 88,1 Гкал/ч.

В сентябре 2014 г. общая фактическая мощность солнечных электростанций составляла 160-180 МВт, ветрогенераторов — до 50 МВт. Крупнейшие солнечные электростанции: Владиславовка (110 МВт), Перово (105 МВт), Охотниково (82,7МВт), а также Николаевка, Митяево и т.д. Основные ВЭС: Останинская (25 МВт), Сакская (19 МВт), Донузлавская (10,9 МВт) и др.

Основные фонды и сетевое хозяйство изношены на 60%. В частности, самая молодая из работающих в регионе ТЭЦ была запущена в 1958 г.

Дефицит электроэнергии перекрывается за счет покупок у Украины и поступает через Перекопский перешеек и полуостров Чонгар от Запорожской ТЭС, Запорожской АЭС и из энергосистемы Николаевской области по магистральным линиям:

Мелитополь — Джанкой (330 кВ),

Каховка — Джанкой (330 кВ),

Каховка — Островское (330 кВ),

Каховка — Титан (220 кВ, тупиковая ветка, питающая Армянск и Красноперекопск).

За импорт отвечает ООО ЦОР (Центр осуществления расчетов) — дочерняя компания ОАО "Интер РАО", созданная для уберезжения второй от санкций (довольно распространенная практика на сегодняшний день в Крыму). Закупочный тариф составляет 2,99 руб. за 1 кВт·ч, однако населению электроэнергия поставляется по тарифу 1,46 руб., а разница (1,53 руб.) выплачивается из федерального бюджета.

В 2013 г. на всех электростанциях РК было произведено 1,182 млрд. кВт·час электроэнергии, в то время как потреблено — 7,128 млрд.кВт·час, т.е. самообеспеченность составляет не более 17%. Еще небольшую часть выработанной электроэнергии добавляют мобильные газотурбинные установки, перевезенные из постоллимпийского Сочи, и дизельные установки, но этот объем составляет чуть больше 300 МВт; кроме того, за счет дороговизны жидкого топлива они используются, как правило, в качестве аварийных источников.

За первые 11 месяцев 2014 г. произведено 968,8 млн. кВтч, что на 12,7% ниже, чем за аналогичный период предыдущего года, в т.ч. электростанциями:

- тепловыми — 598,8 млн. кВтч, (-11,8%);
- мобильными газотурбинными — 111,2 млн. кВтч;
- солнечными — 157,7 млн. кВтч (-44,9%);
- ветровыми — 101 млн.кВтч (+ 40,5%).

Сокращение генерации в целом альтернативными источниками энергии на 21,2% связано с остановкой с апреля 2014 г. солнечных станций (пересмотр договорных обязательств по купле-продаже электрической энергии).

Увеличение ветрогенерации связано с началом промышленной эксплуатации Останкинской ВЭС в Ленинском районе мощностью 25 МВт, работа которой за два последних месяца 2014 года дала двукратное увеличение выработки.

Выработка тепловой энергии за 11 месяцев 2014 г. составила 239,2 тыс. Гкал.

Крупнейший потребитель электроэнергии в Крыму — население (51%). Промышленные потребители в основном располагаются на севере (заводы «Крымский Титан», «Сода», водное хозяйство, мелиоративный комплекс). В последний год из-за прекращения подачи воды и потребление электроэнергии соответственно сократилось на 20% (что, с учетом причины, скорее негативное явление).

Мероприятия по развитию энергетической инфраструктуры Крыма предусмотрены Федеральной Целевой программой (где на статью «Развитие электроэнергетического комплекса» приходится 50,7 млрд. руб.), однако она не может покрыть всех расходов и требуются инвестиции энергокомпаний, которых пока нет. В связи с этим ключевой вопрос, касающийся реконструкции энергетического хозяйства Крыма — во сколько России обойдется энергонезависимость полуострова. В 2014 г. энергетическая самодостаточность нового российского региона оценивалась в 177 млрд. руб. Расходы на Крым уже признаны беспрецедентными — таких сумм от федерального центра не получал еще ни один регион.

Инвестиционную привлекательность проектов развития энергетики Крыма сильно ограничивает дотационность тарифов. Основной потребитель электроэнергии Крыма — население, а тарифы для него остаются заниженными даже по сравнению с тарифами в остальной России. В таких условиях масштабное строительство новых электросетевых объектов рискует стать тяжелым бременем для всей энергосистемы страны. Пока складывается впечатление, что до сих пор нет четкого понимания, каким образом будет финансироваться строительство, так как разные источники приводят различные версии. Скорее всего, однако, что основным инвестором в той или иной форме придется стать государству.<sup>3</sup> Этот прогноз уже начинает себя оправдывать. Ключевой инфраструктурный проект развития электроэнергетики Крыма — строительство энергомоста через Керченский пролив.

3 октября 2014 г. ФСК ЕЭС объявила открытый конкурс на строительство подводного энергокабеля в Крым, оценив проект в 13,838 млрд. руб. Согласно описанию проекта, длина проектируемого кабельного перехода составит примерно 15,1 км от Таманского полуострова по акватории пролива, береговой части и до переходного пункта в Крыму. Протяженность береговых кабельных сооружений на каждом берегу составит около 300 м. По оптимистичным прогнозам Минэнерго, «с учетом максимально допустимых перетоков

---

<sup>3</sup> Интернет-источник: [http://crbc.pro/all/articles/energetika\\_kryma\\_proshloe\\_sovremennost\\_budushee/](http://crbc.pro/all/articles/energetika_kryma_proshloe_sovremennost_budushee/)

мощности по линиям электропередачи покрытие потребностей полуострова может составить от 40 до 60% от его общего потребления». В Министерстве топлива и энергетики РК на кабель полагаются чуть меньше — согласно их стратегии деятельности до 2017 г., кабель обеспечит до 30% потребностей полуострова. Так или иначе, на конкурс ФСК откликнулись четыре компании: частные «Глобалэлектросервис» и «Стройтрансгаз» и госкорпорации «Технопромэкспорт» и «Гидроэлектромонтаж».<sup>4</sup> Однако с тех пор, во-первых, организация строительства перешла от ФСК ЕЭС непосредственно к Минэнерго, а энергомоет строит дочерняя компания "Россетей".<sup>5</sup>

По актуальной информации Министерства топлива и энергетики Крыма, полученной в ходе встречи 05.02.2015 г., в планы на будущее входит:

- строительство двух двухцепных линий электропередачи с электростанций в Краснодарском крае общей мощностью 880 МВт (с учетом потерь в Крым будет поступать 800 МВт);

- две новых ТЭЦ на площадках станций в Симферополе и Севастополе общей мощностью 940 МВт;

- реконструкция существующих станций в Симферополе, Керчи и Саках с увеличением мощности до 450 МВт;

- строительство еще двух тепловых электростанций в Джанкое (24 МВт) и Черноморске (16 МВт) (к 2016 г.);

- кабельная линия через Керченский пролив — к 2018 г.;

- реконструкция одного энергоблока на Ростовской АЭС и строительство еще одной ТЭС в Краснодарском крае.

Мощность солнечных электростанций планируется увеличить до 427 МВт (сейчас — 180 МВт), мощность ветровых — до 50 МВт.

---

<sup>4</sup> Интернет-источники: <http://www.gazeta.ru/business/2014/10/27/6279205.shtml>

<sup>5</sup> [http://www.gazeta.ru/business/news/2015/03/24/n\\_7042605.shtml](http://www.gazeta.ru/business/news/2015/03/24/n_7042605.shtml)



Рис. 13. Электроэнергетическая система Республики Крым и Севастополя, 2013 г.

# Крым

## Электроэнергетика

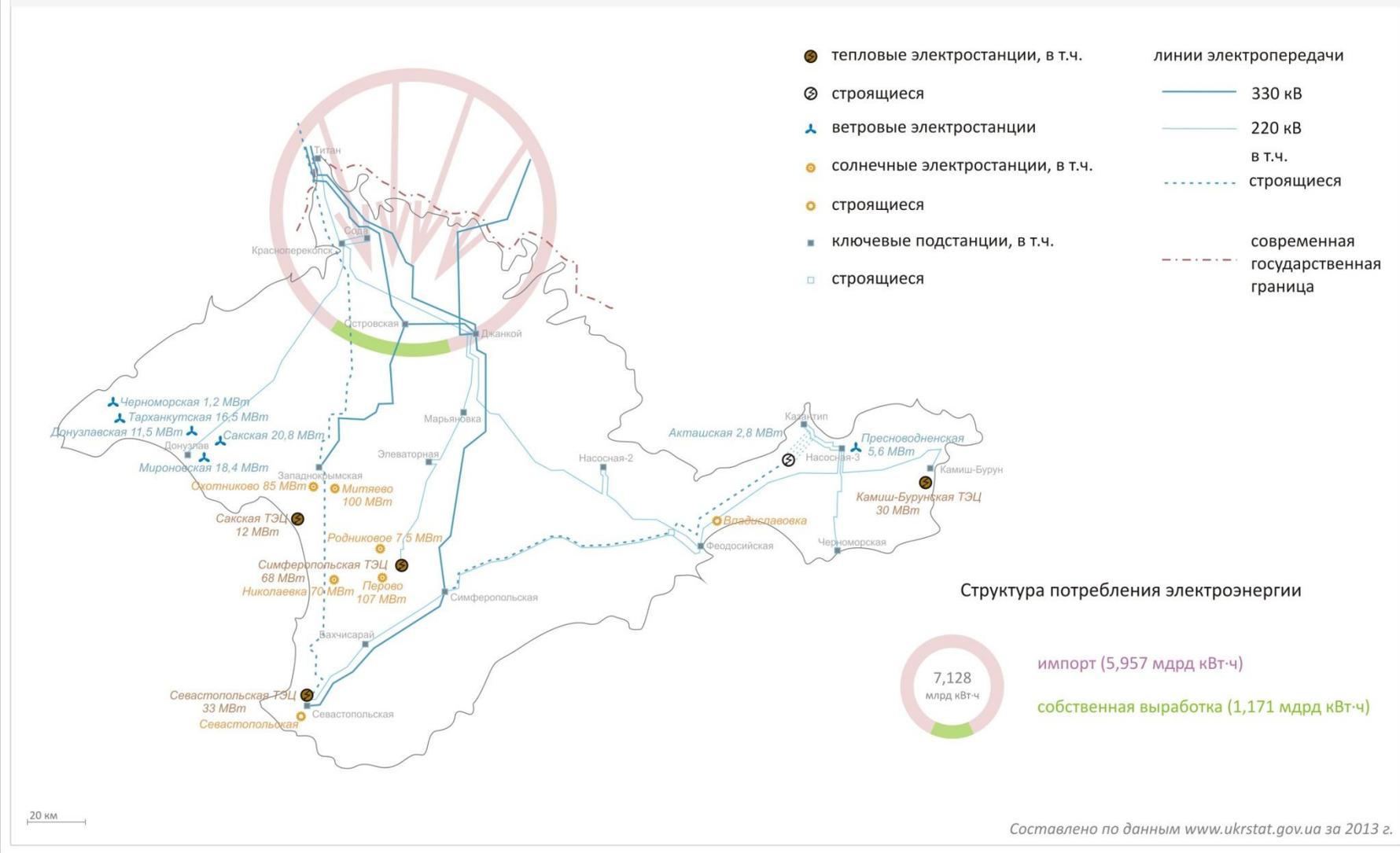


Рис. 14. Экспорт / импорт электроэнергии, 2013 г.

#### 1.4. Сельское хозяйство и водообеспечение

Сельское хозяйство — одна из основных отраслей специализации крымского полуострова. Специфику с.-х. производства определяют уникальные особенности климата (субтропический умеренно-континентальный засушливый), рельефа и почвообразующих пород. В структуре сельского хозяйства преобладает животноводство, причём мясного направления. Здесь практикуется возделывание зерновых культур, составляющих основную часть продовольственной базы региона. Главные из них: пшеница, ячмень, рожь, кукуруза. Также широкое развитие получило садоводство (фрукты, ягоды) и выращивание технических культур, главной из которых является виноград. Виноделие является старейшей отраслью специализации региона, отличается высоким качеством и доступностью производимой продукции.

Северные районы РК, равнинные, лидируют по показателям сбора продукции на душу населения (рис. 18) и обеспеченности населения зерновыми и овощебахчевыми культурами. По душевому производству зерновых в 2010–2013 гг. с некоторым отрывом лидирует Красноперекопский район. Центром возделывания овощебахчевых культур является Первомайский район. На плодовых и садово-ягодных культурах специализируются центральные районы Крыма, виноград — основная сельскохозяйственная культура Южного берега Крыма (ЮБК). В целом, РК имеет чётко выраженную районную специализацию сельскохозяйственного производства (рис. 16). Животноводство имеет более мозаичную структуру (рис. 17).

В 2014 г. был отмечен некоторый рост сельскохозяйственного производства и занятости в этой отрасли. Благодаря удачному в климатическом плане летнему сезону 2014 г., удалось собрать значительно больший урожай зерновых в полтора раза больший, чем в 2013 г., — даже несмотря на прекращение поставок пресной воды с территории Украины по Северо-крымскому каналу. В животноводстве наблюдается небольшой спад производства, зато заметно увеличилось поголовье крупного рогатого скота, овец, свиней и птицы, от 5 до 20%. Характерной чертой животноводства в Крыму является сосредоточение в руках частных лиц (90% поголовья в хозяйствах населения): в данных хозяйствах производится более 90% крымских молока и шерсти<sup>6</sup>.

К слову, пищевая промышленность является ведущей отраслью Республики Крым, составляя до половины в структуре обрабатывающей промышленности. Однако в пищевой промышленности наблюдается спад производства около 20% по сравнению с 2013 г. Это связано с падением спроса на пищевую продукцию, в наибольшей степени на колбасные

---

<sup>6</sup> Здесь и далее в главе: по данным, полученным исследователями в Министерстве сельского хозяйства Республики Крым, Министерстве экономического развития Республики Крым.

изделия и муку. В то же время, производство мяса (говядина, свинина) и молока значительно выросло в среднем на 25%, из-за благоприятных погодных условий в прошедшем году, поэтому обеспеченность республики в данных стратегических продуктах только выросла. Спад наступил также и винодельческую отрасль, наблюдается снижение производства на одну четверть, но в данном случае оно связано с проблемой лицензирования и перерегистрации предприятий в РФ.

#### *Северо-Крымский канал*

Как известно, полуостров Крым располагается вблизи границ двух климатических поясов и местный климат имеет субтропические черты. В отличие от субтропических частей Западного Кавказа в России, климат здесь более засушливый, более ярко выражен летний сухой сезон. Поэтому, несомненно, большую роль в функционировании сельского хозяйства Республики играет Северо-Крымский канал. Вода в канал поступает из Каховского водохранилища, и в связи с его непрерывностью может быть извлечена на всём его протяжении в пределах Херсонской области и Республики Крым. Канал проходит по территории Краснопереконского, Джанкойского, Нижнегорского, Советского, Кировского и Ленинского районов, а также пересекает Армянск, Краснопереконск, Джанкой и Керчь (рис. 15). Таким образом, канал может обеспечивать обширные территории на всём его протяжении, это области являются как раз самыми засушливыми. Количество поступающей по каналу воды сопоставимо со среднегодовым стоком рек на полуострове, что обуславливает его ключевую роль и место в структуре потребления воды для нужд орошаемого земледелия.



Рис. 15. Схема Северо-Крымского канала с указанием обводнённой части (синий цвет).  
Источник: [www.1tv.ru](http://www.1tv.ru)

Однако в связи с недавними событиями, после присоединения Крыма остро встал вопрос о зависимости от поставок пресной воды с территории Украины. Поскольку канал представляет собой единую систему, то перекрытие канала могло столь же негативно сказаться на ситуации в Украине, в Херсонской области. В конце апреля всё же уровень воды в канале был сильно снижен украинской стороной, так, что воды хватало только для забора на территории Украины, а на территорию Крыма вода практически перестала поступать. При том к началу лета начали поступать сообщения, что недалеко от границы на Украине ведётся строительство дамбы с целью полностью исключить возможность поставки воды в Крым, но по другим сведениям, это сделано для того, чтобы измерять количество поступившей воды в Крым. В действительности, Северо-Крымский канал в настоящее время не используется. Даже если небольшая часть воды перебрасывается через границу, то она не успевает доходить до основных сельскохозяйственных потребителей в приемлемом виде. Но в канал также поступает паводковый сток основных крымских рек, текущих с юга, что позволяет аккумулировать поступающую воду и перераспределять её по всей длине канала. Однако технологический уровень канала с точки зрения снижения потерь воды оставляет желать лучшего. Канал «открытый», днище канала слишком плоское и широкое, поэтому большие объёмы воды летом испаряются. Кроме того, в связи с тем, что канал часто надолго лишается воды из-за засух, в нем развивается богатая травянистая растительность, которая также забирает часть воды из канала. Ещё одной неприятной особенностью поступающей с юга воды является её сильная насыщенность карбонатами, из-за размыва известняковых пород в верхнем течении рек. Использование такой воды может привести к необратимым изменениям в почве и их засолению.

В результате, регион испытывает резкий дефицит пресной воды, особенно его северные части. Стоит также иметь в виду, что пресная вода является одним из ключевых ресурсов для функционирования крупных городов, таких как Симферополь и Севастополь. Поэтому для ведения сельского хозяйства, и в первую очередь растениеводства необходимо искать альтернативные источники пресной воды, а также осуществлять изменение структуры посевов в сторону снижения культивирования водоёмких видов, таких как рис, на который в своё время уходило до половины всего объёма всей воды из канала. Первые шаги в этом направлении уже были сделаны в 2014 г., то достаточно благоприятные погодные условия позволили даже нарастить валовый сбор некоторых культур. Но сильнее всего истощение Северо-Крымского канала ударило по промышленности, которой в последнюю очередь отводятся водные ресурсы. Проблема отсутствия необходимого количества технической воды для осуществления производственного цикла наиболее актуальна для металлургии и в настоящий момент остаётся нерешённой и, увы, нерешаемой.

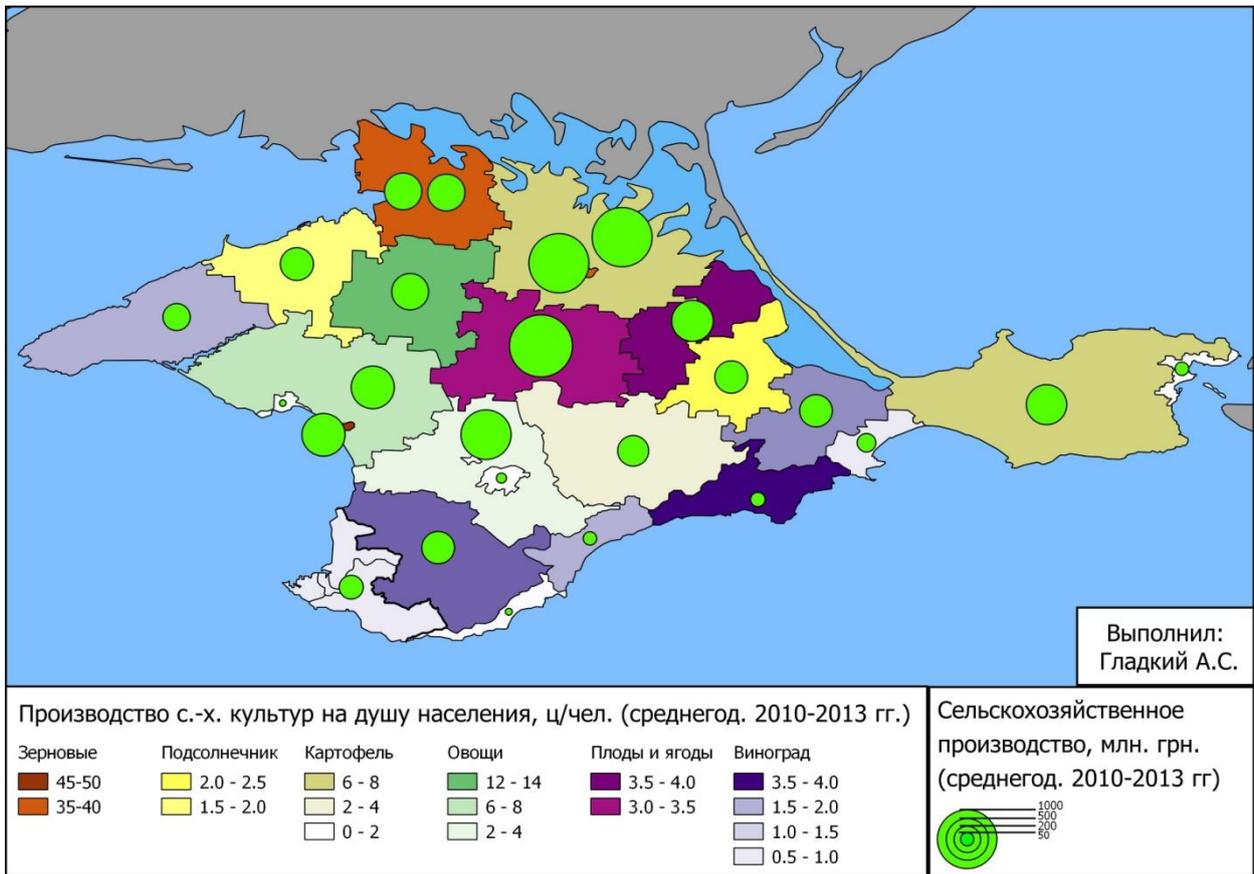


Рис. 16. Сельскохозяйственная специализация регионов (растениеводство).

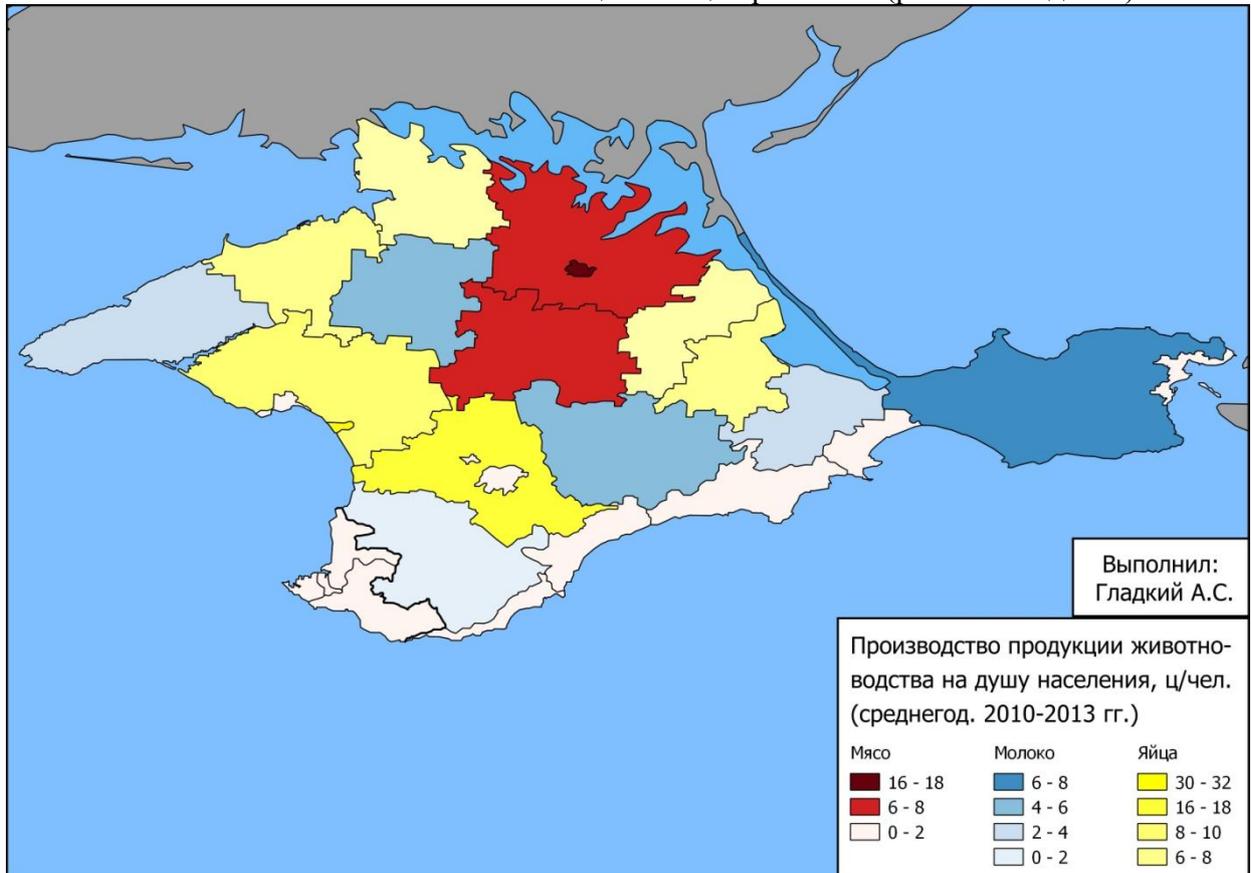


Рис. 17. Сельскохозяйственная специализация регионов (животноводство).

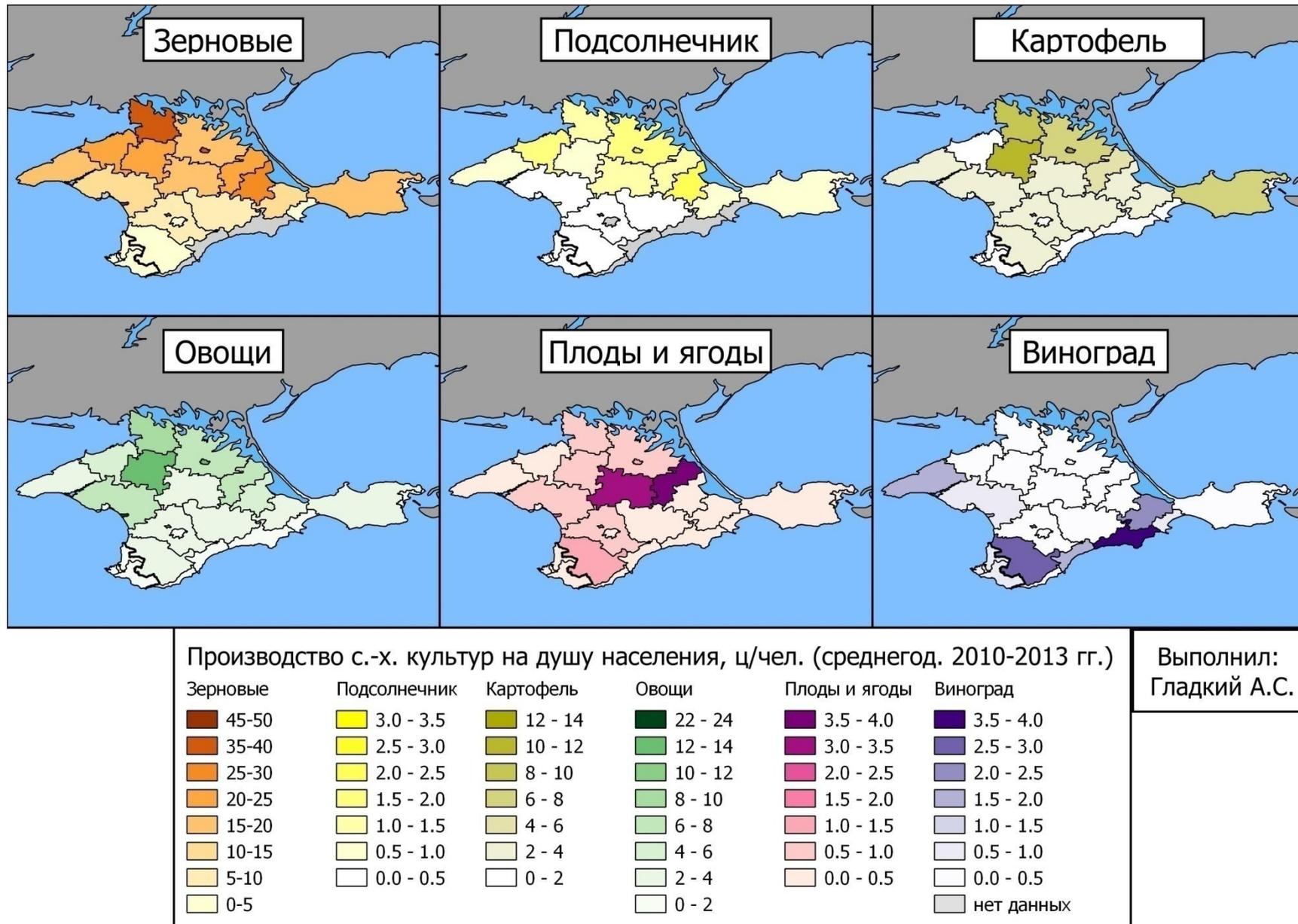


Рис. 18. Региональная структура производства основных сельскохозяйственных культур.

В настоящий момент ведутся политические переговоры по линиям МИД России и Украины по вопросам восстановления водоснабжения Крыма по Северо-Крымскому каналу. Вопрос всячески «тормозится» украинской стороной; условия, выдвинутые Киевом для возобновления поставок воды по каналу, заведомо неприемлемы для российской стороны: 1 долл. США за 1 м<sup>3</sup> воды. При среднегодовом стоке 380 м<sup>3</sup>/сек, осуществляемом в период до воссоединения (порядка 1 млрд.м<sup>3</sup> в 2013 г.), — сумма в 1 долл. США за 1 м<sup>3</sup>, выдвинутая Украиной в качестве условия для возобновления водоснабжения по каналу (свыше 1 млрд. долл. США в год) непомерна для федерального бюджета (уж тем более — для крымского регионального). Но и альтернативы днепровской воде, увы, на сегодняшний момент нет.

### 1.5. Туризм и культурные связи

Туристический сектор показывал положительную тенденцию в 2000-х годах, количество прибытий возросло с 4 млн. чел. в 2003 г. до 6 млн. чел. в 2010–2013 гг., где и оставалось на стабильно высоком уровне (рис. 19)<sup>7</sup>.



Рис. 19. Динамика туристических прибытий в Республику Крым по данным Минкурорта РК

Большой вклад в туризм вносят именно неофициальные потоки (т.н. неорганизованный туризм), то есть люди, останавливающиеся в частных мини-гостиницах,

<sup>7</sup> Министерство курортов и туризма Республики Крым. Статистика туризма: <http://minkurort.ru/component/content/article/140-otchet/5794-stainfo>

или на сдающихся квартирах, или же у родственников<sup>8</sup>. Такой поток составил около 4,7 млн. чел. в 2013 г., то есть 80% от всего турпотока, хотя ряд экспертов назвал эту цифру завышенной. Возможно, такие заявления сделаны для того, чтобы приукрасить цифры в 2014 г., когда по окончании сезона по официальной статистике удалось насчитать всего лишь 3 млн. отдыхающих (с учётом теневого сектора). Поэтому, представляется, что предыдущую цифру в реальности стоит «занизить» до 3 млн. чел. По большей части это украинцы, которые за неимением денег предпочитают неорганизованный туризм. С присоединением Крыма количество туристов с Украины должно было сократиться как минимум на порядок, и неорганизованный туризм должен был заместиться частично за счёт россиян (до 2 млн. чел.), а организованный — вырасти за счёт государственных мероприятий (с 1,1 до 1,5 млн. чел.) (рис. 19).

#### *География туристических потоков*

Проведём анализ «внешнего» туризма в Республике Крым (рис. 20). Из внешних потоков (см. карту врезку) можно отметить, что по прибытиям в 2013 г. явно преобладают страны постсоветского пространства, главным образом Украина (66%), Россия (26%), Белоруссия (4%) и Прибалтика в целом (0,6%)<sup>9</sup>. Будем считать это, как "сухопутный туризм", когда люди приезжают поездом или же самолётом и пребывают в основных курортных территориях Крыма примерно в течение двух недель<sup>10</sup>. На самолётах также могут прилетать туристы из таких северных стран, как Германия и Великобритания из-за некоторой культурной близости к постсоветскому миру. Существует также и "морской" туризм, за счёт которого сформированы потоки из главных стран Зарубежной Европы. Эти люди прибывают на круизных лайнерах в Севастополь, Ялту и Евпаторию, и находятся на территории Республики в течение суток. Этот поток крайне мал (всего около 50 тыс. чел. в год), а в 2014 году он должен был упасть до нуля, поскольку лайнеры больше не заплывают в порты Республики из-за геополитических и чисто процедурных сложностей.<sup>11</sup> Однако данный поток крайне важен в плане формирования общественного мнения западных стран по поводу ситуации в Крыму в настоящее время, поэтому необходимо его скорейшее восстановление.<sup>12</sup>

<sup>8</sup> Служба статистики Республики Крым (Крымстат). Статистическая информация. Туристские потоки: [http://gosstat.crimea.ru/ukgturizm2.php#\\_tur](http://gosstat.crimea.ru/ukgturizm2.php#_tur)

<sup>9</sup> Министерство курортов и туризма Республики Крым. Статистика туризма: <http://minkurort.ru/component/content/article/140-otchety/5794-statinfo>

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> Вести.Ru. Туризм. Севастополь опасается спада турпотока: [http://travel.vesti.ru/article\\_11153](http://travel.vesti.ru/article_11153)

<sup>12</sup> Меридиан Севастополь. Статистика туризма в Севастополе: <http://meridian.in.ua/news/8642.html>

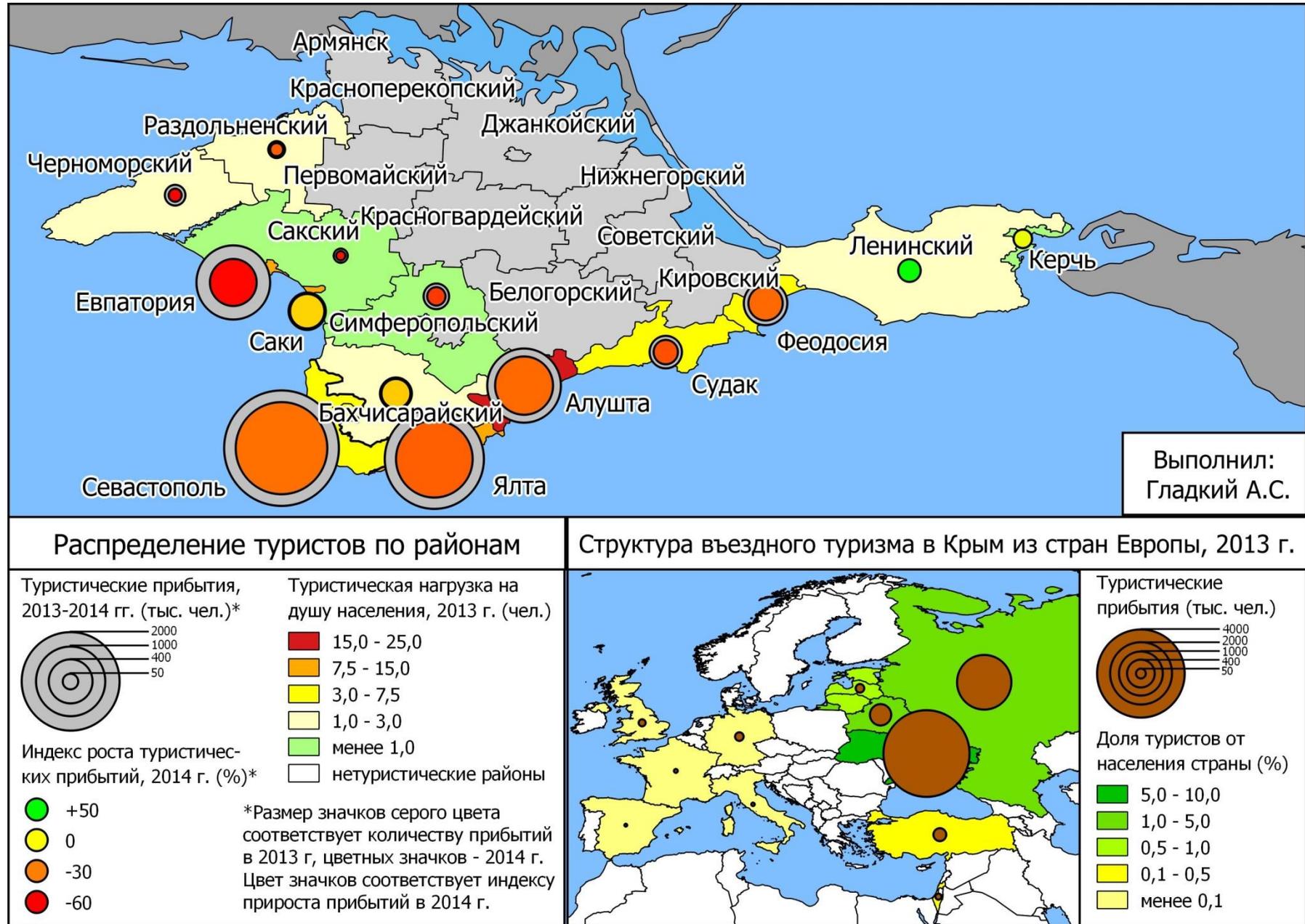


Рис. 20. Туризм в Крыму.

Кроме того, несомненно, важна и структура распределения туристов по районам полуострова (рис. 20). Так, основные зоны туризма концентрируются именно на побережье, внутренняя часть Крыма в этом плане не востребована. Наибольший приток туристов, естественно, наблюдается в городских округах на юго-восточном побережье, в Севастополе, а также в Евпатории, то есть в крупных городах. Как раз эти районы испытали наибольшее снижение притока туристов в 2014 г. В то время как заполняемость районов периферии осталась на прежнем уровне. Таким образом, главные туристические районы понесли убытки в связи с тем, что определённые группы туристов по разным причинам не приехали сюда. С другой стороны, снизилась и туристическая нагрузка на население и на объекты туристической инфраструктуры, хотя их простаивание тоже может быть негативно.

Пожалуй, единственным сектором, не испытывавшим сокращений, являются культурные мероприятия и событийный туризм. Крым стал излюбленным местом проведения таких фестивалей, как "Война и мир", "Генуэзский шлем", "Театр. Чехов. Ялта", "Великое русское слово", Международный телекинофорум "Вместе", "Казантип" (до 2013 г.) и др.<sup>13</sup>. Событийный туризм является стабильным и круглогодичным, поскольку в каждом случае собирает специфическую аудиторию, далёкую от текущих политических реалий, для которой культурные ценности выше, чем даже установленные "кем-то" государственные границы.

В итоге, туризм играет ключевую роль в функционировании Республики, суммарные доходы от туризма находятся на том же уровне, что и совокупный объём промышленного производства в Республике Крым (60 млрд. руб.)<sup>14</sup> Спад туризма в связи с недавними событиями, конечно же, присутствует, однако стоит ожидать, что реальные негативные последствия для экономики будут ещё более серьёзными, чем это отображает статистика. Нахлынувший поток туристов из России может сократиться в будущем, для полной заполняемости туристической инфраструктуры необходимо повышение имиджа курорта как за рубежом, так и в России.<sup>15</sup>

## 1.6. Связь и телекоммуникации

В марте 2014 г. при присоединении Крыма к России по указанию властей страны первым делом по дну Керченского пролива был проложен телефонный кабель, который по сегодняшний день осуществляет бесперебойное функционирование стационарной связи.

<sup>13</sup> Министерство курортов и туризма Республики Крым. Статистика туризма.

<sup>14</sup> ТАСС. Республика Крым в цифрах. Досье: <http://itar-tass.com/info/1012329>

<sup>15</sup> Крым. Реалии. Крымский туристический сезон: расплата за «КрымНаш» <http://ru.krymr.com/content/article/26564380.html>

Ответственным за обеспечение стационарной связью на полуострове является компания Крымтелеком, созданная путём национализации парламентом Республики Крым местного отделения компании «Укртелеком». Поводом для подобного решения стал инцидент, произошедший в ночь на 10 февраля 2015 г. Украинская компания полностью отключила от связи всех своих абонентов в Крыму. Оперативно на предприятие выехали специалисты, которые в полном объеме восстановили связь, а также обнаружили в системе вредоносную программу, которая должна была 11 февраля полностью отключить работу системы на полуострове. Данный филиал «Укртелекома» обслуживал около 370 тыс. абонентов в Крыму и занимал 40% рынка Интернет-услуг.

В сфере мобильной связи имеется проблема с сетями разных поколений. На полуострове почти нет свободных частот в диапазоне 1800 МГц, используемых для связи 2G, и очень мало частот 900 МГц (также 2G) — они есть лишь в небольших городах и поселках. Но практически везде возможно развернуть сети UMTS (3G). В то же время, несмотря на отсутствие на Украине сетей 4G, частоты, которые используются в России для развития таких сетей, в Крыму были свободны лишь частично. Однако на полуострове есть частотный ресурс для развития LTE в диапазонах 900 МГц, 2,3-2,4 ГГц и 2,5-2,7 ГГц.

На 31 декабря 2014 г. в Крыму и Севастополе было 2,97 млн. абонентов мобильной связи. Лидировала украинская "дочка" МТС (57%), на втором месте — "Киевстар" ("дочка" Vimpelcom Ltd, в России владеющего "Вымпелкомом"; 21%), на третьем — "Астелит" (бренд Life, принадлежит турецкой Turkcell и украинскому бизнесмену Ринату Ахметову; 16%).

Компании «большой тройки» официально не присутствуют. Сейчас в республике услуги мобильной связи предоставляет только российский оператор «К-Телеком» (бренд Win Mobile). Свою деятельность он начал 5 августа 2014 г. Помимо того, что эта компания считается аффилированной с МТС (в техническом роуминге находится краснодарский МТС, то есть, у всех жителей полуострова номер начинается с +7978...), ей достались частоты, которые ранее принадлежали «МТС-Украина». На данный момент услуги WIN Mobile в стандарте GSM 900/1800 доступны на всей территории республики Крым и города Севастополь. Проблемы для туристов со связью решаются дешёвым роумингом.

В марте с.г. в министерстве связи и массовых коммуникаций сообщили, что осуществляется подготовка к запуску мобильных сетей в регионе двумя мобильными операторами. Основной упор эти компании делают на создание сетей 3G и LTE.

На территории Республики Крым и города Севастополя действуют только российские Интернет-провайдеры. Ещё около 20 провайдеров подали заявки на осуществление своей деятельности на полуострове. Таким образом, основные вопросы связи и интернета практически решены. Санкции от таких компаний, как Apple или Android направлены

исключительно на разработчиков, зарегистрированных в Крыму. А для рядовых граждан все приложения покупаются и обновляются без затруднений. Проблема с разработчиками решается посредством регистрации в Москве. Можно сказать, что данные санкции — это всего лишь популистские заявления.

### 1.7. Спорт в Крыму

Основной проблемой в области спорта после подписания 18 апреля 2014 г. Договора о принятии Республики Крым в Российскую Федерацию стала переориентация спортивной системы Крыма из украинской в российскую. На заседании 25 марта 2014 г., на котором присутствовали руководители всех министерств, В.Путин дал указание интегрировать крымский спорт в кратчайшие сроки. Одними из первых шагов стало внесение поправок в ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» и составление программ развития отдельных видов спорта. Кроме того, был издан приказ № 143/1 от 22 марта 2014 г. «О создании рабочей группы по реализации комплекса мер по развитию физической культуры и спорта в Республике Крым и городе федерального значения Севастополь» и приказ № 176 от 31 марта 2014 г. «Об утверждении плана действий по социально-экономическому развитию Республики Крым и города федерального значения Севастополь в сфере физической культуры и спорта на период до 1 января 2015 года». Перед рабочей группой стояли следующие задачи:

- Приведение нормативных правовых актов Республики Крым и города федерального значения Севастополя в сфере физической культуры и спорта в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- Организацию работы по созданию региональных спортивных федераций и включению в их состав общероссийских спортивных федераций;
- Решение вопросов социальной защиты и занятости;
- Обеспечить развитие инфраструктуры для занятий физической культуре и спорта.

По первой и второй задаче, уже летом был подписан Федеральный закон «Об особенностях правового регулирования отношений в области физической культуры и спорта в связи с принятием в РФ Республики Крым и образованием в составе РФ новых субъектов — Республики Крым и города федерального значения Севастополя». В результате в новых российских регионах были созданы региональные федерации по олимпийским видам спорта, ряд крымских спортивных федераций уже вступил в состав российских аналогичных

федераций, а некоторые федерации уже принимают участие во всероссийских соревнованиях.

На данный момент вступление в общероссийские федерации оформили 27 региональных федераций Республики Крым и 26 региональных федераций Севастополя, тогда как на территории континентальной России таких федераций насчитывается более 160. Без этого шага спортсмены из Крыма не могут принимать участие в общероссийских соревнованиях. Наибольшие сложности возникли с Федерацией футбола Крыма и Федерацией футбола Севастополя, которых планировали включить в состав Российского футбольного союза (РФС) 7 июня. Однако Международная федерация футбола (ФИФА) и Союз европейских футбольных ассоциаций (УЕФА) порекомендовали РФС повременить с их включением в свой состав до выяснения юридических обстоятельств. В 84 статье устава ФИФА зафиксировано, что ассоциации, лиги и клубы, включенные в состав члена ФИФА, могут присоединиться к другому члену ФИФА или принимать участие в соревнованиях на территории этого члена в исключительных обстоятельствах. Каждый такой случай должен быть одобрен обоими членами, а также конфедерацией футбола и ФИФА.

Непонятна была и судьба 2 ведущих крымских клубов (симферопольской «Таврии» и ФК «Севастополь»), выступавших в высшей украинской лиге — Премьер-лиге. После вступления Крыма в состав России клубы выбрали разные стратегии развития: одна команда хотела заявиться в чемпионат России, тогда как другая — в чемпионат Украины («Таврия» планировала переехать в Одессу). Однако у этих клубов возникли проблемы финансового и юридического характера, поэтому самые успешные крымские клубы прекратили свое существование, так как были расформированы. Аналогичная участь постигла и остальные футбольные команды Крыма. На постсоветском пространстве есть несколько примеров участия футбольных клубов из непризнанных республик в различных чемпионатах. К примеру, приднестровские клубы продолжают выступать в чемпионате Молдовы, а в чемпионате Грузии играет «Спартак-Цхинвали» (При этом базируется он в Тбилиси). Но не стоит забывать, что в данных республиках произошел такой процесс, как сепаратизм, а не ирредентизм, при котором происходит дальнейшее присоединение региона к другому государству. В Крыму же нашли иной способ, а именно создание юридически новых команд, которые были зарегистрированы на территории России. В конце июля 2014 г. новоявленные крымские клубы СКЧФ (Севастополь), «Жемчужина» (Ялта) и ТСК (Симферополь) прошли лицензирование решением Российского футбольного союза (РФС) и стали участниками второго дивизиона чемпионата России по футболу. 12 августа, после того как крымские клубы сыграли первые матчи под эгидой РФС, президент Федерации футбола Украины (ФФУ) Анатолий Коньков обратился к ФИФА и УЕФА с просьбой применить санкции к

РФС. УЕФА 4 декабря запретил крымским клубам участвовать в чемпионате России с 1 января 2015 г., так как без согласия ФФУ РФС не может проводить турниры на территории Крыма. На исполкоме РФС в январе было принято решение исключить крымские клубы из чемпионата России.

Несмотря на то, что УЕФА запретил проводить всероссийские футбольные соревнования в Крыму, контроль над футболом в регионе Украине так и не отдали. Таким образом, УЕФА подчеркнул особый статус Крыма, где страдает развитие футбола из-за непризнанного статуса. Пока существует два варианта, при котором РФС сможет проводить свои турниры на территории полуострова: или добиться разрешения ФФУ, что сейчас маловероятно из-за позиции Киева либо проигнорировать запрет УЕФА и проводить здесь соревнования, однако, при таком варианте РФС, скорее всего, исключат из УЕФА, запретят российским командам участвовать в турнирах под эгидой УЕФА, а также лишат Россию права проведения Чемпионата мира по футболу. Поэтому пока УЕФА взяло на себя развитие футбола в Крыму. УЕФА предложило создать собственный чемпионат Крыма, состоящий из 8 профессиональных клубов. Данная лига будет юридически замыкаться на УЕФА. Изначально планировалось, что УЕФА будет полностью финансово содержать эту лигу, но, в итоге часть финансирования возьмет на себя РФС. Планируется создание Крымской Федерации футбола, включающую в себя Федерацию Футбола Крыма и Федерацию Футбола Севастополя, которая будет развивать детский, любительский и профессиональный футбол в Крыму.

Кроме вопросов правового характера, на первый план вышли вопросы, носящие финансовый характер. А 6 августа же вышло постановление правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления в 2014 г. субсидий из федерального бюджета бюджетам Республики Крым и г. Севастополя на адресную финансовую поддержку спортивных организаций, осуществляющих подготовку спортивного резерва для сборных команд Российской Федерации, в рамках подпрограммы «Развитие спорта высших достижений и системы подготовки спортивного резерва» государственной программы Российской Федерации «Развитие физической культуры и спорта». Согласно этому документу субсидии от министерства поступили уже в 2014 г. и были направлены на поддержку спортивного резерва. В 2015–16 гг. планируется увеличить объемы субсидий, что позволит переоснастить все спортивные школы города. Кроме того, Минспорт должен оказать помощь в реконструкции спортивных объектов, список которых согласовывается с властями Севастополя. Всего же в ФЦП по «Развитию физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2016–2020 годы» заложено 9,5 млрд. рублей на развитие спорта в Крыму (из них 4,5 миллиарда пойдут на восстановление спортивной инфраструктуры).

Что касается спортивных сооружений, то подавляющее большинство из них перешло в собственность России. Теперь эти спортивные сооружения находятся в ведомстве Минспорта. Исключение составляет лишь база параолимпийской подготовки в Евпатории, которая продолжает оставаться в ведомстве украинского параолимпийского комитета. Правительство Украины же подало в суд, для того чтобы получить компенсацию за утерю имущества. На территории Украины также функционируют частные спортивные сооружения, некоторые из которых до сих пор принадлежат украинским бизнесменам. Кроме того, поднимался вопрос о создании на территории полуострова во время чемпионата мира по футболу в 2018 г. тренировочных баз для сборных, но из-за санкции, скорее всего, будут выбраны другие базы на территории России.

К ключевым проблемам детско-юношеского спорта стоит отнести тот факт, что спорт входит в состав комитета по образованию, науки, молодежной политике и спорту Госсовета Крыма, а основное финансирование идет на образование и науку. Кроме того, большинство спортивных сооружений в Крыму находятся в аварийном состоянии и требуют ремонта. Некоторые из этих сооружений попадут в ФЦП по «Развитию физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2016–2020 годы» и их удастся реконструировать. В первую очередь планируется ремонт городских стадионов Крыма, на которых могут проходить соревнования не только по футболу, но и по легкой атлетике. Воздвижением и ремонтом же спортивных площадок и сооружений занимается Миннауки и образования, и уже за 2014 г. было построено множество современных спортивных площадок при школах.

Сегодня в Крыму насчитывается 170 бесплатных спортивных секций и 58 ДЮСШ (1705 учебно-спортивных групп). Сейчас эти школы проходят стадию перерегистрации, в связи с чем возникают проблемы несоответствия некоторых школ российского законодательства, так как в российских школах должно учиться как минимум 500 человек. В связи с этим эти школы в будущем придется объединить и привязать их к республиканскому бюджету. К занятиям физической культурой и спортом на территории полуострова привлечено всего 12,1% от общего населения Республики Крым. Такой показатель в 2,5 раза меньше аналогичного по России. Чтобы увеличить этот показатель, необходимо закупить новое оборудование, реконструировать инфраструктуру, привлекать большее количество тренеров и популяризировать спорт. По этим направлениям уже приняли первые меры. В декабре 2014 г. произошла первая субсидия на 15,91 млн. рублей на инвентарь, а в 2015 г. планируют ввести программу «Дворовой тренер», направленную на популяризацию спорта среди молодежи.

Однако главной проблемой спорта в Крыму является статус крымских спортсменов. По правилам Международного Олимпийского Комитета (МОК), в случае выхода части

одной страны и дальнейшее присоединение к другой спортсмен имеет право выбора спортивной Федерации, но из-за непризнания мировым сообществом присоединения Крыма возникают сложности в виде необходимости отбыть карантин сроком от года до трёх, так как зачастую украинская сторона не дает добровольного согласия на переход спортсменов и требует денежную компенсацию. Перед крымскими спортсменами встает тяжелый выбор, так как конкуренция в сборной России в несколько раз больше, но оставшись в украинской спортивной федерации, спортсмены столкнутся с логистическими и бытовыми трудностями.

Вдобавок ко всему, спорт стал той отраслью, в которой борьба за спортивное гражданство атлетов стала принципиальной для украинских и российских властей. Руководители российского спорта пообещали крымским спортсменам такие же условия, как и представителям других регионов. Кроме того, по отдельным федерациям было принято решение ввести стипендии для лучших атлетов, а в законе «О физической культуре и спорте» прописано, что ведущие крымские спортсмены имеют право на стипендию Госсовета Крыма. Тогда как Министерство по делам спорта и молодежи Украины инициирует принятие законопроекта, согласно которому спортсмен при смене гражданства обязан платить компенсацию, а Президент Национального олимпийского комитета Украины Сергей Бубка выступает за то, чтобы спортсмены из Крыма продолжали выступать за сборную Украины. А глава Федерации легкой атлетики Украины (ФЛАУ) Игорь Гоцул заявил: «Наша политика в отношении крымчан заключается в следующем, — Мы заинтересованы в том, что все эти спортсмены продолжали выступать за Украину. В данном случае будут присутствовать две опции. Первая — легкоатлеты изъявляют желание переехать из Крыма в какую-нибудь область Украины, а Федерация легкой атлетики будет всячески этому способствовать. Второй вариант заключается в следующем: спортсмены продолжают жить в Крыму и выступают за Украину. В этом случае мы найдем способы, как их поддерживать». На выбор спортивного гражданства может оказать немаловажный экономический фактор. До референдума крымские спортсмены получали стипендию 2 тыс. гривен. Примерно столько же атлеты получали как штатные спортсмены-инструктора Министерства молодежи и спорта Украины. Сумма же выплат из всех источников членам национальных команд России в несколько раз больше. Еще на выбор гражданства повлияет тот факт, что некоторые спортсмены могут являться лидерами своих национальных сборных и представлять свою страну на международных соревнованиях, а при смене гражданства не будут попадать в сборную. Пока многие спортсмены, сменившие гражданство, находятся на карантине и не выступают на международных соревнованиях.

## 2.8. Трансграничная преступность (на примере трансграничного наркотрафика)

При анализе проблем трансграничных связей Крыма помимо экономических и социальных аспектов рассматривалась также трансграничная преступность. Естественно, что все стороны данного явления исследовать за время экспедиции не представлялось возможным, поэтому наиболее интересным оказался вопрос, связанный с трансформацией географии поставок наркотических средств.

По словам представителей ФСКН<sup>16</sup> криминал не претерпел серьёзные изменения после воссоединения Крыма с Россией, то есть, можно говорить о сохранении трансграничных связей. Основной поток наркотиков (за исключением марихуаны, она производится на полуострове) поступал с территории Украины (опиаты были с западной Украины). В настоящее время из этого государства доставляются опиаты и «синтетика». Значительная доля наркотических веществ поставлялась через крымские порты. Однако в данный момент работа портов фактически оказалась заблокированной, поэтому каналы поставок перешли в другое русло. Так, летают чартерные рейсы из Турции. В общей сложности география наркотрафика по Крыму весьма разнообразна: регионы Украины, Стамбул, Ростов-на-Дону, Москва. Перекрыть наркотрафик сложно, ибо досмотреть все грузы — невозможно.

Однако стоит отметить, что, несмотря на сохранение перемещения запрещённых веществ, объём поставок уменьшился, и, как следствие, цена на «конечную продукцию» возросла. Наркодельцы стараются провозить концентраты для уменьшения своих издержек.

Причиной снижения контрабанды послужил приход в структуры ФСКН России по Крыму высококвалифицированных кадров, как из континентальной России (командированных на несколько лет), так и из других структур МВД Крыма (оперативники из УгРо, следователи и др.). Фактически крымское управление Федеральной службы в Крыму создано «с нуля», и действует оно около полугода. За такой короткий промежуток времени, тем не менее, были достигнуты определённые результаты. Наркоторговцы столкнулись с серьёзными проблемами в плане осуществления своей деятельности, ибо они привыкли работать под «крышей», а сейчас лишились ее (украинский ОБНОН был упразднён). Было обнаружено несколько наркоячеек: под Евпаторией в ноябре ликвидировано производство марихуаны, а в январе 2015 г. в Симферополе уничтожена лаборатория по производству амфетамина.

---

<sup>16</sup> Здесь и далее: по информации, полученной в ходе встречи 28.01.2015 г. с начальником регионального отделения ФСКН России по Республике Крым п-ком Ф.Б. Гаджихметовым

Торговля наркотиками в Крыму привязана к определенным этническим группам, в основном к цыганам. Они разделены на литовских (запад Крыма, район Евпатории), южных (ЮБК), ченгине (цыгане+татары). Каждая из этих групп живёт компактно (таборами), но между собой у них напряжённые отношения. После присоединения к России, образовалась тенденция миграции цыган «с континента». Основной поток приходится на Ставрополье и Волгоградскую область.

Связей с украинскими коллегами у представителей ФСКН на официальном уровне не имеется. Но неформальные существуют. Обычно стараются общаться на нерабочие темы для того, чтобы не дискредитировать украинцев.

В целом, ввиду закрытости информации, статистику по объёмам и каналам наркотрафика в Республике получить не удалось, поэтому цифрами оперировать, увы, не можем. Однако услышанное исследователями в управлении ФСКН по Крыму подтверждает тезисы о том, что:

1) **преступность, в особенности наркопреступность, «живёт по своим законам»,** не зависит серьёзно от политики и в целом мало подвержена воздействию текущей политической обстановки;

2) ведущую роль во «внешних» каналах поставок наркотиков и транзита через Крым играет морской транспорт (например, паром из Турции), ж.-д. и автомобильный транспорт (личные авто, пассажиры).

3) география транзита, распространения и потребления наркотиков в 2013-2014 гг. в Крыму и Севастополе изменилась незначительно;

4) в целом, направления трансграничных потоков сохраняются вопреки политической ситуации и закрытию границы с Украиной, в т.ч. сохраняется направление поставок отдельных видов наркотиков из Украины.

## Глава 2. Российско-украинская граница в Крыму и трансграничные потоки

### 2.1. Ключевые трансграничные коридоры, соединяющие РК с Украиной и РФ

#### 2.1.1. Транспорт в Крыму

Республика Крым имеет 14-км участок сухопутной границы с Украиной (в районе г. Армянск на Перекопской перешейке), 0,8 км. границы на косе Арабатская стрелка; таким образом, сухопутная граница РК с Украиной не превышает 15 км. Протяжённость морской границы по заливу Сиваш составляет порядка 135 км. Наземного сообщения по Арабатской стрелке в настоящий момент с Украиной нет (пропуск автомобильного транспорта, несмотря на наличие грунтовой автодороги, не осуществляется), граница здесь не оборудована (пограничные посты есть только с украинской стороны к югу от с. Стрелковое, с российской — к северу от с. Соляное). К началу 2015 г. функционируют следующие пункты пропуска: 2 — автомобильных в Армянске (на Каланчак и основной — на Чаплынку), 1 ж.-д. на станции Армянск; 1 автомобильный — в районе моста на украинский н.-п. Чонгар, и один железнодорожный — в районе моста на украинский н.-п. Сиваш.

Таблица 4.

Грузооборот в 2013-2014 гг. по видам транспорта

	Перевезено (отправлено) грузов		Грузооборот	
	тыс. тонн	в % к янв. - сент. 2013г.	тыс.т-км	в % к янв.- сент. 2013г.
<b>Всего</b>	<b>5462,0</b>	<b>67,2</b>	<b>2014250,4</b>	<b>49,1</b>
в том числе по видам транспорта:				
железнодорожным <sup>1)</sup>	2862,8	<b>58,4</b> (! «-»)	1584334,0	<b>44,0</b>
автомобильным	1237,4	62,3	254066,1	69,9
воздушным (внутри РК)	3,1	49,9	284,3	23,2
морским	486,4	<b>131,3</b> (! «+»)	2595,6	<b>151,3</b>
трубопроводным	872,3	100,8	172970,4	133,7

<sup>1)</sup> Включая город федерального значения Севастополь.

Таблица 5.

Пассажирооборот в 2013-2014 гг. по видам транспорта

	Перевезено (отправлено) пассажиров		Пассажирооборот	
	тыс. человек	в % к янв. - сент. 2013г.	тыс. пасс.-км	в % к янв.- сент. 2013г.
<b>Всего</b>	<b>193979,2</b>	<b>86,5</b>	<b>3480458,2</b>	<b>60,2</b>
в том числе по видам транспорта:				
железнодорожным <sup>1)</sup>	9594,7	<b>55,5</b> (! «-»)	1066288,0	<b>35,2</b>
автомобильным	96264,2	<b>109,3</b> (! «+»)	1919301,6	<b>103,8</b>
морским	826,2	77,6	6817,6	67,6
воздушным (внутри РК)	2,5	1,0	900,0	0,3
троллейбусным	80088,1	75,3	471303,3	78,4
трамвайным	7203,5	63,4	15847,7	63,4

<sup>1)</sup> Включая город федерального значения Севастополь.

Объем грузоперевозок в Крыму по сравнению с январем-сентябром 2013 г. уменьшился на 32,8%, грузооборот — на 50,9%. (см табл. 4-5) Объем выполненного пассажирооборота уменьшился на 39,8%. При этом морским транспортом перевезено пассажиров на 22,4% меньше, чем в январе-сентябре 2013 г. В 2,2 р. увеличилась численность отправленных воздушным транспортом пассажиров. Авиопассажиры в январе-сентябре 2014 г. в республику прибыло в 2,1 раза больше, чем за аналогичный период 2013 г. Водный транспорт республики увеличил объемы перевозок грузов и грузооборота по сравнению с январем-сентябром 2013 г. в 1,3 раза (главным образом за счёт внутрироссийских перевозок). Объем обработки грузов в морских торговых, рыбных портах и на причалах республики, выполненный в январе-сентябре 2014 г., уменьшился по сравнению с январем-сентябром 2013 г. на 31,3%. Обработка транзитных грузов, доля которых в общем объеме составляет 23,1%, сократилась в 4,9 раза. В январе-сентябре 2014 г. прошли обработку в портах 2070 судов, что на 51,6% больше, чем в январе-сентябре 2013 г. Прямое международное пассажирское и грузовое морское сообщение с портами Крыма с лета 2014 г. из-за санкций и неясного статуса портов фактически прекращено. *(подробнее — см. отчет кафедры ЭиСГР).*

Прямое пассажирское ж.-д. (с декабря 2014 г.) и автобусное (с января 2015 г.) сообщение между РК и Украиной отменено. Тем не менее, это не привело к изоляции Крыма: продолжают функционировать не прямые рейсовые автобусные маршруты; автоперевозчики как в РК, так и на Украине приспособились к новым условиям; налажена новая логистика пассажирских перевозок вопреки официальной «транспортной блокаде». Так, пассажирские автобусные перевозки осуществляются практически по тем же маршрутам, что и в 2013 г., но теперь непрямым путём: крымские автоперевозчики довозят пассажиров до Армянска или российского КПП близ Чонгара, далее организуется пеший переход российско-украинской границы; с украинской стороны с КПП люди (часто организовано, на автобусах) довозятся до украинских Красного Чабана и Новоалексеевки, откуда они продолжают путь до мест назначения на Украине; с украинской стороны действует аналогичная схема.

Грузоперевозки между Украиной и РК так же продолжают. При этом как во входящем, так и в исходящем потоке на границе преобладают фуры не российских и крымских, а украинских перевозчиков (т.е. ввоз потребительских товаров с Украины и вывоз крымской продукции на Украину осуществляется украинцами вопреки блокаде).

Жители РК и Севастополя — маломобильны с точки зрения выезда за пределы региона и достаточно «автономны» в плане внешних социальных связей. Тем не менее, как в 2013 г., так и после воссоединения, жители Севастополя и Симферополя продолжают чаще посещать с различными целями (работа, учёба, родственные связи) города Украины, нежели города других регионов России; хотя доля поездок в города РФ несколько выросла.

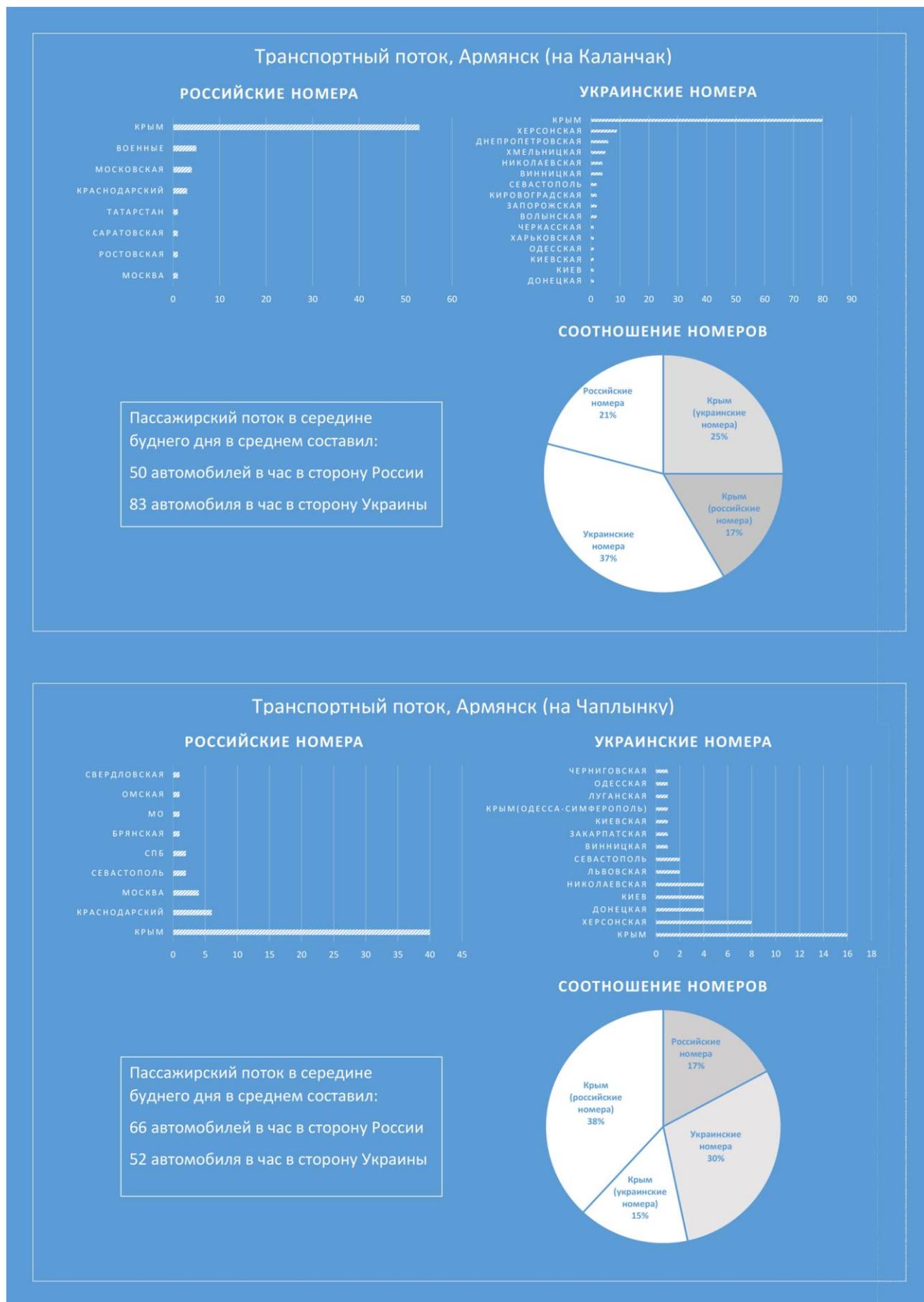


Рис. 22-23. Структура автотранспортного потока на российско-украинской границе (г. Армянск, направления на п. Каланчак и на п. Чаплынка).



Рис. 24. Структура автотранспортного потока на российско-украинской границе (Джанкойский район, направление на п. Чонгар).

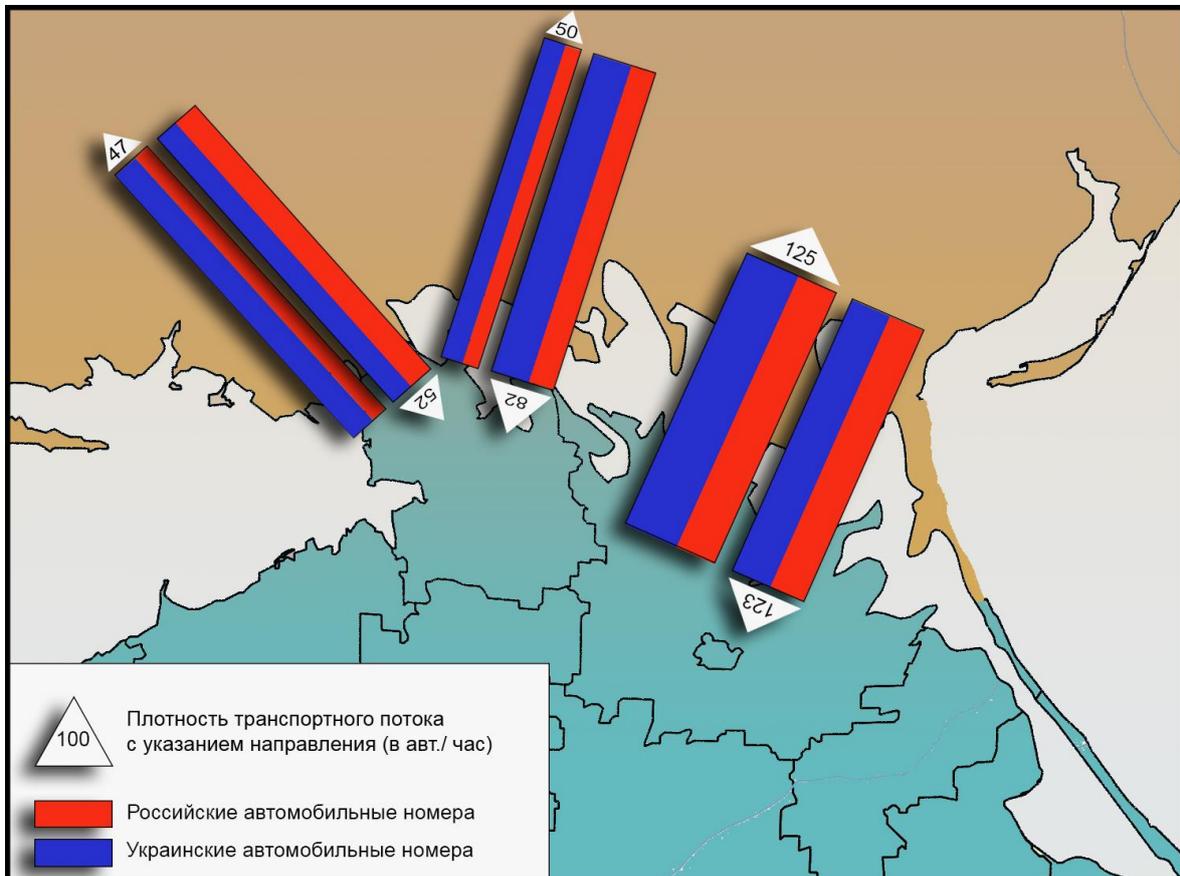


Рис. 25. Приграничный транспортный поток (гг. Армянск и Джанкой)

## Интенсивность междугороднего автобусного сообщения Республики Крым и Севастополя за пределами полуострова, 2015 г.

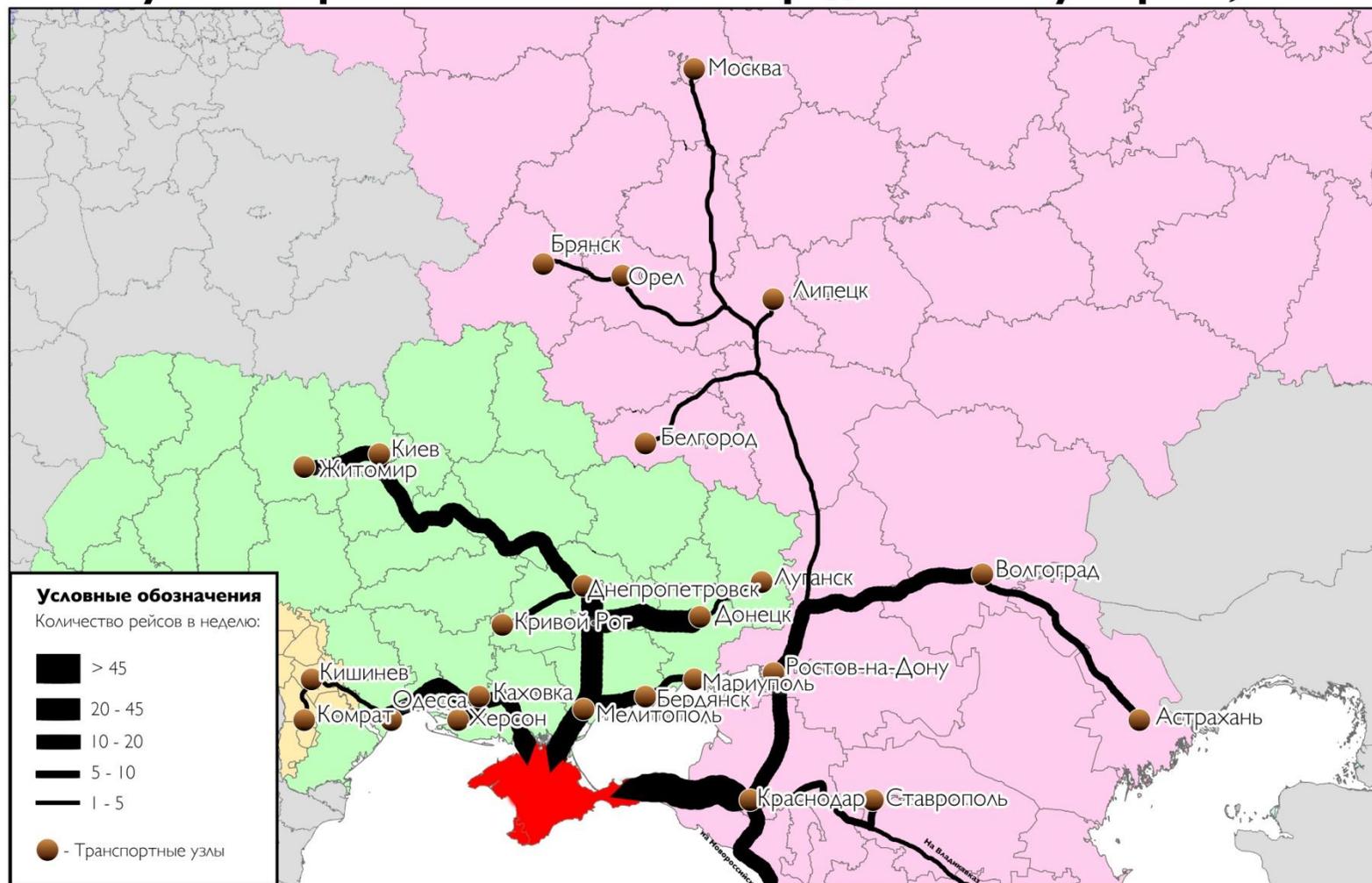


Рис. 26. Направления и интенсивность междугороднего автобусного сообщения Республики Крым и г. Севастополя за пределами полуострова. Составлено автором по данным расписаний на автовокзалах гг. Симферополь, Севастополь, Ялта, Армянск, Джанкой.

### 2.1.2. Проблема Керченской переправы. Перспективы строительства моста через Керченский пролив

По поручению Правительства РФ Министерством транспорта РФ принято решение о формировании единого оператора перевозок для транспортного обслуживания полуострова Крым на базе Транспортной дирекции Олимпийских игр, с мая 2014 г. — Единой транспортной дирекции (АНО «ЕТД»), которая осуществляет паромное сообщение между полуостровом и «материковой» частью России.

Не секрет, что в настоящее время паромное сообщение является одним из основных способов перемещения в Крым. За 2014 г. пассажиропоток на Керченской переправе составил около 2,9 миллиона человек (из них 400 тысяч по "единому билету"), что в четыре раза больше прежнего, совершено более 10000 оборотных рейсов, было перевезено порядка 586 тыс. легковых автомобилей, 26 тыс. автобусов и 84 тыс. грузовиков.<sup>17</sup>

На данный момент на Керченской паромной переправе между двумя портами «Крым» и «Кавказ» курсируют 5 основных паромов, несколько катамаранов (только пассажирские перевозки) и 2 железнодорожных парома («Петровск» и «Анненков»)<sup>18</sup>.

Основной поток туристов на Керченской переправе в прошлом году пришёлся, естественно, на лето. Только в августе Керченскую переправу пересекло порядка 630 тыс. человек (по «единому билету» было переведено около 145 тысяч пассажиров.), около 120 тыс., около 2 300 автобусов и более 2500 мотоциклов.<sup>19</sup>

Главными проблемами, которые влияют на функционирование Керченской паромной переправы, являются автомобильные заторы, образовавшиеся вследствие малой пропускной способности переправы и, как следствие, увеличение количества пассажиров. Кроме этого ситуацию ухудшали и сводки погоды — в шторм пропускная способность между Крымом и материком сокращалась в несколько раз, а то и вовсе прекращалось функционирование переправы. Руководство компании-оператора предпринимала шаги для решения возникающих проблем: в порту Кавказ обустроило пассажирский терминал (со всеми удобствами, в том числе и для инвалидов), включающий зал ожидания на 180 посадочных мест, места приема пищи. В порту Крым выполнено обустройство модульного здания, включающего зал ожидания на 450 посадочных мест, места приема пищи. Также АНО «ЕТД» завершает строительство перехватывающих парковок со стороны Краснодарского края: в районе посёлка Ильич на 1800 машин и в Славянске-на-Кубани на 500 машин.<sup>20</sup> В Единой транспортной дирекции ожидают увеличение 2015 г. пассажиропотока в 2 раза по

<sup>17</sup> Интернет-источники: <http://www.liveinternet.ru/community/5643488/post349625136/>

<sup>18</sup> <http://kanks.ru/ochered-na-parom-v-krym>

<sup>19</sup> [http://www.crimea9.ru/v-okruge/vostok/2482\\_v-avguste-paromy-na-kerchenskoj-pereprave-perevezli-630-passazhirov-0](http://www.crimea9.ru/v-okruge/vostok/2482_v-avguste-paromy-na-kerchenskoj-pereprave-perevezli-630-passazhirov-0)

<sup>20</sup> <http://transdir.ru/деятельность/транспорт-крыма/>

сравнению с прошлым годом. Поэтому стоит задача увеличить суточную пропускную способность переправы с 26 до 50 тысяч человек (в 2013 г. было всего 13 тыс.) и с 6 до 10 тысяч машин, в результате чего планируется приобрести еще пять паромов, в том числе два из них будут курсировать именно на Керченской переправе.<sup>21</sup>

Керченская паромная переправа — это полумера, которая на определённый период времени помогает в решении проблемы. Основной транспортной артерией, связывающей Крым с остальной частью России, должен стать мост через Керченский пролив.

Следует упомянуть, что ещё в середине 2000-х гг. имелся российско-украинский проект. В феврале 2007 г. строительство совмещенного железнодорожно-автомобильного моста длиной в 4,5 километра оценивалось в 480 миллионов долларов. Дальнейшие переговоры о строительстве магистрали между Россией и Украиной упирались в проблему с границами акваторий двух стран. Однако это не помешало включить мост через пролив в транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 г.<sup>22</sup>

В настоящее время ведутся работы по проектированию керченского перехода, в середине 2015 г. должны быть развёрнуты масштабные подготовительные работы на всем протяжении строительства моста. Для ведения проекта строительства моста в Крым была создана компания «СГМ-Мост», подконтрольная структурам Аркадия Ротенберга. Ориентировочная стоимость проекта оценивается в 228,3 млрд. рублей.<sup>23</sup>

Однако строительство моста имеет ряд препятствий, в первую очередь, природного характера: дно Керченского пролива покрыто 50-метровым слоем ила, грязевыми вулканами, наличием здесь тектонического разлома. В акватории Керченского пролива гнездятся множество птиц, нерестится большое количество ценных пород рыб. Экология территории может пострадать от этого проекта.<sup>24</sup>

Место для строительства перехода тоже пока не определено. Рассматриваются несколько вариантов. Один из них, на данный момент рассматриваемый в качестве основного, предполагает достаточно длинный переход с подходами, составляющий в целом 10 километров (через остров Тузла к югу от Керчи). Остальные варианты предусматривают более короткий мост: 5-6 км.

Основной перспективой строительства перехода через Керченский пролив является обеспечение значительного увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок через

---

<sup>21</sup> Интернет-источники:

[http://ria.ru/crimea\\_today/20150110/1041987328.html#14274351314823&message=resize&relto=register&action=addClass&value=registration](http://ria.ru/crimea_today/20150110/1041987328.html#14274351314823&message=resize&relto=register&action=addClass&value=registration)

<sup>22</sup> <http://kerch-most.ru/ekonomicheskie-perspektivy-stroitelstva-mosta-cherez-kerchenskij-proliv.html>

<sup>23</sup> <https://slon.ru/posts/49778>

<sup>24</sup> <http://kerch-most.ru/ekonomicheskie-perspektivy-stroitelstva-mosta-cherez-kerchenskij-proliv.html>

пролив ввиду нынешней ситуации в отношении Крыма. Однако если мост будет всё-таки построен, то возможно включение Крыма в качестве региональной или даже трансконтинентальной части транспортно-логистической системы вокруг Черного моря (поскольку имеются проекты Трансчерноморского автодорожного кольца или как одно из ответвлений Нового Шёлкового пути).

## **2.2. География социально-экономических связей жителей Крыма и Севастополя (на примере гг. Симферополь и Севастополь)**

В рамках исследования в двух крупнейших городах Крымского федерального округа, Севастополе и Симферополе, проводились опросы населения с целью выявить интенсивность социально-экономических связей горожан с Украиной и с Россией и их переориентацию за 2013-2014 гг. Всего было опрошено 373 респондента: 167 в Севастополе и 206 в Симферополе (частично данные «досылались» в электронном виде, уже после нашего возвращения из Крыма в Москву). Задавались и сопоставлялись ответы по следующим вопросам:

- 1. Ездили ли вы на территорию Украины / РФ в 2013 г.? А в 2014 г.?*
- 2. Куда вы ездили, в какой город или в какой регион?*
- 3. Как часто вы совершаете поездки?*
- 4. С какой целью?*
- 5. Каким видом транспорта при этом пользуетесь?*

Все вопросы задавались как по состоянию на 2013 г., так и на 2014 г., чтобы непосредственно сравнить динамику и ответить на вопрос: как менялась география внешних связей горожан до вхождения Крыма в состав РФ и, соответственно, после? Все данные были обработаны, систематизированы в единую таблицу и проанализированы.

Так выглядят половозрастные пирамиды опрашиваемых в Севастополе и Симферополе. В ходе опросов прилагались усилия для создания репрезентативной, насколько это возможно, выборки, для более-менее равного количества мужчин и женщин и одинаковой доли различных возрастов. Как видно из таблиц, в некотором роде это получилось, явных провалов или скачков в гистограммах не наблюдается, а наиболее многочисленная группа населения (от 26 до 60 лет) действительно преобладает среди респондентов.

Отметим, что хотя в Симферополе и было опрошено больше людей, чем в Севастополе, это серьезным образом не влияет на саму динамику явлений: поэтому мы можем делать выводы в рамках исследования, не опасаясь этой незначительной разницы.

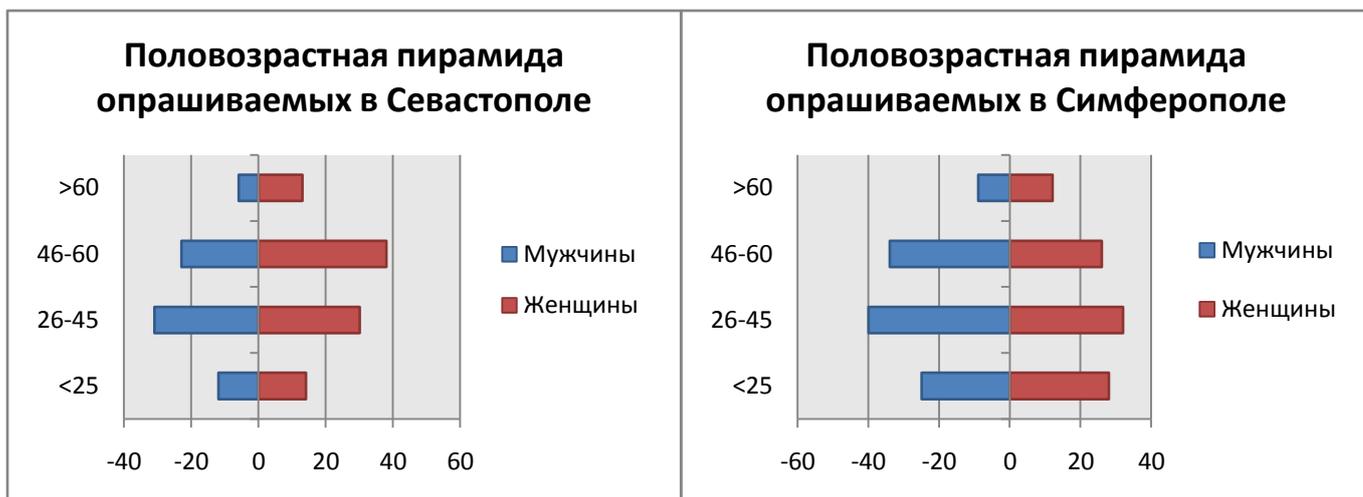


Рис. 27-28. Половозрастные пирамиды опрашиваемых в гг. Симферополь и Севастополь



Рис. 29-30. Результаты ответов на вопрос о частоте поездок на Украину



Рис. 31-32. Результаты ответов на вопрос о частоте поездок в Россию

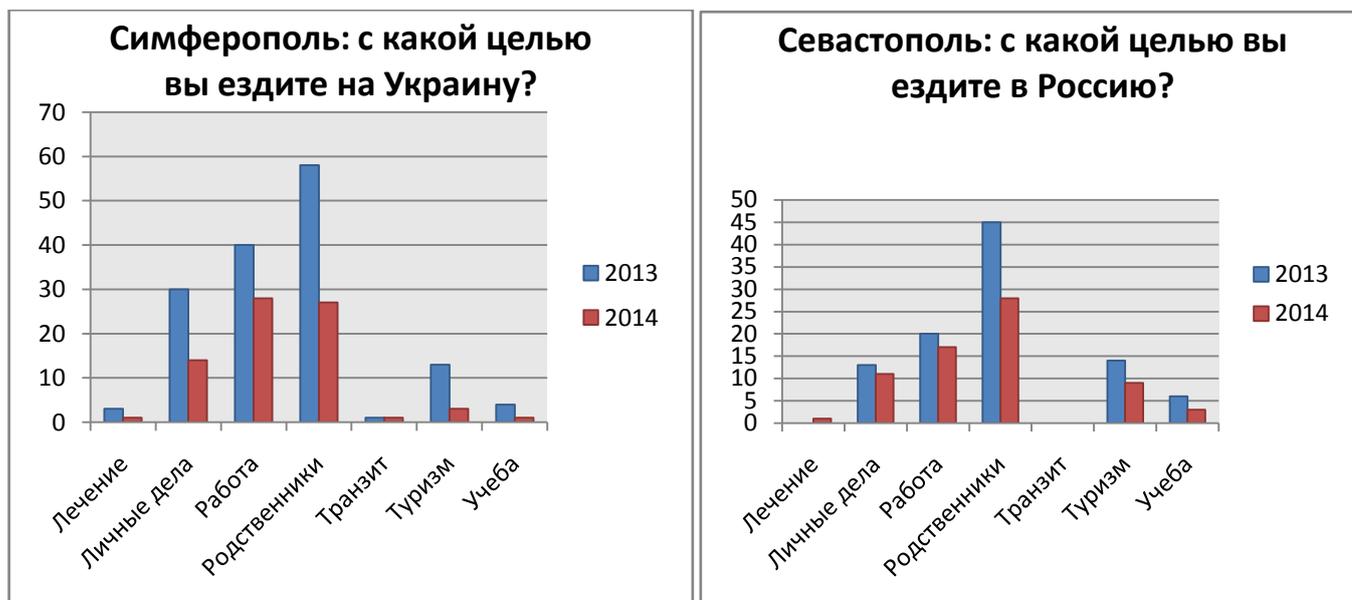


Рис. 33-34. Результаты ответов на вопрос о целях поездок в Россию



Рис. 35-36. Результаты ответов на вопрос о транспорте, используемом для поездок на Украину

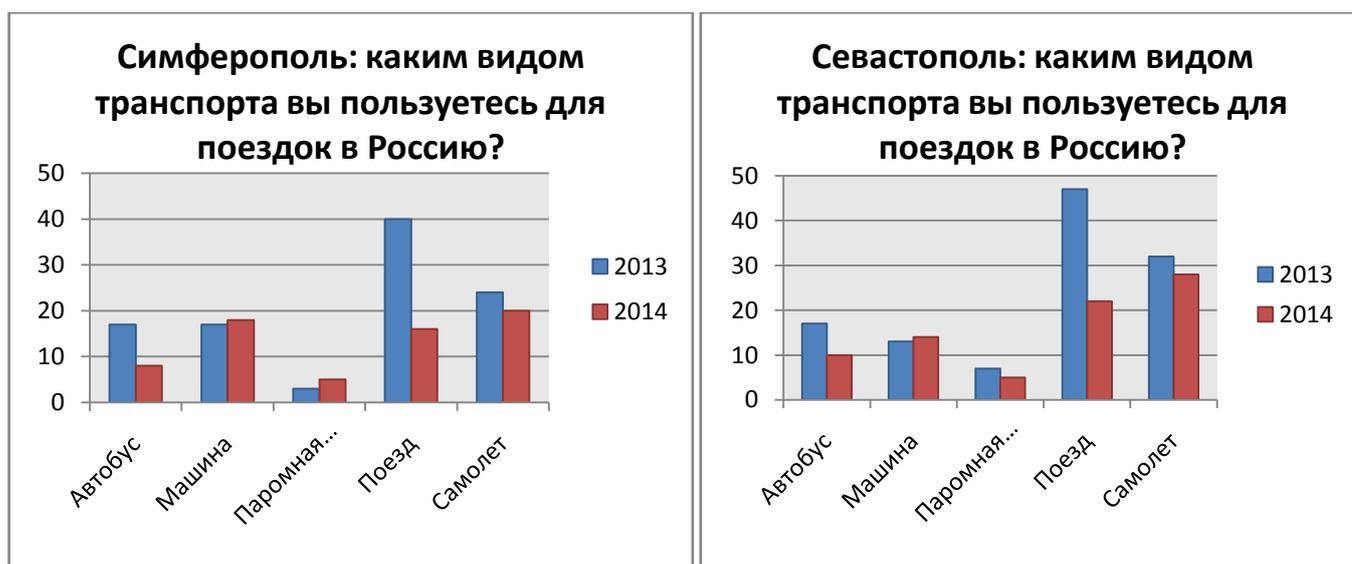


Рис. 37-38. Результаты ответов на вопрос о транспорте, используемом для поездок в Россию

Теперь перейдем непосредственно к самим опросам. Рассмотрим структуру (направления) поездок опрашиваемых в 2013-2014 гг.:

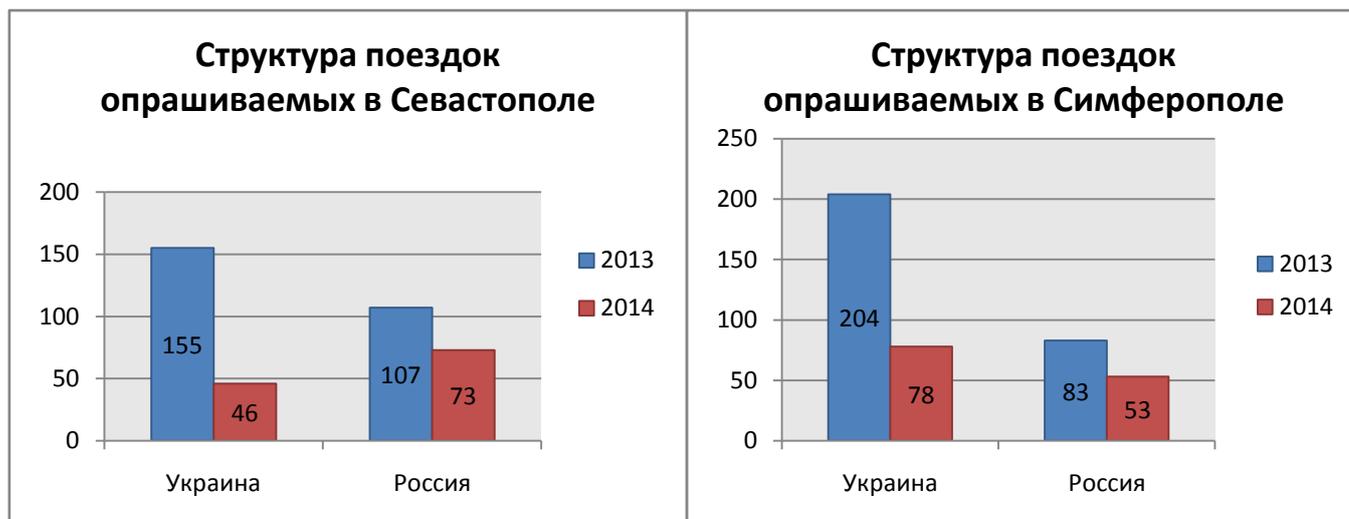


Рис. 39-40. Направления поездок респондентов в Севастополе в 2013-2014 гг.

Как видно из этих диаграмм, количество поездок в 2014 г., по сравнению с 2013 г., очень резко упало, причем на Украину, если усреднить значения, в целых 3 раза, тогда как в Россию — всего в 1,5 раза. В абсолютном же выражении на Украину тоже стало ездить гораздо меньше людей, в среднем, на 115 человек, в то время как в Россию — всего на 30. Это наглядно свидетельствует о том, что присоединение Крыма и, как следствие, последующее закрытие границы создало серьезнейшие препятствия для попадания на территорию Украины. Кроме того, из-за интенсификации различного рода политических событий на Украине многие жители просто боятся выезжать за пределы полуострова. Также, некоторые крымчане просто не разделяют взглядов современной украинской правящей верхушки, поэтому и воздерживаются от посещения этой страны. Словом, причин для такого наглядного результата довольно много. Интересно и то, что из Симферополя больше людей ездило и ездит именно на Украину, в то время как из Севастополя — в Россию, что четко говорит о проукраинском характере, как города, Симферополя и пророссийском — Севастополя (количество тех, кто в 2014 году посетил Украину, по сравнению с 2013 годом, в Севастополе упало в 3,5 раза, а в Симферополе — всего в 2,5).

Перейдем к анализу составленных карт. На них еще более наглядно видно, что гораздо больше людей из Симферополя ездят на Украину (8 ключевых городов, которые посещают чаще всего: Киев, Харьков, Одесса, Днепрпетровск, Херсон, Львов, Запорожье, Кривой Рог), а из Севастополя — в Россию (тоже 8 ключевых городов: Москва, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Краснодар, Ставрополь, Воронеж, Нижний Новгород, Казань). Четко прослеживается преобладающая роль столиц государств и крупнейших городов обеих

стран (Харьков, Одесса, Киев, Ростов-на-Дону, Краснодар) во внешних связях жителей Крыма. Заметно, насколько реже жители Севастополя стали ездить на Украину в 2014 г. (абсолютно везде снижение в 3-4 раза).

Посмотрим теперь на периодичность посещения жителями Симферополя и Севастополя Украины и России. Тут почти полный паритет: подавляющее большинство ездит строго по 1 разу в год. Обратим внимание, однако, что из Симферополя на Украину несколько раз в год ездило более 40 респондентов в 2013 году, что в очередной раз подтверждает факт об устойчивой связи Симферополя с этой страной (под словосочетанием "несколько раз в год" нами понималось нечто среднее между вариантами "3 раза в год" и "1 раз в месяц").

Если взглянуть на то, по каким причинам крымчане чаще ездили на Украину или в Россию, то, опять же, есть однозначно лидирующий вариант ответа — поездка к родственникам. Это довольно ожидаемо и неудивительно. Интересен тот факт, что больше людей ездило в 2013 по работе именно в Украину, а не в Россию, хотя заработная плата там больше. Это говорит о более устойчивых деловых связях полуострова именно с территорией Украины, нежели России, по крайней мере, до событий присоединения.

Перейдем к последнему вопросу. Подавляющее большинство в 2013 г. что в Севастополе, что в Симферополе пользовалось для поездок именно поездом, тут этот вариант находится вне конкуренции. Но в 2014 г. произошел серьезнейший спад, в несколько раз, для этого вида транспорта. Чем это объясняется? Поезда дальнего следования не идут на территорию Украины вообще, а в Россию следует всего один поезд — Симферополь-Москва, поэтому количество пассажиров так резко снизилось. Каковы альтернативы? Почти не уменьшилось в 2014 г. число летающих самолетом (особенно в Симферополе, откуда выполняются регулярные рейсы до Москвы и Санкт-Петербурга), а число использующих личный автомобиль для поездок в Россию даже выросло (в Украину, понятное дело, все равно спад). Число тех, кто пользуется автобусом, упало не так значительно.

Таким образом, опросы наглядно иллюстрируют существенные изменения (уменьшение количества поездок, прежде всего, особенно на Украину) в географии внешних связей жителей Севастополя, больше ориентированных на Россию, и Симферополя, ориентированных на Украину, после присоединения Крыма к составу РФ.

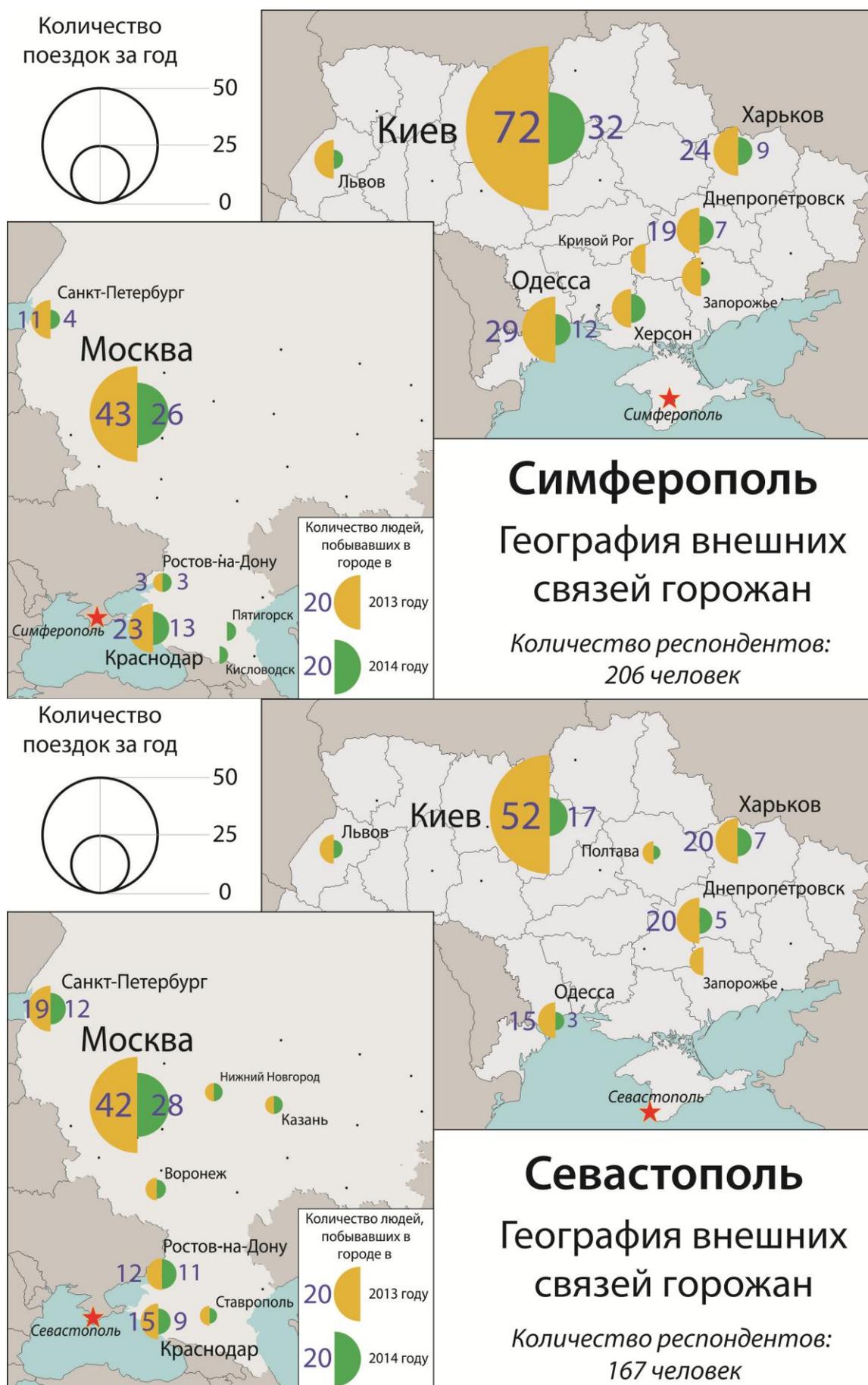


Рис. 41-42. География внешних социально-экономических связей горожан (на примере гг. Симферополя и Севастополя), 2013-2014 гг. (картосхема)

## 2.3. Трансграничные связи Крыма с Украиной на микроуровне: проблемы приграничных территорий

### 2.3.1. Город Армянск

Город **Армянск** — один из ключевых городов нашего исследования, северный форпост Крыма, расположенный на степном Перекопском перешейке, на границе с Херсонской областью Украины, на ж.-д. дороге Симферополь-Херсон и на автотрассе республиканского значения, связывающей Крым с Херсоном и Киевом. Армянск — самый молодой город Крыма: статус города получил лишь в 1993 г., уже при независимой Украине. Представляет собой типичный моногород со всеми присущими ему проблемами (к коим с марта 2014 г. прибавились и «общекрымские» проблемы). Население города на 2014 г. — чуть более 22 тыс. чел., из них русские — порядка 50%, украинцы — около 30%.<sup>25</sup>

Градообразующее предприятие города — «Крымский Титан» — завод по производству гранулированного сернокислотного алюминия двуокиси титана (идущего, в основном, на лакокрасочную продукцию), серной кислоты и минеральных удобрений (аммофос и др.) Предприятие основано в 1969 г. на заливе Сиваш (участки которого использовались в качестве хороших кислотоотстойников), вокруг него и возник рабочей посёлок, а впоследствии — и сам город. Вся социальная сфера города до 1991 г. была на балансе «Крымского Титана». В 1990е гг. тяжёлый период (кризис, голод, перебои с поставками продовольствия) город пережил при непосредственной помощи предприятия.

«Крымский Титан» выступал в период до воссоединения Крыма с РФ, выступает и после воссоединения в качестве основного источника налоговых поступлений городского бюджета (~75%). В 2011 г. городу впервые за годы украинского Крыма удалось сбалансировать бюджет, избавиться от дефицита. В 2012 г., в результате переоценки земли, перезаключения договоров, большая часть налоговых поступлений была направлена в городской бюджет. Бюджет города вырос на 22 млн. гривен только за счет земельных налогов, и профицит составил 4-5 млн. гривен. Но уже в 2013 г., из-за действий госказначейства Украины, все 15 млн. грн. собранных налогов ушли в Киев; городу оставили только часть расходов на социальную сферу, что серьёзно подорвало бюджет города. В целом, по словам мэра города, на Украине действительно остро стоит проблема полномочий регионов и местного самоуправления (коего, по сути, в реальности и нет).

К началу 2015 г. на предприятии было занято 4800 горожан; с учётом горожан, занятых в отраслях, связанных с «Титаном» (строительство, банковский сектор, сфера

<sup>25</sup> Здесь и далее в главе: по данным, полученным в ходе встречи с главой городской администрации г. Армянска В.В. Демидовым и с директором по социальному развитию «Крымского Титана» А.Б. Догадовым 30.01.2015 г.

обслуживания) — получается, что более половины горожан прямо или косвенно связаны с деятельностью сего предприятия. Часть работников «Титана» и сферы обслуживания — до 2014 г. приезжали работать в город из Херсонской области. Сегодня, логично, с ними возникла проблема (267 чел. с украинским гражданством из сел Херсонской области на 30.01.2015 г.) — их нельзя оформить официально без трудовой лицензии, потому сейчас они — «в подвешенном состоянии»; вероятно, будут уволены. Ещё 800 работников «Титана» с украинским гражданством на начало 2015 г. находятся в процессе переоформления. Безработица в городе официально на начало 2015 г: 2,33% (347 чел.), но скрытая — до 50% (~15 тыс. горожан). 7,5 тыс. чел. горожан — работающие, но т.н. «самозанятость». Проблема сложилась с банковскими работниками (20, в т.ч. 10 — из Украины) и с занятыми в строительных компаниях, обслуживающих «Титан». Проблема осталась и со смешанными семьями: пока статус супругов (при разных регистрациях) неясен, ФМС в срочном порядке решает по каждому такому случаю.

В городе действуют 4 общеобразовательных школы: 2 в городе (в т.ч. 1 специализированная), плюс 2 в сельской местности (в т.ч. 1 начальная, совмещённая с д/с). В плане мест — проблем нет, есть возможность принять семьи военнослужащих (пограничники). Ремонтируется резервный детский сад, будет сдан к сентябрю (+200 детей). Центр детского творчества и детско-юношеская спортивная школа находятся под патронажем «Титана».

Сейчас в городе обучается около 300 студентов. 120 «херсонских» (ХНТУ) студентов остались, но 60 из них отчислились с переводом; у них было право временно проживать и учиться наравне с другими. Остальные — учатся, им разрешено доучиться (независимо от гражданства); под патронаж их взял Воронежский университет. Многие крымские студенты беспрепятственно доучиваются на Украине. Херсонский филиал, как и Ялтинский филиал, — стали филиалом новосозданного КФУ.

Сегодня прилагаются все усилия для удержания на плаву «Крымского Титана», без которого город попросту не выживет. А шансов, что предприятие выживет, мягко говоря, мало: проблемы водоснабжения (вся вода ранее получалась по СКК, сегодня — из пробуренной скважины на временной основе), электроснабжения (по ЛЭП из Украины), логистики, поставок сырья из Украины и поставок продукции на Украину, — сегодня сложнорешаемы. Новая редакция «Стратегии развития Крыма до 2020 г.» учитывает проблемы приграничности, ведутся работы по вхождению города в ФП «Моногород», администрация рассчитывает на поддержку из регионального и федерального бюджетов.

*Сырье* (титановая руда) для «Титана» поступает, в основном, из Житомирской области Украины. Завозилось по железной дороге. С перекрытием прямого автомобильного

и железнодорожного сообщения Украины с Крымом поставки руды прекратились, и по состоянию на начало 2015 г. предприятие вынуждено работать «на запасах» сырья. Альтернативы руде такого качества в РФ — нет, потому перестроиться на поставки сырья из России — проблематично.

Продукция «Крымского Титана» в 2013-2014 гг. *экспортировалась* в 62 страны: завод торговал со странами ЕС и Северной Америки, работал по контракту с зарубежными фирмами и сегодня страдает от санкций. Уйти одновременно от зависимости от Украины, завязанности на украинскую экономику, возможности предприятие не имеет. В плане рынков сбыта перестраиваются на Россию, но медленно. Проблемы логистики и «блокады», к счастью, мало сказались на стоимости готовой продукции: рост составил лишь 5-10%. Увеличившиеся расходы на таможенные сборы, налоги, компенсировались снижением расходов на газ («Черноморнефтегаз» добился самообеспечения Крыма по газу).

Проблему с пресной водой в Армянске временно решили: в течение лета 2014 г. здесь было пробурено 6 скважин для предприятия (пока хватает) и 2 скважины — для водообеспечения населения (артезианские воды до 200 м глубиной). 2-3 года, по прогнозам мэра города В.В. Демидова так «протянуть» город и предприятие смогут (если без очередных форс-мажоров); а дальше — неизвестно, что будет. Сегодня проводятся совещания с израильскими специалистами по поводу того, что делать с проблемой водообеспечения. Без пресной технической воды химическая промышленность города и с/х города и Красноперекопского районов функционировать не смогут. Электроэнергия в город и на «Титан» (как и в Красноперекопск и на «Крымский содовый завод») поставляется по двум ЛЭП, напрямую с Украины (Каховская ЭС).

Границы в полном понимании со стороны Украины в районе Армянска нет. С российской стороны организован 1 ж.-д. пункт пропуска (временно недействующий) и 2 автомобильных КПП: «Армянск», «Перекоп», — под них городскими властями выделено в пользу Минобороны 3 участка под оборудование.

В плане обеспечения продовольствием до декабря 2014 г. город сильно зависел от Украины и от Херсонской области в частности. Сегодня связи с Украиной в плане поездок горожан и в плане пропуска грузов — минимальны. Пропуску грузов в и из Украины препятствует как украинская сторона, так и российская (необходимость таможенного оформления). Ввозу продовольствия дополнительно препятствует Россельхознадзор (ввёл ограничения по ряду наименований с.-х. продукции).

### 2.3.2. Город Красноперекопск и Красноперекопский район

Город **Красноперекопск** — ещё один моногород на севере Крыма, центр **Красноперекопского района** и одновременно — город республиканского подчинения, в 10 км. к югу от Армянска, расположен на ж.-д. ветке Херсон-Симферополь и на республиканской автотрассе. Сухопутной границы с Украиной в районе Перекопа не имеет (если не считать морской границы по заливу Сиваш), но район и город находятся в непосредственной близости от этой границы, потому они также были выбраны для нашего исследования. Красноперекопск — малый город, население на 2014 г. составляло всего около 29 тыс. чел. (больше Армянска), площадь — чуть более 22 км<sup>3</sup> (менее Армянска). Как и в Армянске, в населении города преобладают два этноса: русские (50%) и украинцы (40%). Основу экономики города составляют два предприятия химической промышленности. Градообразующим предприятием является ОАО «Бром» (ранее Перекопский бромный завод), основанный в 1932 г. Вторым крупным предприятием является «Крымский содовый завод». В совокупности два предприятия «наполняют» до 70% городского бюджета, на них занято свыше половины горожан. С 1998 г. в городе действует ЗАО «УКснаб», с марта 2014 г. выступающее в качестве одного из крупнейших предприятий России по производству пивоохладителей и холодильных шкафов.

Муниципальное образование **Красноперекопский район** находится на севере Республики Крым в Присивашской низменности и занимает площадь 1231 км<sup>2</sup> (123 тыс. га).<sup>26</sup> В состав района входит 12 муниципальных образований, которые включают 38 населенных пунктов. На территории района расположено 15 школ (2655 учащихся), 7 детских дошкольных учреждений (761 чел.), 30 учреждений культуры, 27 библиотек, ДЮСШ, ЦДЮТ; Центр социальных служб для семьи, детей и молодежи; 31 сельское лечебно-профилактическое учреждение; и 11 отделений социально-бытовой адаптации территориального центра социального обслуживания жителей района, в которых обслуживается 2256 чел. По состоянию на 01.01.2015 г. в образовательных организациях района обучается 14 детей, прибывших с юго-востока Украины.

По состоянию на 01.12.2014 г. численность постоянного населения района составила 29,9 тыс. чел. и по сравнению с аналогичным периодом 2013 г. осталась на прежнем уровне. По статистическим данным 2013 г. экономически активного населения (возрастом 15-69 лет) — 21,7 тыс. чел., трудоспособного населения в трудоспособном возрасте — 17,8 тыс. чел. Количество пенсионеров — 7,4 тыс. чел. (101,4% к прошлому году). Внутрорегиональная миграция, которая занимает наибольший удельный вес во всех потоках, выглядит

<sup>26</sup> Здесь и далее в главе: по данным, полученным в ходе встречи с главой администрации Красноперекопского района 30.01.2015 г.

следующим образом: прибыло за январь — ноябрь 2014 г. 84 чел., убыло — 76 чел. Сальдо внутрирегиональной миграции составило +8 чел.

Уровень зарегистрированной безработицы на 01.01.2015 г. по Красноперекопскому району составил 4,39%, что на 1,55% больше, чем на начало 2014 года (2,84%). Численность безработных на 01.01.2015 г. увеличилась на 267 чел. и составила 780 чел. (на 01.01.2014 г. — 513 чел.) На высокий уровень безработицы в 2014 г. повлияли процессы ликвидации учреждений и организаций региона. По состоянию на 01.01.2015 г., по оперативным данным, задолженность по выплате заработной платы составляет 3213,7 тыс. руб. (по предприятиям, учитываемым в Территориальном органе Федеральной службы государственной статистики по Республике Крым).

Социально-экономическое развитие района определяет, прежде всего, состояние дел в агропромышленном комплексе, ведущей отраслью которого является растениеводство. Красноперекопский район в 2014 г. представляли 120 предприятий агропромышленного комплекса. Зарегистрировано 4668 ед. личных крестьянских хозяйств. Структуру продукции сельского хозяйства Красноперекопского района формируют продукция растениеводства (76,7 %) и животноводства (23,3 %). Удельный вес хозяйств населения в производстве валовой продукции сельского хозяйства составляет 48,6%. Основными направлениями производственной деятельности отрасли растениеводства являются — производство зерновых, масличных, картофеля и овощей. Из общего объема производства зерновых культур — 85,5% производится сельскохозяйственными предприятиями, а из объема производства картофеля и овощей 90,3% и 75,0% соответственно, производится населением. Работа аграрного сектора экономики в 2014 г. характеризуется следующими показателями:

*Таблица 4.*  
*Главные с.-х. культуры Красноперекопского района, 2014 г.*

Культура	2014 г., ожид.		
	Площадь, га	Урож., ц/га, б.вес	Вал сбор бункерн., тонн
Зерновые - всего	24637	25,6	63178,6
в т.ч. озимые	14350	27,7	39753,9
яр. зерновые и зерноб.	10287	22,8	23424,7
Технические	11310	13,8	15572,8

Источник: отдел статистики администрации Красноперекопского района

Район является зоной рискованного земледелия. В текущем году, в связи с нарушением сроков и объема подачи воды по Северо-Крымскому каналу для орошения

сельскохозяйственных культур, проведена корректировка и изменена структура посева яровых зерновых и технических культур. В ожидании воды прошли все сроки сева риса. В связи с невозможностью выращивания риса без воды, рис посеян не был. Только в ООО «Днепровский — 2006» проведен производственный опыт посадки риса рассадопосадочной машиной рулонным типом на площади 10 га. Под риском оказалось также производство овощебахчевых культур и картофеля. Производство овощей открытого грунта в сельскохозяйственных предприятиях района составило 5,7 тыс. тонн (74,9% к прошлому году), бахчевых культур 0,4 тыс. тонн (46,4%), картофеля произведено 1,4 тыс. тонн или на уровне прошлого года. Не произведены повторная посадка картофеля и посев овощной продукции в хозяйствах населения.

Поголовье крупного рогатого скота в районе во всех категориях хозяйств по состоянию на 01.01.2015 г. согласно расчетным данным составило 6,1 тыс. голов или 110,9 % к уровню соответствующего периода 2013 г, численность птицы составила 236,8 тыс. голов (105,3%), поголовье овец и коз — 10,6 тыс. голов (72,6%), поголовье свиней составило 5,0 тыс. голов, (90,9%). Поголовье коров — 2,9 тыс. голов, осталось на уровне соответствующего периода 2013 г.

Как следствие, сокращение поголовья скота повлекло за собой уменьшение производства животноводческой продукции. Реализация скота на убой (в живом весе) составила 3,7 тыс. тонн, или 92,5 % к уровню соответствующего периода прошлого года, производство молока в частном секторе составило 12,7 тыс. тонн (91,4%), шерсти — 35,8 тонн (80,8%). Яиц произведено 18,3 млн. штук (103,4%). Отрасли «Скотоводство», «Свиноводство» и «Овцеводство» не являются ведущими отраслями в сельскохозяйственных предприятиях района. Основной базой развития скотоводства, свиноводства и овцеводства являются личные подсобные хозяйства населения. В сельскохозяйственных предприятиях района, учитываемым Управлением статистики в Красноперекопском районе, на 01.01.2015 г. поголовье овец составило 91 голова или 4,3% к уровню соответствующего периода 2013 года, свиней — 1409 головы (103,1%).

В районе сформирована и функционирует инфраструктура аграрного рынка, которая включает в себя 3 сельскохозяйственных обслуживающих кооператива: «Рубус Пролетарка», «Альянс Танковое», «Велес Крым»; 2 оптово-продовольственных рынка (в с. Воинка и с. Воронцовка); 22 приемных пункта по заготовке молока (открытых молокоперерабатывающими предприятиями ООО «Бег» г.Алушта и ООО «Новатор» г. Джанкой), которые обеспечивают прием, охлаждение, хранение молока от населения.

По итогам работы подсобных перерабатывающих цехов сельскохозяйственных предприятий за 2014 г. в сравнении с показателями 2013 г. увеличилось производство муки

в 3,3 раза и составило 2048 тонн, производство крупы на 53,5% (8802 тонны), хлебобулочных изделий на 2,3% (40,7 тонн).

Протяженности автомобильных дорог общегосударственного и местного значения в Красноперекопском районе составляет 300,6 км. Автомобильным транспортом Красноперекопского муниципального района в январе-сентябре 2014 года перевезено 1,9 тыс. тонн грузов и выполнено 553,0 тыс. ткм грузооборота. По сравнению с аналогичным периодом 2013 г. уменьшились показатели: объема перевезенных грузов на 42,3%, грузооборот — на 41,7%. На территории Красноперекопского района автомобильный транспорт по перевозке пассажиров не зарегистрирован. Пассажирские перевозки осуществляют перевозчики, зарегистрированные в г. Красноперекопск (СПД Щербаков В.М., СПД Сайко А.Г., СПД Богуславский А.Н., ООО «Крымские перевозки», АТП-14332). Цены на перевозки устанавливаются на республиканском уровне.

Связь на территории Красноперекопского района осуществляется при помощи стационарной телефонной связи (поставщик услуг — ЦТУ №19 ООО «Укртелеком») и средствами сотовой связи — МТС-Россия.

В 2014 г. торговую деятельность на территории района зарегистрированы и осуществляли торговую деятельность 136 индивидуальных предпринимателей, из них: торговля продовольственными товарами — 43 чел., непродовольственными товарами — 24 чел. и 69 чел. смешанной торговли. Предприятия торговой сети района закупают продукты у представителей крымских оптовых баз. Ассортимент продовольственных товаров преимущественно российских (крупы, макаронные изделия, молочная продукция) — и крымских товаропроизводителей (овощи, крупы, колбасные изделия, мясо), а так же частично украинских товаропроизводителей (молочная и колбасная продукция):

В октябре 2014 г. представители Красноперекопской районной государственной администрации приняли участие в работе форума «Крым — территория новых возможностей», который проходил в рамках «I инвестиционного Форума Торгово-Промышленных Палат Российской Федерации в Крыму «Роскрыминвест».

Согласно информации, представленной директором Красноперекопского филиала Агрохолдинга «Инхлеб» «Перекоп Зерно», реализация данного проекта планируется на землях Красноармейского, Филатовского, Почетненского, Совхозненского, Магазинского сельских советов. В 2015 г. ожидается посев сельскохозяйственных культур на площади 4525 га. Кроме того, Агрохолдингом в районе предусматривается развитие отраслей птицеводства, рыбоводства, организация переработки сельскохозяйственной продукции, а также оказание услуг машино-тракторного парка.

### 2.3.3. Город Джанкой и Джанкойский район

**Джанкой** — город республиканского подчинения и районный центр **Джанкойского района**, граничит с Украиной по заливу Сиваш и связан с украинским Чонгаром мостовыми переходами (железнодорожным и автомобильным, соединяющими Крым с Мелитополем и городами Восточной Украины). Население Джанкоя — порядка 35 тыс. чел., района — около 68 тыс. чел.<sup>27</sup> Этнический состав населения города: около 60% — русские, 25% — украинцы, 10% — крымские татары. Этнический состав населения района более неоднороден: около 35% — русские, 30% — украинцы, 20% — крымские татары. После присоединения Крыма к России Джанкойский район оказался приграничным, что в будущем может повлечь серьёзные трансформации в социально-экономической жизни города и района. И одним из атрибутов, присущих подобным преобразованиям, являются с одной стороны сохранившиеся традиционные, а с другой — зарождающиеся трансграничные связи с Украиной, обусловленные новой ролью границы

Наиболее тесными у Джанкоя и Джанкойского района до воссоединения Крыма с Россией были отношения с Херсонской областью (что логично). Именно из этого региона Украины осуществлялось и осуществляется электроснабжение (полностью), из Крыма ходили электропоезда в такие города, как Геничеськ (жители пользовались ими для закупок товаров), у районных властей на балансе числился детский лагерь в Херсонщине и, разумеется, сильны были «семейные» связи.

Сегодня продукты питания всё ещё преимущественно поступают с Украины. Поставкой занимаются исключительно мелкие предприниматели, «на свой страх и риск». От украинских товаров отказаться в настоящий момент трудно, однако всё больше поставляется товаров российского производства. Соотношение между украинской и российской продукцией составляет примерно 50/50.

Как известно, в конце 2014 г. по указанию правительства Украины было отменено транспортное сообщение с Крымом. В результате чего население (по обе стороны) взяло инициативу в свои руки. На интернет-форумах, во многих сообществах социальных сетей можно было найти информацию о наборе группы людей для переезда из какого-либо населённого пункта Украины/Крыма через границу. Жители Джанкойского района, как и жители Краснопереконского района, также вовлечены в подобные «схемы».

Джанкойский район, по словам главы, в моральном плане легко переживает трудности перехода в РФ, в материальном — существует поддержка со стороны России, однако району необходимы и местные источники пополнения бюджета. В качестве таковых

<sup>27</sup> Здесь и далее в главе: по информации, полученной в ходе встречи с главой администрации Джанкойского района 30.01.2015 г.

могут выступать йодистые подземные воды, термальные источники для отопления социальных учреждений и теплиц, грязевые ресурсы, строительные глины. Но главное, на чем следует концентрировать внимание — это развитие сельского хозяйства. В основном специализироваться будут на зерновых, овощных культурах и виноградарстве. Сейчас главное бюджетообразующее предприятие — это отдел образования.

Проблема обеспечения электроэнергией будет решаться путем строительства газовых электростанций. Топливо будет поставляться из 12 местных скважин по добыче газа. Мощность первой электростанции будет составлять от 100 до 300 МВт, а второй 24 МВт. Оборудование будет поставлять Россия. Вопрос водообеспечения возможно решить, только договорившись с Украиной, и никак иначе. Половина продовольственных товаров района поступает из Украины. Этим занимаются мелкие частные предприниматели. Однако постепенно этот поток замещается российскими продуктами. Сельскохозяйственные продукты района через Севастополь и паромную переправу поставляются в торговые сети России.

На территории района базируется вертолетный полк МО РФ (~1000 человек). Личный состав тратит деньги там же. По мнению главы, это положительно сказывается на экономике Джанкойского района. Отрицательным является существование двух администраций: Джанкойского района и городского округа Джанкой. Трудно происходит их взаимодействие. Это интервью в администрации только подтвердило наши знания о сложившейся ситуации в Джанкойском районе. Статистической информации, по словам сотрудников, на данный момент не существует, есть лишь оценочные показатели.

## Заключение

Исследователи, наши кафедраны, попали в Республику Крым и в Севастополь в «уникальный» момент времени, что, в числе прочего, и предопределило формат его проведения и полученные по итогам результаты. Начало 2015 г.: почти год с событиями «Крымской Весны» и воссоединения, вооружённый конфликт на Донбассе в разгаре, очередной пик напряжённости между Россией и Украиной, границы Крыма «на замке». Приехав на пару месяцев раньше или пару месяцев позже, в моменты деэскалации политического конфликта между РФ и Украиной, в период более-менее открытой границы, — получили бы, вполне вероятно, другой результат. Но тем, возможно, даже интереснее. Жаль, конечно, что от политики и от закрытой границы страдают простые крымчане и украинцы, — но, увы, что есть, то есть. Оперлируем фактами.

1. В экономической сфере РК и Севастополь ещё достаточно сильно ориентированы на Украину. Это касается поставок электроэнергии (зависимость на  $\frac{3}{4}$  от украинского импорта), поступления потребоваров и некоторых видов с.-х. продукции (мясо КРС, молоко и др.); зависимости негосударственных предприятий Крыма, как крупных, так и малых, от украинского рынка сбыта, закупок сырья и оборудования на Украине. Для с.-х. производителей и промышленников, особенно в степном Крыму, проблема водоснабжения и пресной воды — ключевая и на данном этапе трудноразрешимая (т.к. вода из скважин по целому ряду причин не может быть альтернативой воде из Северо-крымского канала).

2. Прямое пассажирское ж.-д. (с декабря 2014 г.) и автобусное (с января 2015 г.) сообщение между РК и Украиной отменено. Тем не менее, это не привело к изоляции Крыма: продолжают функционировать не прямые рейсовые автобусные маршруты; автоперевозчики как в РК, так и на Украине приспособились к новым условиям; налажена новая логистика пассажирских перевозок вопреки официальной «транспортной блокаде». Так, пассажирские автобусные перевозки осуществляются практически по тем же маршрутам, что и в 2013 г., но теперь не прямым путём: крымские автоперевозчики довозят пассажиров до Армянска или российского КПП близ Чонгара, далее организуется пеший переход российско-украинской границы; с украинской стороны с КПП люди (часто организовано, на автобусах) довозятся до украинских Красного Чабана и Новоалексеевки, откуда они продолжают путь до мест назначения на Украине; с украинской стороны действует аналогичная схема.

3. Грузоперевозки между Украиной и РК так же продолжают. При этом как во входящем, так и в исходящем потоке на границе преобладают фуры не российских и крымских, а украинских перевозчиков (т.е. ввоз потребительских товаров с Украины и вывоз крымской продукции на Украину осуществляется украинцами вопреки блокаде).

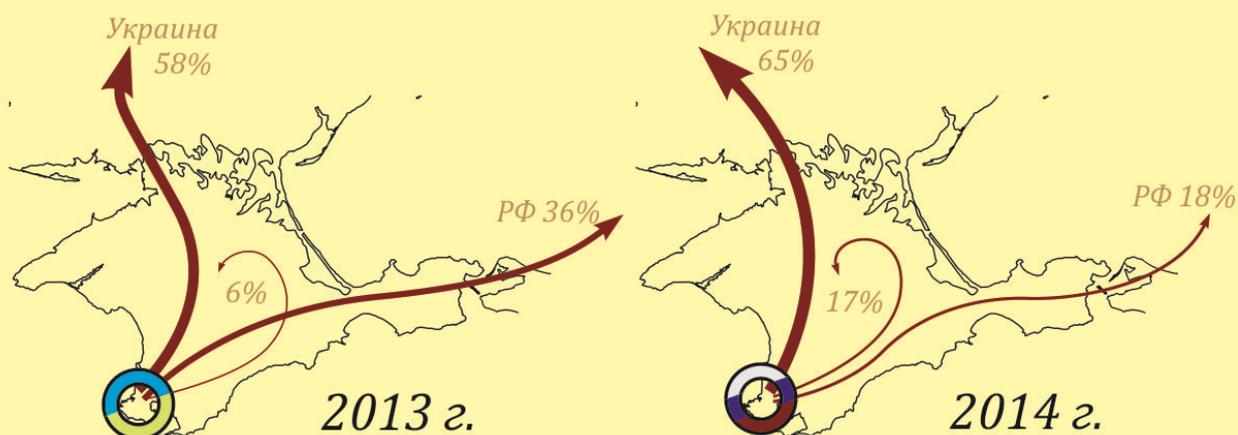
4. Жители РК и Севастополя — маломобильны с точки зрения выезда за пределы региона и достаточно «автономны» в плане внешних социально-экономических связей. Тем не менее, как в 2013 г., так и после воссоединения, жители Севастополя и Симферополя продолжают чаще посещать с различными целями (работа, учёба, родственные связи) города Украины, нежели города др. регионов РФ; хотя доля поездок в города РФ несколько выросла.

5. Приграничные районы Крыма (гг. Армянск, Красноперекоск, Джанкой; Красноперекоспский и Джанкойский районы) пострадали от разрыва народохозяйственных и социальных связей так же, как и другие районы. Наиболее сильно закрытие границ «ударило» по городу Армянску — связано это не столько с непосредственно трансграничными «перетоками» и связями с Херсонской областью (кои есть, но не столь существенны, как то полагали исследователи, отправляясь в Крым); а скорее с проблемами деятельности градообразующего предприятия «Крымский Титан», остающегося в собственности украинских менеджеров и страдающего от прекращения поставок сырья и пресной воды из Украины. Предприятия Красноперекоска (содовый и бромный завод) с Украиной связаны меньше (сырьё местное, рынки сбыта есть в РФ), потому и город пострадал в меньшей степени. В целом, исследование выявило незначительность связей (транспортных, социальных) Красноперекоспского и Джанкойского (с г. Джанкоем) районов с Украиной: жители живут достаточно автономно и «приспособились» к разрыву традиционных связей.

Таковы основные выводы по итогам исследования. Не всё намеченное удалось, увы. Отчёт получился скорее как общий обзор по теме *«География внешних социально-экономических связей Республики Крым и Севастополя»*. Ещё на стадии организации экспедиции, и во время её проведения, возникали некоторые сложности организационного характера (чем, собственно, и «опасны» такие «большие» экспедиции). В частности, приходилось перекраивать график встреч и внутрикрымских поездок чуть ли не каждый день (исключая мало-мальскую предсказуемость и прогнозируемость); из намеченных двух дней исследований в приграничных городах удалось потратить на исследования чуть менее дня. С чем, к чести участников экспедиции, все студенты мужественно справились, «выжав» из поездки, по мнению руководителей, почти максимум и написав отчёт. Результаты этого исследования будут предоставлены в виде общего отчёта в РГО, итоги отчёта будут представлены и опубликованы по итогам конференции «Ломоносов-2015» и в сборниках РГО; в виде аналитических записок (если такое потребуются) результаты исследования будут предоставлены в Минэкономразвития Совета Министров Республики Крым, в Правительство Севастополя, а также будут использованы для дальнейших исследований кафедры по тематике трансграничного взаимодействия в условиях сложной политической ситуации.

# INKERMAN

## Экспорт продукции



## Объем продаж (ед.)



## Винный туризм (чел.)



## Международное сотрудничество



Инкерманский завод марочных вин: переориентация внешних связей в 2013-2014 гг.

# SEVASTOPOL WINERY

## Экспорт продукции



Объем продаж (ед.)



2013



2014

~ 150 работников

99% - севастопольцы

прямое сотрудничество  
со странами ЕС с лета 2014 г.  
прекращено

## Международное сотрудничество



Севастопольский винодельческий завод: переориентация внешних связей в 2013-2014 гг.

# Симферопольсельмаш

## Экспорт продукции



## Закупки сырья и материалов (металл, оборудование)



Завод Симферопольсельмаш: переориентация внешних связей в 2013-2014 гг.

# СЕВМОРЗАВОД

## Ремонт и обслуживание судов (2006-2014 гг.)



\* 350 работников, постоянные сокращения;

\* 90% - износ фондов;  
критическое состояние инфраструктуры

\* на 2014 г. - только 1 заказ, от Норвегии  
(корпус для плавучего крана), теперь под вопросом

\* заказы из РФ ещё не пошли (в РФ за 20 лет  
смогли загрузить заказами собственные заводы  
- Севмаш, СПб, Балтийский и др.),  
Севморзавод - не востребован, в т.ч. со стороны ЧФ ВМФ

\* Неясный юридический статус завода: принадлежал  
П. Порошенко, национализирован лишь в марте 2015 г.

*Приложение 5*

Дневник экспедиции НСО 2015 г. в Крым и Севастополь.<sup>28</sup>

*(социально-экономический отряд, кафедра СЭГЭС)*

*Приложение 6*

Список посещённых с экспертными интервью организаций, ведомств

и предприятий в Республике Крым и г. Севастополе

(отрядом кафедры СЭГЭС либо совместно с отрядами с других кафедр)

---

<sup>28</sup> Приложения 5 и 6 доступны в кафедральной расширенной версии отчёта.