

УДК 656:332.145(447)

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА АВТОНОМНОЙ  
РЕСПУБЛИКИ КРЫМ**

**CRIMEA STRATEGIC PRIORITIES AND OBJECTIVES FOR THEIR  
REALIZATION**

*Кухарчик В.Г.*

*Valentina Kukharchyk*

---

*У статті розглядаються питання функціонування транспортного комплексу Автономної Республіки Крим. Проаналізовано можливості функціонування приватних терміналів АРК. Визначені стратегічні пріоритети розвитку транспортного комплексу АРК.*

Постановка проблемы в общем виде. Реализации транспортной политики в мире идет по пути использования транспортно-технологических систем. Это обусловлено влиянием факторов глобализации и интеграции международного сотрудничества. Транспортно-технологическая система (ТТС) - это комплекс наземных и водных транспортных магистралей, с соответствующей инфраструктурой на определенном направлении, включающей дополнительные сооружения, подъездные пути, приграничные переходы, сервисные пункты, грузовые и пассажирские терминалы, которые обеспечивают перевозку грузов и пассажиров от отправителя до получателя разными видами транспорта на уровне, который соответствует требованиям Европейского Союза. Таким образом, функционирование ТТС предполагает использование на конкретном направлении нескольких видов транспорта, а также обязательное использование высокоразвитой инфраструктуры и сервисного обслуживания.

Анализ исследований и публикаций. Вопросы совершенствования функционирования транспортной системы неоднократно рассматривались в трудах отечественных ученых, таких как: А.П.Абрамов, О.О.Бакаев, И.В.Белов, В.М.Гурнак, В.А.Дмитриев, В.М.Загорюлько, Л.Г.Зайончик, Л.А.Кутах, Ю.Ф.Кулаев, М.И.Котлубай, А.М.Котлубай, В.М. Лившиц, М.В. Макаренко, А.А. Митаишвили, И.В. Морозова, В.О. Персианов, О.П. Петров, М.Т. Примачов, Н.К. Роздобудько, Э.М. Сыч, Т.С. Хачатуров, Ю.М. Цветов, В.И. Чекаловец, Б.И. Шафиркин, В.Г. Шинкаренко и других, однако они требуют постоянного анализа и исследований.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Можно говорить о недостаточном внимании к проблемам эффективного использования транспортного потенциала Украины, в том числе и транспортного комплекса АРК. Отсутствует научное обоснование категории транспортно-технологическая система (ТТС). Отсутствуют разработки, касающиеся эффективного использования транспортного комплекса АРК при функционировании ТТС в Черноморском регионе.

Постановка проблемы. Определение стратегических приоритетов развития транспортного комплекса АРК.

Изложение основного материала. Автономная Республика Крым(АРК) входит в Причерноморский экономический район, который включает в себя территории: Одесской, Николаевской, Херсонской областей, расположенных в южной и юго-западной частях Украины. Причерноморский район граничит с Подольским, Центральным районами Украины, а также с Приднестровьем, Молдовой, Румынией и омывается водами Черного и Азовского морей. В районе развиваются все виды транспорта. Ведущим является водный транспорт, так как он играет основную роль в международных связях и торговле. К наиболее значительным морским портовым городам относятся: Одесса, Ильичевск, Южный, Николаев, Херсон, Евпатория, Керчь, Ялта, Феодосия, Севастополь. К речным городам – Измаил, Килия, Рени, Вознесенск, Новая Каховка, Херсон. Велика роль железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта в обслуживании курортного хозяйства, АПК и промышленного производства. Интенсивно развивается трубопроводный транспорт. Действуют паромные переправы: Крым – Кавказ, Одесса – Варна, Скадовск – Трабзон. В Причерноморском районе импорт преобладает над экспортом. В район импортируется: вода (особенно в Крым), электроэнергия, уголь, технологическое оборудование, машины, продукция легкой промышленности, металлы, приборы и т.д. Экспортируются следующие виды продукции: виноград, вина, фрукты, агломерат, эфирные масла, рыба и рыбоконсервы, морские суда, тракторные прицепы, сельскохозяйственные комбайны и плуги, карданные валы, бытовая техника и т.д. Инвестиции в основной капитал транспортного комплекса АРК в 2009 году составили 886,9 млн.грн., при инвестиционных поступлениях в транспортный комплекс Украины в размере 24555млн.грн.[3,С.19] Объем грузоперевозок за последние три года сократился на 25,4 % (с 13,4 млн. т грузов в 2007 году до 10 млн. т в 2009 году), причем за 2009 год объем грузоперевозок сократился на 25,2 % по сравнению с 2008 годом, в 2008 году спад был незначительным и составил 0,7 %. Снижение объема перевозимых грузов в 2009 году связано с уменьшением перевозок железнодорожным (на 33,9 %) и автомобильным транспортом (на 20 %). Объем пассажирских перевозок в 2009 году сократился на 10,6 %, при этом в 2007–2008 годах отмечался рост этого показателя соответственно на 1,6 % и 7,9 %. Падение объемов грузо- и пассажироперевозок в 2009 году обусловило снижение соответствующих показателей грузо- и пассажирооборота. Темп роста грузооборота в 2007 году составил 109 %, в 2008 году –106,2 %, в 2009 году грузооборот снизился на 19 % и составил 6,3 млрд. т/км. Отрицательная динамика пассажирооборота зафиксирована только в 2009 году (–10,5 %), в 2007 и 2008 годах пассажирооборот возрос соответственно на 6,7 % и 6,4 %. Максимальные показатели в абсолютном выражении как пассажиро-, так и грузооборота приходятся на 2008 год, минимальные – на 2009 год.[2,3] В 2009 году проводилось обновление подвижного состава предприятий автотранспортного комплекса с целью повышения его пассажироместимости и комфортности, техническая и технологическая модернизация с учетом требований европейских стандартов "Евро-3", "Евро-4". В 2009 году активно проводилось строительство новых и

реконструкция действующих автостанций. С июля 2009 года возобновлено регулярное морское сообщение по маршруту Новороссийск–Ялта–Новороссийск на комфортабельных экспресс-судах. С 2009 года организовано воздушное сообщение из г. Симферополя в города: Сургут, Днепропетровск, Бейрут (Сирия), Тегеран (Иран). В 2009 году начала функционировать железнодорожная паромная переправа Керчь–Поти, кроме того, была достигнута договоренность с администрацией морских портов Тамани об открытии регулярного морского сообщения между Керченским морским торговым портом и портами Темрюк и Кавказ. 20 октября 2010 года Кабмин утвердил Транспортную стратегию Украины на период до 2020 года. В этом документе констатируется тот факт, что морские порты Украины по качественным и техническим характеристикам, таким как глубины, средства перегрузки и хранения грузов, техническое состояние причалов и оборудования, уровню автоматизации и компьютеризации, остались на уровне конца 80-х-начала 90-х годов прошлого столетия. В наследство от СССР нам достались портовые мощности, которых было достаточно для освоения собственных грузопотоков. В первое десятилетие мощности торговых портов почти не росли. Первая нехватка портовых мощностей была связана с ростом контейнерных перевозок(2002-2003 годы), а также с ростом объемов массовых навалочных грузов, перевозимых крупнотоннажным флотом (2007-2008 годы). Поэтому в этот период начался заметный рост мощностей в морских торговых портах: до 156,3 млн. тонн в 2005 году, 174 млн. тонн в 2008 году и 176 млн. тонн в 2010 году. Во второе десятилетие развития Украины активно начали строиться и развиваться частные терминалы, такие как: «ГИС», «Авлита», «Нибулон» и т.д. В Крыму к таким комплексам относятся[7,С.578–612]:

- Авлита (Перегрузочный комплекс). Мощности и специализация: Комплекс имеет 2 причала. К каждому причалу подведены подъездные железнодорожные пути. Основную номенклатуру грузов составляют металлопрокат и зерновые грузы. Зерновой склад имеет емкость 100 тыс. т, открытый склад металлопродукции может хранить 400 тыс. т. Имеется железнодорожный цех с локомотивным парком. Причальные мощности – 23 крана, включая 5 мобильных порталных кранов «Либхер» и «Готтвальд» последнего поколения. В 2009 г. терминал перевалил 4,5 млн. т. Развитие комплекса: планируется установка новейшего высокопроизводительного и экологически чистого оборудования для транспортировки и погрузки сыпучих грузов на суда. Увеличение объемов обрабатываемых грузов потребует приема судов большого тоннажа. Поэтому планируется удлинение одного из причалов и доведение глубин у него до 17 м, (что позволит принимать суда типа «река-море»). После завершения реконструкции и расширения зернового терминала годовая производительность порта возрастет до 5 млн. т в год.

- ООО «Автотерминал Блек Си ЛТД». Морской портовый терминал по обработке всех типов колесной техники, расположен в Камышовой бухте Севастопольского морского рыбного порта. Специализация и мощности: площадь территории в границах второй фазы развития-104 м2. Общая длина причалов – 265 м. Могут обслуживаться суда длиной 200 м и осадкой в полном грузу 7,5 м. Железнодорожная станция в 3,5 км, в перспективных планах – строительство

собственного подъездного пути. Собственная дорога 600 м до автомобильной трассы. Основные направления деятельности: обработка судов ро – ро (перегрузка с морского на автомобильный транспорт и обратно) судовых партий новых и бывших в употреблении легковых и грузовых автомобилей и специальной колесной техники в таможенных режимах экспорта, импорта, транзита. Проектная пропускная способность терминала – 200 тыс. легковых автомобилей в год. Технологические возможности: единовременное хранение: 4 тыс. ед. легковых автомобилей; единовременная загрузка и оформление 20 ед. траков; скорость погрузки/выгрузки судна – 120-130 легковых автомобилей в час; на сегодня одновременно может храниться 5 тыс. ед. легкового транспорта. Всего за 2008 – 2009 гг. принято и обработано 18 судов заграничного плавания. Перегружено 14520 легковых автомобилей, из них 97% - в режиме транзита на Россию. Обработка грузопассажирских паромов с грузовыми автопоездами, перевозящими коммерческие грузы, участников ВЭД; мелкими партиями новых и бывших в употреблении легковых и грузовых автомобилей и специальной колесной техники; пассажирами и их личными легковыми автомобилями. Срок начала функционирования паромной линии – сентябрь 2010 г. Направления линии: Турция – Украина, Греция – Украина. Основные услуги- стивидорные операции: прием судов, погрузка (выгрузка) грузов на суда (с судов). Осмотр грузов на момент прибытия с целью обнаружения возможных дефектов и неисправностей. Проверка документов на груз, VIN кода, комплектности. Терминальные операции (хранение грузов на терминале под таможенным контролем осуществляется на безопасных площадках, соответствующих стандартам и требованиям качества). Комплектование отгрузочных партий, подготовка грузов к отгрузке. Транспортно – экспедиторское обслуживание. Таможенно – брокерские услуги (ООО «Автотерминал Блек Си ЛТД» - лицензированный таможенный брокер). IT – система сопровождения логистических операций. Планом развития терминала предусмотрено довести по окончании третьей фазы операционную площадь до 270 тыс.м<sup>2</sup>. В перспективе – открытие контейнерной площадки для обработки судов контейнеровозов фидерных линий, работающих на линии контейнерные порты – хабы Черного моря (Ильичевск, Констанца) – Севастополь в интересах грузополучателей Крыма и восточных регионов Украины. Специализированный контейнерный терминал предназначается для приема большегрузных контейнеров международного стандарта, прибывающих водным и наземным видами транспорта, а также кратковременного хранения до формирования судовых партий и отправки получателям с погрузкой на соответствующий смежный вид транспорта. Планируемый годовой грузооборот – 150 тыс. TEU. Единовременное хранение – 2 тыс. TEU.

«Залив», Керченский судостроительный завод. Специализируется на строительстве танкеров дедвейтом до 80 тыс.тн, контейнеровозов. С 1998 года была проведена реконструкция завода и организовано дочернее предприятие «Залив-Порт», которое занимается перегрузкой генеральных грузов, оказанием буксировочных услуг, услуг по отстоя судов, предоставлением услуг рейдового катера. В порту есть возможность перерабатывать собственными силами до 120 тыс. т генеральных грузов в год. Имеется опыт работы с металлопродукцией,

тяжеловесными грузами весом до 640 т. Портовые мощности: территория, отведенная под погрузочно - разгрузочные работы, составляет 150 га. Для этих работ используются причалы: № 3 и № 8. Всего на заводе 10 причалов. Причал № 3: длина – 500 м, глубина – 8,5 м. Оборудован 3 порталными кранами КПМ – 32 г/п 32 т и порталным краном «Коне» г/п 50 т. Имеются подъездные железнодорожные пути. При перегрузке в режиме «вагон – судно» порталными кранами можно обрабатывать 15 вагонов одновременно. Открытая складская площадка рассчитана на 15 тыс. т грузов. Интенсивность погрузки – до 1000 т в сутки, в зависимости от характеристики судна. Причал № 8: длина – 179 м, глубина – 6 м. Имеются подъездные ж/д пути. Оборудован порталным краном «Марабу» г/п 80 т. Открытая складская площадка рассчитана на 5 тыс. т грузов. Интенсивность погрузки – 800 т в сутки. Железнодорожная станция Аршинцево, обслуживающая порт, расположена от него в 7,2 км. Ветка протяженностью 7,2 км принадлежит Камыш – Бурунскому железорудному комбинату. Доставка грузов по этому участку обходится клиенту в 0,7 – 0,8 USD за 1 т груза. Все погрузочно – разгрузочные работы производятся круглосуточно, включая выходные и праздничные дни. Складские мощности: имеется лицензионный склад, другие складские помещения на 40 тыс. т грузов, оборудованные мостовыми кранами г/п 20-50 т. Развитие: Рассматриваются возможности перевалки сыпучих грузов. Камыш-Бурун (порт): специализация: порт специализируется на навалочных грузах. Пропускная способность порта – 75-90 тыс. т грузов в месяц. Имеется опыт работы с металлом в связках, наливными грузами (по прямому варианту с использованием приспособлений клиента), генеральными грузами. Портовые мощности: имеются 4 причала, длина причальной линии – 610 м, глубины у причалов – до 6-7 м. Грузовые работы осуществляются на причалах №№ 1, 3, 4. Причал № 1 (длиной 125 м, глубинами 6 м) оборудован 2 порталными кранами «Кировец» г/п по 16 т. Перегружаются уголь, ферросплавы. Интенсивность погрузки – 2500-3000 т в сутки. Причалы № 3,4 (общей длиной 360 м, глубинами 7 м) оборудованы 3 порталными кранами. Подъездные железнодорожные пути протяженностью 1860 м соединяют все причалы и склады порта. Железнодорожная станция Аршинцево, обслуживающая порт, расположена в 8 км от него. Складские мощности: площадь складов открытого хранения составляет 13150 м<sup>2</sup>. Норма одновременного хранения – 25-40 тыс. т навалочных грузов в зависимости от вида груза. Развитие порта: на площадях функционирующего порта Камыш-Бурун будет осуществлена реконструкция, которая позволит создать современный терминал по перевалке цемента и других сыпучих грузов производительностью 3 млн. т в год.

Кабмин одобрил две государственные программы для Крыма: «Вода Крыма» и «Развитие транспортно-дорожного комплекса АРК до 2020 года», общий объем финансирования ТДК -31.6 млрд. грн. Средства планируется направить на продолжение строительства объездной дороги в Симферополе, капремонт дорог по туристическим маршрутам в Ялте и Евпатории, реконструкцию дороги Белогорск–Приветное, а также строительство дороги Гвардейское– Глубокий Яр –Ялта, перенос евпаторийского грузового порта на озеро Донузлав. Определено 6 приоритетных направлений развития ТДК: развитие автомобильных дорог, развитие автомобильного транспорта, электротранспорта, железнодорожного,

морского и авиатранспорта. Автономная Республика Крым осуществляла внешнеторговые операции с партнерами из 119 стран мира. Экспорт товаров из Автономной Республики Крым стабильно возрастал на протяжении 2007–2008 годов (темпы роста составили 115,7 % и 126,7 % соответственно), в 2009 году произошел спад на 27,4 %. Темп роста импорта в 2007 году составил 116,9 %, в 2008 году – 161,5 %, в 2009 году объемы импорта сократились на 56,5 %. Максимальный объем экспорта за трехлетний период был зафиксирован в 2008 году – 586,5 млн. грн., минимальный – в 2009 году – 425,6 млн. долл. США. В 2009 году по сравнению с 2008 годом снижение экспорта в целом обусловлено падением экспорта продукции химической промышленности (на 25,4 %) и готовой пищевой продукции (на 20,9 %). Максимальный объем импорта приходится на 2008 год – 431,1 млн. долл. США, минимальный – на 2009 год, когда импорт сократился на 56,5 % и составил 187,5 млн. долл. США. Наибольшее влияние на снижение объема импортируемой продукции в 2009 году оказало уменьшение импорта механического оборудования, машин и механизмов (на 51,6 %), минеральных продуктов (на 75,7 %), продукции химической отрасли (на 40,8 %). Следует отметить, что на протяжении 2007–2009 годов внешнеторговое сальдо оставалось положительным и возросло на 21,4 % (с 196,1 млн. долл. США в 2007 году до 238,0 млн. долл. США по итогам 2009 года)[2,3]. Внутрорегиональная экономическая специализация Автономной Республики Крым определяется спецификой размещения продуктивных сил полуострова, в пределах чего выделяются следующие специализированные субрегионы:

- рекреационные субрегионы (г. Ялта, г. Алушта, г. Евпатория, г. Саки – около 50 % рекреационных учреждений АРК, 60 % койко-мест, около 75 % оздоровленных на территории республики граждан);

- сельскохозяйственные субрегионы (Красногвардейский, Джанкойский, Симферопольский районы – 62 % произведенной сельхозпродукции АРК);

- промышленные субрегионы (г. Симферополь, г. Красноперекоск, г. Армянск, г. Керчь, г. Феодосия – совокупно свыше 60 % объема промышленной продукции АРК и около 80 % экспорта товаров и услуг);

- транспортные центры (железнодорожные – г. Джанкой, г. Симферополь, г. Феодосия, г. Керчь; автомобильные – г. Красноперекоск, г. Джанкой, г. Симферополь, г. Керчь; воздушные – г. Джанкой, г. Симферополь, г. Керчь; морские – пгт Черноморское, г. Евпатория, г. Ялта, г. Феодосия, г. Керчь).

Неравномерность природно-ресурсного, производственного и социального потенциала территорий Автономной Республики Крым, а также их экономическая специализация и уровень развития инфраструктуры стали причиной диспропорциональности внутрорегионального развития полуострова.

Проблемы развития АРК:

- недостаточно рациональное использование природных условий и ресурсов;

- слабое обеспечение водой Крымского полуострова;

- противоречия в размещении и развитии предприятий тяжелой промышленности, большого портового хозяйства, с одной стороны, и использовании рекреационных ресурсов — с другой;

загрязнение запада Крыма приводит к ослаблению лечебных свойств сакской грязи;  
 угрожающее экологическое состояние Черного и Азовского морей и озера-залива Сиваш;  
 добыча гальки и известняка на пляжах отрицательно влияет на природные особенности курортов Крыма;  
 морские базы и военно-воздушные силы создают большие шумовые загрязнения.

Таблица 1

Группировка территорий АРК по достигнутому уровню развития и имеющемуся потенциалу

| Уровень социально-экономического развития | Имеющийся потенциал   |   |                                     |
|---|---|---|-------------------------------------|
|   | Высокий   | Средний   | Низкий                              |
| Высокий                                   | г. Ялта, г. Алушта, г. Феодосия                               | г. Судак  |                                     |
| Средний                                   | Симферопольский, Сакский районы, г. Симферополь, г. Евпатория | Красногвардейский, Джанкойский, Красноперекоский, Кировский, Советский, Черноморский районы, г. Керчь | Первомайский, Раздольненский районы |
| Низкий                                    | Бахчисарайский район  | Ленинский район   | Белогорский, Нижнегорский районы    |

Выводы. Среди приоритетных задач, которые определены в стратегии развития АРК – реформа санаторно-курортной отрасли, формирование современного агропромышленного комплекса, модернизация промышленности и развитие транспортной инфраструктуры Крыма. Предлагаем определить цели и приоритеты развития отдельных районов АРК, выделив 9 регионов: южный берег Крыма, юго-восточный экономический район, Казантип, Сиваш, Тарханкут, Керкинитиды-Херсонес, Красноперекоск, Центральнокрымский, Бахчисарай. 1. Южный берег Крыма: от мыса Фиолент на западе до мыса Планерный на востоке, протяжённостью около 200 км и шириной 2-8 км; с севера ограничен склонами главной гряды Крымских гор. Занимает территории Севастопольского, Ялтинского, Алуштинского и Судакского регионов Крыма. Главными узлами опорного экономического каркаса района являются: Балаклава, Форос, Алушка, Большая Ялта, Алушта и Судак. Цели и приоритеты: привлечение инвестиций в курортную и туристическую сферу, в развитие соответствующей инфраструктуры наземного, воздушного и морского транспорта, дальнейшее развитие сельскохозяйственного производства (виноградарства, виноделия, овощеводства и садово-ягодной продукции). Задачи для транспорта: формирование рокадно-узлового транспортно-

дорожного комплекса европейского уровня, включающего современную рокадную автомагистраль по северным границам ЮБК с ответвлениями к побережью, в которых оборудуются места отстоя автомобилей со всеми коммуникациями; использование экологически чистого транспорта. Развитие морских пассажирских терминалов для обеспечения скоростного паромного и круизного сообщения (Алупка, Ялта, Алушта, Судак). Международный аэропорт в Балаклаве (Караньское плато). Вертолетные площадки, яхтенные стоянки в местах организации VIP рекреационных центров. 2. Юго-Восточный экономический район. От мыса Планерный на юге до мыса Хрони (пгт. Осовины). Занимает территории Феодосийского и Керченского районов. Главными узлами опорного экономического каркаса являются Феодосия, Владиславовка, Керчь. Цели и приоритеты: привлечение инвестиций в развитие курортной и туристической сфер, чистых технологий, судостроения, портовой и преимущественно рейдовой перевалки массовых транзитных грузов, предусматривающих развитие транспортной инфраструктуры. Задачи для транспорта: Развитие существующих автомобильного и железнодорожного сообщения на основе строительства магистралей европейского уровня с постоянными устройствами. Обеспечение безопасной во всех отношениях рейдовой обработки судов в районе Керчи. Формирование авиасообщения путем использования Багеровского аэродрома и аэропорта Керчь. Развитие морского пассажирского сообщения в Керчи (Камыш-Бурун). 3. Казантип: от мыса Хрони до п. Каменское (начало Арабатской стрелки) по границе Северо-Крымского канала, Багерovo. Занимает территорию Ленинского и Керченского районов. Главными узлами опорного экономического каркаса являются: Щелково, Ленино, Семеновка, Курортное (м. Зюк). Цели и приоритеты: развитие сложившегося направления туристическо-рекреационной деятельности – «Богемного досуга», орнитологического и познавательного, степного туризма, виндсерфинга, яхтинга. Развитие сельскохозяйственного производства соответственно природным условиям. Задачи для транспорта: развитие автодорог местного значения, связывающих автомагистраль Феодосия-Керчь с прибрежной морской зоной. Яхтенные стоянки в Арбатском и Казантипском заливах. Организация морского пассажирского прибрежного сообщения Керчь-Щелкино-Каменское. 4. Сиваш. От Арабатской стрелки до острова Русский в Сивашском заливе по границе Северо-Крымского канала. Занимает территорию Кировского, Советского, Нижегородского, Джанкойского районов. Главными узлами опорного экономического каркаса являются: Кировское, Присивашский ботанический заповедник, ландшафтный парк «Калиновский». Цели и приоритеты: развитие рекреационного, зеленого туризма, водно-озерного туризма. Освоение Арабатской стрелки. Развитие сельскохозяйственного производства соответственно природным условиям. Задачи для транспорта: развитие автодорог местного значения, связывающих автомагистраль Джанкой-Феодосия-Керчь с прибрежной морской зоной. Организация морского пассажирского сообщения с полуострова на Арабатскую стрелку. 5. Тарханкут. От островов Лебяжьих до пос. Заозерное. Занимает территории Раздольного и Черноморского районов. Главными узлами опорного экономического каркаса являются: Черноморское, Раздольное и пгт. Мирный. Цели и приоритеты: развитие спортивного неорганизованного и организованного туризма, виндсерфинга, дайвинга, яхтинга. Задачи для транспорта: строительство автодороги Черноморское - Ильинка и развитие автодорог местного



значения Тарханкутского полуострова. Строительство пассажирско-паромных терминалов и яхтенных стоянок в Черноморском и Мирном. Девоенизация авиабазы «Донузлав». Организация местного морского пассажирского сообщения вдоль побережья.. 6. Керкинитиды – Херсонес. От пос. Заозерное до мыса Фиолент. Занимает территории: районов Саки и Севастополя. Главными узлами опорного экономического каркаса являются: Севастополь, Саки и Евпатория. Цели и приоритеты: развитие рекреационного, лечебно-оздоровительного, познавательного туризма. Развитие сельскохозяйственного производства соответственно природным условиям. Обеспечение чистых технологий в производстве. Задачи для транспорта: строительство пассажирских терминалов для морских пассажирских судов в Евпатории и Севастополе. Строительство автодорог евростандарта Евпатория – Ильинка и Евпатория -Симферополь для грузо-пассажирского сообщения обслуживающего евпаторийский комплекс ро-ро. Развитие запасного аэродрома Херсонес. 7. Красноперекоск. С севера и востока ограничен регионом Сиваш, с запада – регионом Тарханкут. С юга Охотниково, Ленинское, Колодезное, Николаевка. Занимает территорию Красноперекоского района. Главными узлами опорного экономического каркаса являются: Армянск и Красноперекоск. Цели и приоритеты: развитие сельскохозяйственного производства соответственно природным условиям. Обеспечение чистых технологий в химической промышленности. Задачи для транспорта: реконструкция и модернизация проходящих через регион автомагистралей до достижения европейского уровня. Реконструкция старых и строительство новых перерабатывающих мощностей для отстойных вод. 8. Центральнокрымский. Ограничен с севера Охотниково, Ленинское, Колодезное, Николаевка. С юга – Вилино, Скалистое, Партизанское, Доброе, Ульяновка, Грушевка, Отважное. С запада - регионом Керкинитиды – Херсонес. С востока регионом Сиваш. Занимает территории: Первомайского, Красногвардейского, Симферопольского и Белогорского районов. Главными узлами опорного экономического каркаса являются: Симферополь, Первомайское, Красногвардейское и Белогорск. Цели и приоритеты: обеспечение чистых технологий в промышленности, химическом производстве (Симферополь). Развитие сельскохозяйственного производства соответственно природным условиям. Задачи для транспорта: реконструкция и модернизация имеющихся в регионе автомагистралей для достижения ими европейского уровня, а так же строительство новых автомагистралей, с учетом грузо-пассажирских перевозок, новых технологий и климатических условий. Развитие аэропорта, создание вертолетной базы для обеспечения потребностей остальных регионов в VIP перевозках. Развитие электротранспорта для осуществления пассажирской связи с регионами. 9. Бахчисарай. С севера ограничен Вилино, Скалистое, Партизанское, Доброе, Ульяновка, Грушевка, Отважное. С юга – северными границами ЮБК. С запада- линией Вилино–Тыловое. Занимает территорию Бахчисарайского района. Главными узлами опорного экономического каркаса являются: г. Бахчисарай и Куйбышево. Цели и приоритеты: развитие рекреационного, познавательного туризма. Развитие сельскохозяйственного производства соответственно природным условиям. Виноделие и виноградарство. Задачи для транспорта: строительство автодороги в Крымский природный заповедник со стороны трассы Симферополь – Бахчисарай и трассы Симферополь - Алушта . Обеспечение авто доступа на Караби яйлу и другие потенциально востребованные туристические места со стороны

трассы Симферополь-Судак и Симферополь – Алушта. Строительство вертолетных площадок в местах потенциальной организации VIP туров.

Инструменты решения: административные (целенаправленный землеотвод); экономические (специальные методы налогообложения, ценовая политика; госгарантия по кредитам); правовые (концессионные механизмы, государственно-частное партнерство); разработка программно-целевых проектов (разработка инфраструктурной части для каждого проекта).

### *Литература*

1. Упрощение организационных процедур в использовании транзитного потенциала Украины/А.М.Котлубай, А.А.Липинская –Одесса:ИПРЭЭИ НАН Украины,2008.–132с.

2. Статистичний щорічник України за 2009р./за ред. О.Г.Осауленка; відп. за вип. Н.П.Павленко.// Держкомстат України – К: Інформаційно-аналітичне агентство ,2009.– 566с.

3. Транспорт і зв'язок України за 2009р./ за ред. Н.С. Власенко; відп. за вип. І.В.Калачова //Держкомстат України – К: Інформаційно-аналітичне агентство,2009.–266с.

4. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины /Ю.В.Цветов и др.–К.ОАО “ИКТП-Центр”,2000.–581с.

5. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг. / Н.Т.Примачев и др.–Одесса: Афтаграф, 2004.–320с.

6. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні/ О.М.Котлубай –Одеса: ІПРЕД НАН України,2004.–453с.

7. Справочник «Порты Украины »/под ред.К.Ильницкого .– Одесса:ИАЦ«BST»,2010.–664с.

### *Abstracts*

Conclusions. Among priority problems which are defined in strategy of development ARC – reform of sanatorium branch, formation of modern agriculture, modernisation of the industry and development of a transport infrastructure of Crimea. We suggest to define the purposes and priorities of development of separate areas ARC, having allocated 9 regions: southern coast of Crimea, southeast economic region, Kazantip, Sivash, Tarhankut, Kerkinitida-Hersones, Krasnoperekopsk, Tsentralnokrymsky, Bakhchisarai.

1. Southern coast of Crimea: from cape Fiolent in the west to cape Glider in the east, extent about 200 km and width 2-8 km; from the north it is limited by slopes [of the main ridge of Crimean mountains](#). Occupies territories [of the Sevastopol](#), [Yalta](#), [Alushtinsky](#) and [Sudaksky](#) regions of Crimea. The main knots of a basic economic skeleton of area are: Balaklava, Foros, Alupka, the Big Yalta, Alushta and the Pike perch. The purposes and priorities: Attraction of investments into resort and tourist sphere, in development of a corresponding infrastructure of land, air and sea transport, the further development of agricultural production (wine growing, winemaking, vegetable growing and sadovo-berry production). Problems for transport: formation of a rocard-central transport road complex of the European level including modern rocard a highway on northern borders SCC with branches to coast in which places of a sediment of cars with all communications are equipped; use of non-polluting transport. Development of sea

passenger terminals for maintenance high-speed ferry and croise messages (Alupka, Yalta, Alushta, the Pike perch). The international airport in Balaklava (the Karansky plateau). Helicopter platforms, marinas parking in places of the organisation the VIP tourism centers.

2. Southeast economic region. From cape Glider in the south to cape Hroni (Osovinu). Occupies territories of Feodosiysky and Kerchensky areas. The main knots of a basic economic skeleton are Feodosiya, Vladislavovka, Kerch. The purposes and priorities: attraction of investments into development of resort and tourist spheres, pure technologies, shipbuilding, port and mainly road transfer of the mass transit cargoes providing development of a transport infrastructure. Problems for transport: Development existing automobile and railway communication on the basis of building of highways of the European level with constant devices. Maintenance safe in every respect road processing of courts around Kerch. Formation of an aircraft service by use of Bagerovsky airdrome and the airport Kerch. Development of the sea passenger message in Kerch (Cane-breaker).

3. Kazantip: from cape Hroni to the item Kamensk (the beginning of the Arabat arrow) on border of the North Crimean channel, Bagerovo. Occupies territory of Lenin and Kerchensky areas. The main knots of a basic economic skeleton are: Shchelkovo, Lenino, Semenovka, Resort (m. of Zjuk). The purposes and priorities: development of the developed direction of tourist-recreational activity – «Bohemian leisure», ornithological and informative, steppe tourism, windsurfing, yachting. Agricultural production development according to an environment. Problems for transport: development of highways of the local value connecting a highway Feodosiya-Kerch with a coastal sea zone. Jahtennye parking in Arabat and Kazantipsky gulfs. The organisation of the sea passenger coastal message Kerch-Shchelkino-Kamensk.

4. Sivash. From the Arabat arrow to island Russian in the Sivashsky gulf on border of the North Crimean channel. Occupies territory of the Kirov, Soviet, Nizhniy Novgorod, Dzhankojsky areas. The main knots of a basic economic skeleton are: Kirov, Prisivashsky botanical reserve, Landscape park "Kalinovsky". The purposes and priorities: development of recreational, green tourism, water tourism. Development of the Arabat arrow. Agricultural production development according to an environment. Problems for transport: development of highways of the local value connecting a highway Jankoi-Feodosiya-Kerch with a coastal sea zone. The organisation of the sea passenger message from peninsula on Arabat стрелку.

5. Tarhankut. From islands Swan to settlement Zaozernoje. Occupies territories of Spacious and Black Sea areas. The main knots of a basic economic skeleton are: Black Sea, Spacious and Peace. The purposes and priorities: development of the sports unorganized and organised tourism, windsurfing, diving, yachting. Problems for transport: highway building Black Sea - Ilyinka and development of highways of local value of Tarhankutsky peninsula. Building of passazhirsko-ferry terminals and яхтєнных marinas parking in Black Sea and Peace. Demilitarization of air bases "Donuzlav". The organisation of the local sea passenger message along coast.

6. Kerchinitida – Chersonese. From settlement Zaozernoje to cape Fiolent. Occupies territories: areas Saki and Sevastopol. The main knots of a basic economic skeleton are: Sevastopol, Saki and Evpatoria. The purposes and priorities: development of recreational, medical-improving, informative tourism. Agricultural production development according to an environment. Maintenance of pure technologies in manufacture. Problems for

transport: building of passenger terminals for sea passenger courts in Evpatoria and Sevastopol. Building of highways of an European standard Evpatoria – Ilyinka and Evpatoria - Simferopol for the gruzo-passenger message providing Eupatorian complex ro-ro. Development of spare airdrome Hersones.

7. Krasnoperekopsk. From the north and the east it is limited by region Sivash, from the West – region Tarhankut. From the south of Ohotnikovo, Lenin, Well, Nikolaevka. Occupies territory of Krasnoperekopsky area. The main knots of a basic economic skeleton are: Armyansk both Krasnoperekopsk. The purposes and priorities: agricultural production development according to an environment. Maintenance of pure technologies in the chemical industry. Problems for transport: reconstruction and modernisation of highways passing through region before achievement of the European level. Reconstruction old and building of new processing capacities for settling waters.

8. Tsentralnokrymsky. It is limited from the north of Ohotnikovo, Lenin, Well, Nikolaevka. From the south – Vilino, Rocky, Guerrilla, Kind, Uljanovka, Grushevka, Brave. From the West - region Kerkinitida – Chersonese. From the east region Sivash. Occupies territories: May Day, Krasnogvardejsky, Simferopol and Belogorsky areas. The main knots of a basic economic skeleton are: Simferopol, May Day, Krasnogvardejsky both Belogorsk. The purposes and priorities: maintenance of pure technologies in the industry, chemical manufacture (Simferopol). Agricultural production development according to an environment. Problems for transport: reconstruction and modernisation of highways available in region for achievement of the European level by them, and as building of new highways, c the account of gruzo-passenger transportations of new technologies and environmental conditions. Airport development, creation of helicopter base for maintenance of requirements of other regions in the VIP transportations. Development of electrotransport for realisation of passenger communication with regions.

9. Bakhchisarai. From the north Vilino, Rocky, Guerrilla, Kind, by Uljanovka, Grushevka, Brave is limited. From the south – northern borders SCC. From the West - a line Vilino-rear. Occupies territory of the Bakhchisarai area. The main knots of a basic economic skeleton are: Bakhchisarai and Kujbyshevo. The purposes and priorities: development of recreational, informative tourism. Agricultural production development according to an environment. Winemaking and wine growing. Problems for transport: highway building in the Crimean natural reserve from a line Simferopol – Bakhchisarai and lines Simferopol - Alushta. Providing an access car on Karabi jaila and other potentially demanded tourist places from a line Simferopol-pike perch and Simferopol – Alushta. Building of helicopter platforms in places of the potential organisation the VIP of rounds. Decision tools: administrative (purposeful allotment); economic (special methods of the taxation, the price policy; a state guarantee under credits); legal (concession mechanisms, state-private partnership); Working out program projects (working out of an infrastructural part for each project).