

DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2017.3.14>

УДК 332.142

ББК 65.23

## **ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ И РЕСПУБЛИКИ КРЫМ: СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ И ОГРАНИЧЕНИЯ<sup>1</sup>**

**Ольга Юрьевна Патракеева**

Кандидат экономических наук, научный сотрудник,  
Институт социально-экономических и гуманитарных  
исследований Южного научного центра РАН  
OlgaPatrakeyeva@yandex.ru  
просп. Чехова, 41, 344006 г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

**Николай Прокофьевич Иванов**

Доктор экономических наук, профессор,  
начальник управления по стратегическому развитию,  
Ставропольский государственный медицинский университет  
ivanovstv@yandex.ru  
ул. Мира, 310, 355017 г. Ставрополь, Российская Федерация

**Аннотация.** Рассматриваемые в статье регионы – Краснодарский край и Крым – являются не только конкурентами на рынках отдельных товаров (винодельческая, сельскохозяйственная продукция) и услуг (сфера туризма), но и стратегическими партнерами в сфере агропромышленного комплекса, в реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов и др.

В статье выявлены конкретные перспективные направления экономического сотрудничества Краснодарского края и Крыма. Перспективно наращивание поставок на полуостров кубанских продуктов питания: овощей (картофеля, томатов, огурцов), растительных масел, сахара, круп. Согласно рассчитанному положительному сальдо межрегиональной торговли для Крыма по мясу и мясу птицы (кроме субпродуктов), логично предположить, что данный излишек может экспортироваться на рынки Краснодарского края. Усиление межрегиональных взаимосвязей позволит Кубани и Крымскому полуострову расширить рынки сбыта и повысить качество товаров за счет усиления конкуренции среди производителей.

Авторы исследуют проблему неравенства возможностей для развития экономики в Краснодарском крае и Крыму, обусловленную разным уровнем транспортной доступности из основных урбанистических центров страны, различиями в состоянии потребительского рынка, инвестиционными возможностями, институциональными условиями ведения крупного бизнеса и др. Так, цены на поставляемые с материка товары в Крыму за счет высокой транспортной составляющей издержек могут увеличиваться в 1,5–2 раза. Ввод в эксплуатацию Керченского моста позволит как снизить транспортные издержки поставщиков, так и расширить доступ к рынкам сбыта продукции и для Краснодарского края, и для Крымского полуострова.

Авторские расчеты инвестиционных ресурсов Кубани и Крыма демонстрируют их недостаточность для реализации «Стратегии социально-экономического развития Республики

© Патракеева О.Ю., Иванов Н.П., 2017

Крым до 2030 года», однако необходимые финансовые ресурсы могут быть привлечены из других южных регионов, заинтересованных в расширении кооперационных связей.

**Ключевые слова:** межрегиональное сотрудничество, транспортная инфраструктура, инвестиции, торговля, производство, Краснодарский край, Крым.

Структура экономики Крыма во многом схожа со структурой экономики соседнего региона – Краснодарского края, ее основу составляют сельское хозяйство, промышленность, торговля и рекреационный комплекс (см. рисунок).

После включения Крыма в состав Российской Федерации Краснодарский край приобрел весомого конкурента в сфере туризма, на рынке сбыта винодельческой и сельскохозяйственной продукции и в других сферах [1]. Однако усиление конкуренции становится мощным стимулом для развития производства, улучшения качества предоставляемых услуг.

Перспективно наращивание поставок на полуостров кубанских продуктов питания. Кроме того, АПК Крыма активно развивается, объем его государственной поддержки составляет порядка 3,5 млрд рублей. Перспективны различные формы сотрудничества региона с полуостровом в сфере животноводства, с июня уже начинается экспорт картофеля, в июле – очередь томатов и огурцов.

Поставками в Республику Крым из Краснодарского края занимается около тридцати предприятий, объем отгрузки продукции составляет уже более 13 тыс. т продовольствия [6].

В таблицах 1 и 2 указаны основные товарные позиции межрегиональной торговли Красно-

дарского края и Крыма. Данные агрегировано показывают объемы ввоза и вывоза продуктов питания из одного региона в остальные регионы России, а не только из Краснодарского края – в Крым, и наоборот [8]. Однако логично предположить, что по тем товарным позициям, где наблюдается положительное торговое сальдо в натуральном выражении (мясо и мясо птицы (кроме субпродуктов), растительные масла, сахар, крупы), рассматриваемые регионы могут весьма успешно развивать торговые отношения.

Неравенство возможностей для развития экономики в Краснодарском крае и Крыму обусловлено разным уровнем транспортной доступности из основных урбанистических центров страны, различиями в состоянии потребительского рынка, инвестиционными возможностями, институциональными условиями ведения крупного бизнеса и др. [2].

В ближайшем будущем прогнозируется рост загруженности транспортной инфраструктуры Краснодарского края за счет увеличения грузовой и пассажиропотока в Крым [7]. В любом случае занять равное положение и полноценно конкурировать с курортами Краснодарского края курорты Республики Крым по оценкам экспертов смогут не раньше, чем через десять лет. В целом туристическая инфраструктура на Кубани в боль-

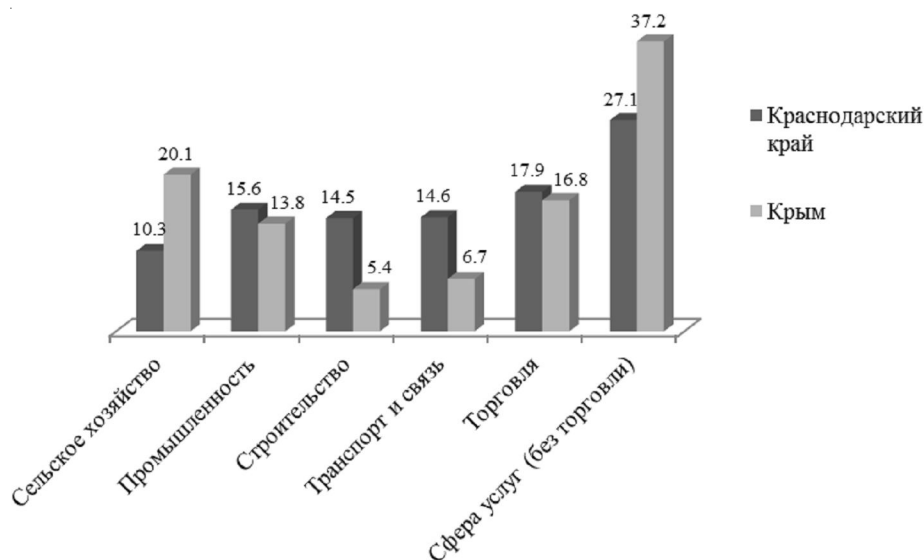


Рисунок. Структура валового регионального продукта Краснодарского края и Крыма, 2014 г.

Примечание. Составлено авторами.

шей степени современна и модернизирована в силу внушительных бюджетных вливаний в краевую туриндурию Краснодарского края.

В результате реализации олимпийского мегапроекта основная доля инвестиций была вложена в инфраструктуру Краснодарского края: отремонтировано 260 км дорог, завершено строительство объездной дороги; реализован главный проект транспортной программы в самом Сочи – дублер Курортного проспекта, 9 из 20 км которого проходит в тоннелях; введена в эксплуатацию совмещенная скоростная автомобильная и железная дорога, связавшая Красную Поляну с Сочи, протяженностью в 48 км и пропускной способностью 8 500 чел./час; реконструирован сочинский аэропорт с пропускной способностью до 2 500 чел./час [5].

В роли серьезного препятствия для развития экономического сотрудничества Крыма с материковой частью России выступают инфра-

структурные ограничения, которые могут быть сняты только через несколько лет. Первым подобным ограничением является именно нехватка инновационной транспортной инфраструктуры, отвечающей современным требованиям, и высокая степень износа уже имеющихся ее объектов [1].

Актуальной проблемой является налаживание поставок с материка в период праздников и в сложных климатических условиях. Кроме того, цены на поставляемые с материка товары в Крыму могут увеличиваться в 1,5–2 раза в основном за счет транспортных издержек. Функционирование Керченского моста позволит как снизить транспортные издержки поставщиков, так и расширить доступ к рынкам сбыта продукции и для Краснодарского края, и для полуострова.

Необходимо привлечение инвестиций в инфраструктурные проекты, направленные на стро-

Таблица 1

**Вывоз основных видов пищевых продуктов организациями-производителями и организациями оптовой торговли**

Годы	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Мясо и мясо птицы (кроме субпродуктов), тыс. т</b>							
Краснодарский край	10,2	15,3	9,8	1,1	1,3	2,0	5,3
Крым						12,5	11,7
<b>Консервы мясные (мясодержащие), тыс. условных банок</b>							
Краснодарский край	11142	9883	9666	307	342	557	349
Крым						–	–
<b>Колбасные изделия, тыс. т</b>							
Краснодарский край	20,7	21,3	19,7	19,1	16,6	17,5	14,2
Крым						0,3	1,1
<b>Сыры и продукты сырные, тыс. т</b>							
Краснодарский край	10,7	4,3	1,8	2,5	0,7	0,5	0,4
Крым						0,006	1,1
<b>Масло сливочное, тыс. т</b>							
Краснодарский край	0,6	1,0	2,0	2,4	1,6	1,7	1,2
Крым						0,098	0,9
<b>Масла растительные, тыс. т</b>							
Краснодарский край	304,7	173,0	153,8	416,7	257,0	364,4	362,4
Крым						–	–
<b>Сахар, тыс. т</b>							
Краснодарский край	1207,5	964,8	954,2	631,6	503,2	545,3	647,6
Крым						–	–
<b>Мука из зерновых и зернобобовых культур, тыс. т</b>							
Краснодарский край	14,9	30,7	47,3	33,1	49,0	40,8	109
Крым						–	1,2
<b>Крупа, тыс. т</b>							
Краснодарский край	41,2	157,8	132,7	200,0	115,7	53,4	69,8
Крым						–	–

Примечание. Составлено по [8].

**Ввоз основных видов пищевых продуктов организациями-производителями  
и организациями оптовой торговли**

Годы	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Мясо и мясо птицы (кроме субпродуктов), тыс. т</b>							
Краснодарский край	24,1	14,7	34,8	52,9	81,0	117,4	106,6
Крым						5,2	6,5
<b>Консервы мясные (мясосодержащие), тыс. условных банок</b>							
Краснодарский край	5943	4945	8700	11686	6797	6850	4829
Крым						696	1124
<b>Колбасные изделия, тыс. т</b>							
Краснодарский край	6,1	24,6	28,7	37,1	41,5	38,2	41,2
Крым						0,7	3,7
<b>Сыры и продукты сырные, тыс. т</b>							
Краснодарский край	4,9	24,1	23,9	25,8	28,2	37,4	41,9
Крым						0,2	1,0
<b>Масло сливочное, тыс. т</b>							
Краснодарский край	0,5	1,1	0,7	1,3	1,8	1,2	1,9
Крым						0,2	0,6
<b>Масла растительные, тыс. т</b>							
Краснодарский край	1,3	11,5	40,4	38,6	153,3	242,1	258,0
Крым						1,3	4,6
<b>Сахар, тыс. т</b>							
Краснодарский край	130,3	51,5	61,4	29,1	35,5	47,4	29,3
Крым						-	2,1
<b>Мука из зерновых и зернобобовых культур, тыс. т</b>							
Краснодарский край	29,3	55,8	65,8	46,9	74,3	76,2	87,8
Крым						-	1,7
<b>Крупа, тыс. т</b>							
Краснодарский край	3,7	37,7	17,9	23,6	17,5	45,8	43,7
Крым						0,5	1,0

*Примечание.* Составлено по [8].

ительство транспортных развязок, улучшение качества железнодорожных и автомобильных перевозок, модернизацию морских портов. В свою очередь данные проекты «генерируют» сопутствующие эффекты на другие секторы экономики (торговля, строительство, машиностроение, агропромышленный комплекс).

Для реализации «Стратегии социально-экономического развития Республики Крым до 2030 года» потребуются финансовые ресурсы в размере 5,8 трлн руб. [9]. Запланировано, что 17,2 % составят средства консолидированного бюджета Республики, 46,6 % – внебюджетные источники, а средства федерального бюджета – 36,2 %.

На основе подхода, предложенного Л.В. Мельниковой [4], определим «инвестиционные ресурсы» рассматриваемых регионов, рассчитав показатель «расчетных инвестиционных ресурсов» как разницу между валовым региональным продуктом (ВРП), региональным фондом заработной платы и доходами консолидированных бюджетов. Данный показатель интерпретируется как доступный для инвестирования «капитал», остающийся у производителя после погашения его обязательств перед «трудом» и «государством». В зависимости от той доли, которую составляют расчетные инвестиционные ресурсы от ВРП, можно охарактеризовать инвестиционный потенциал региона.

Как видно из данных табл. 3, расчетный показатель по Крыму имеет отрицательное значение, что свидетельствует о нехватке инвестиционных ресурсов внутри самого региона.

Инвестиционные решения влияют на уровень показателя капиталоемкости прироста ВРП, и снижение этого показателя может означать, что инвесторы отказываются от долгосрочных дорогостоящих проектов, предпочитая быстро окупающиеся вложения на базе действующих производств, и тогда региональная экономика лишается перспективы долгосрочного роста [4]. Согласно расчетам (см. табл. 4), капиталоемкость экономики Крыма значительно уступает соответствующему показателю Краснодарского края.

**Расчетные инвестиционные ресурсы регионов, 2014 г.**

	Величина инвестиционных ресурсов, млн руб.
Россия	32 448 628
Краснодарский край	840 791,1
Крым	-243 883

Примечание. Составлено авторами.

Таблица 4

**Капиталоемкость валового регионального продукта**

Показатели	Инвестиции в основной капитал, млрд руб.	ВРП, млрд руб.	Капиталоемкость ВРП, руб./руб.
Россия	13902,6	58900,6*	0,24
Краснодарский край	750,2	1792,0	0,42
Крым	29,8	155,6	0,20

Примечание. Составлено авторами. \* – Валовой региональный продукт по субъектам Российской Федерации (валовая добавленная стоимость в текущих основных ценах).

Однако необходимые финансовые ресурсы по статье «внебюджетные источники» могут быть привлечены из других регионов, в частности, от предприятий Краснодарского края, заинтересованных в расширении кооперационных связей.

Развитие горизонтальных коммуникационных связей между Краснодарским краем и Крымом [3], совместных инвестиционных проектов станет основой взаимодействия в области транспорта, энергетики, торговли, промышленного и агропромышленного комплексов, туристического кластеров.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

<sup>1</sup> Статья подготовлена при финансовой поддержке Гранта Президента № МК-218.2017.6 «Формирование информационно-аналитического инструментария для многокритериальной оценки влияния крупномасштабных инфраструктурных проектов на развитие региональной системы (на примере строительства моста через Керченский пролив)».

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Веселов, Д. С. Последствия присоединения Крыма к России для туристского комплекса Краснодарского края / Д. С. Веселов // Курортно-рекреационный комплекс в системе регионального развития: инновационные подходы. – 2014. – № 1. – С. 151–154.

2. Дружинин, А. Г. Актуальные тренды и проблемные ситуации социально-экономической динамики российского Причерноморья / А. Г. Дружинин // Южно-Российский форум: экономика, социология,

политология, социально-экономическая география. – 2015. – № 2 (11). – С. 3–18.

3. Кизим, А. А. Особенности и тенденции организации инвестиционных процессов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры промышленности / А. А. Кизим, Л. Я. Мищенко, И. В. Шевченко // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2014. – № 31. – С. 2–16.

4. Мельникова, Л. В. Капиталоемкость экономического роста и инвестиционные ресурсы регионов / Л. В. Мельникова // Мир экономики и управления. – 2007. – № 2 (7). – С. 178–186.

5. Митрофанова, И. В. Постолимпийское наследие мегапроекта «Сочи-2014»: «белые слоны» и драйверы экономического роста / И. В. Митрофанова, Н. П. Иванов, И. А. Митрофанова, А. Н. Жуков, Г. И. Старокожева // Менеджмент и бизнес-администрирование. – 2014. – № 4. – С. 174–184.

6. Объемы поставок кубанских продуктов в Крым нарастают. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://kuban24.tv/item/obemyi-postavok-kubanskih-produktov-v-kryim-narastyat-139520> (дата обращения: 4.06.2017). – Загл. с экрана.

7. Пучкина, Е. С. Способы финансирования развития транспортной инфраструктуры на региональном уровне / Е. С. Пучкина, А. Н. Сусская // Актуальные проблемы экономики и права. – 2014. – № 4. – С. 170–174.

8. Регионы России. Социально-экономические показатели 2016. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1138623506156](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156) (дата обращения 21.01.2017). – Загл. с экрана.

9. Стратегия социально-экономического развития Республики Крым до 2030 года: Приложение к Закону Республики Крым от 09 января 2017 г. № 352-ЗРК/2017. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: [http://rk.gov.ru/file/strategiya\\_sotsialjno\\_ekonomicheskogo\\_razvitiya\\_respubliki\\_krim\\_do\\_2030.pdf](http://rk.gov.ru/file/strategiya_sotsialjno_ekonomicheskogo_razvitiya_respubliki_krim_do_2030.pdf). – Загл. с экрана.

## REFERENCES

1. Veselov D.S. Posledstviya prisoedineniya Kryma k Rossii dlja turistskogo kompleksa krasnodarskogo kraja [The implications accession of Crimea to Russia for a tourist complex in Krasnodar region]. *Kurortno-rekreativnyj kompleks v sisteme regional'nogo razvitiya: innovacionnye podhody* [Resort-recreational complex in the system of regional development: innovative approaches], 2014, no. 1, pp. 151-154.
2. Druzhinin A. G. Aktual'nye trendy i problemnye situacii social'no-jekonomicheskoy dinamiki rossijskogo Prichernomor'ja [Current trends and problematic situations of socio-economic dynamics of the Russian black sea]. *Juzhno-Rossijskij forum: jekonomika, sociologija, politologija, social'no-jekonomicheskaja geografija* [South-Russian forum: Economics, sociology, political science, socio-economic geography], 2015, no. 2, pp. 3-18.
3. Kizim A.A., Mishhenko L.Ja., Shevchenko I.V. Osobennosti i tendencii organizacii investicionnyh processov v sfere razvitiya transportno-logisticheskoy infrastruktury promyshlennosti [Features and tendencies of investment processes organization in the field of transport and logistics infrastructure industry]. *Nacional'nye interesy: priority i bezopasnost'* [National interests priorities and safety], 2014, no. 31, pp. 2-16.
4. Mel'nikova L.V. Kapitaloemkost' jekonomicheskogo rosta i investicionnye resursy regionov [Capital Intensity of economic growth and investment resources of the region]. *Mir jekonomiki i upravlenija* [World of Economics and Management], 2007, no. 2, pp. 178-186.
5. Mitrofanova I.V., Ivanov N.P., Mitrofanova I.A., Zhukov A.N., Starokozheva G.I. Postolimpijskoe nasledie megaproekta «Sochi-2014»: «belye slony» i drajvery jekonomicheskogo rosta [The post-Olympic legacy of a mega project «Sochi-2014»: “white elephants” and the drivers of economic growth]. *Menedzhment i biznes-administrirovanie* [Management and business administration], 2014, no. 4, pp. 174-184.
6. *Ob'emy postavok kubanskih produktov v Krym narastjat* [Volumes of supplies of products of the Kuban in the Crimea will be increased]. URL: <http://kuban24.tv/item/obemyi-postavok-kubanskih-produktov-v-krym-narastyat-139520>.
7. Puchkina E.S., Susskaya A.S. Sposoby finansirovaniya razvitiya transportnoj infrastruktury na regional'nom urovne [Means of financing the transport infrastructure development at regional level]. *Aktual'nye problemy ekonomiki i prava* [Actual problems of Economics and Law], 2014, no. 4 (32), pp. 170-174.
8. *Regiony Rossi. Social'no-jekonomicheskie pokazateli 2016* [Russian regions. Socio-economic indicators 2016]. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1138623506156](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156).
9. *Strategija social'no-jekonomicheskogo razvitiya Respubliki Krym do 2030 goda* [Socio-economic development Strategy of the Republic of Crimea until 2030]. Annex to the Law of the Republic of Crimea. 09 Jan. 2017, no. 352-3PK/2017. URL: [http://rk.gov.ru/file/strategiya\\_sotsialjno\\_ekonomicheskogo\\_razvitiya\\_respubliki\\_krim\\_do\\_2030.pdf](http://rk.gov.ru/file/strategiya_sotsialjno_ekonomicheskogo_razvitiya_respubliki_krim_do_2030.pdf).

## ECONOMIC COOPERATION OF THE KRASNODAR TERRITORY AND THE CRIMEA REPUBLIC: STRATEGIC PROSPECTS AND LIMITATIONS

**Olga Yurjevna Patrakeeva**

Candidate of Economic Sciences, Scientific Researcher,  
Institute of the Social, Economic and Humanitarian Researches,  
Southern Scientific Center of RAS  
OlgaPatrakeyeva@yandex.ru  
Prosp. Chekhova, 41, 344006 Rostov-on-Don, Russian Federation

**Nikolay Prokofyevich Ivanov**

Doctor of Economic Sciences, Professor,  
Head of Department on the Strategic Development,  
Stavropol State Medical University  
ivanovstv@yandex.ru  
Mira St., 310, 355017 Stavropol, Russian Federation

**Abstract.** The Krasnodar Region and the Crimea are competitors in the markets of individual goods (wine, agricultural products) and services (tourism) and also strategic partners in the agro-industrial complex, in the implementation of large-scale infrastructure projects, etc.

The article identifies specific promising areas for economic cooperation between the Krasnodar Region and the Crimea. It is perspective to increase supplies to the peninsula Kuban food products, namely, vegetables (potatoes, tomatoes, cucumbers), vegetable oils, sugar, cereals. It is logical to assume that this surplus can be exported to the markets of the Krasnodar Territory, according to the calculated surplus of interregional trade for Crimea on meat and poultry meat, other than by-products.

Thus, the strengthening of interregional relations will allow Kuban and the Crimea expanding markets and improve the quality of goods through increased competition among producers.

The article discusses the problem of inequality opportunities for economic development in the Krasnodar region and Crimea, due to different levels of transport accessibility from the main urban centers of the country, differences in the state of the consumer market, investment opportunities, institutional conditions for conducting large business, etc. Thus, high transport cost component of the price of goods supplied from the mainland in the Crimea may increase by 1.5-2 times. The functioning of the Kerch Bridge will allow reducing transport costs of suppliers and expanding access to product markets for the Krasnodar region and the Crimean Peninsula.

The article presents calculations of the “investment resources” of the Kuban and the Crimea, showing the lack of investment resources within the Crimea for the implementation of the “Strategy for the Social and Economic Development of the Crimea Republic until 2030”. Accordingly, the necessary financial resources can be attracted from other regions interested in expanding cooperation links, in particular, by enterprises of the Krasnodar Region.

**Key words:** interregional cooperation, transport infrastructure, investments, trade, production, Krasnodar Region, Crimea.