

DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2019.4.14>

UDC 332.1
LBC 65.23

Submitted: 20.07.2019
Accepted: 30.08.2019

TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE REPUBLIC OF CRIMEA: CONSTRAINTS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT¹

Olga Yu. Patrakeeva

Federal Research Centre The Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences,
Rostov-on-Don, Russian Federation

Svetlana G. Pyankova

Ural State Economic University, Yekaterinburg, Russian Federation

Abstract. The Republic of Crimea has the potential and opportunities for the development of the agricultural and industrial complex, foreign trade relations, and the tourism cluster. However, the lack of modern transport infrastructure is a serious limiting factor for the economic growth of the region. The organization of transport and logistic flows in modern conditions is difficult due to both political and economic factors. It is the current state of the infrastructure which causes additional costs for shipping carriers. According to statistics of the Federal State Statistics Service in the Republic of Crimea, high transportation costs are the third most important limiting factor in the development (after the insolvency of buyers and the lack of financial resources) of the peninsula's trading sector. Creating and modernizing the infrastructure is a systemic task connected both with the improvement of the logistics efficiency of the Crimea and directly with the intensification of the manufacturing sectors, and with the integration of these areas into the economy of the Russian Federation. In order to increase the capacity of freight and passenger transportation, it is necessary to reconstruct the entire transport system of the peninsula. Large-scale projects transforming the transport framework of the peninsula include the construction of the Crimean Bridge, the "Tavrida" highway and the new terminal of the International Airport "Simferopol". The article shows that developing port and logistics facilities, implementing related investment projects require creating an accompanying social and engineering infrastructure. Improving the transport constituent will give a powerful impulse to the development of the tourism sector, will allow to implement the social and economic opportunities of the peninsula by increasing the tourist flow, reducing the cost of transportation, marketing and delivery of goods and the growth of transport accessibility of the territories.

Key words: transport infrastructure, cargo turnover, investment, transit and transport potential, motorways, Crimean Bridge, large-scale projects.

Citation. Patrakeeva O. Yu., Pyankova S.G., 2019. Transport Infrastructure of the Republic of Crimea: Constraints and Prospects of Development. *Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii* [Regional Economy. South of Russia], vol. 7, no. 4, pp. 148-156. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2019.4.14>

УДК 332.1
ББК 65.23

Дата поступления статьи: 20.07.2019
Дата принятия статьи: 30.08.2019

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ: ОГРАНИЧЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ¹

Ольга Юрьевна Патракеева

Федеральный исследовательский центр Южный научный центр Российской академии наук,
г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

© Патракеева О.Ю., Пьянкова С.Г., 2019

Светлана Григорьевна Пьянкова

Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург, Российская Федерация

Аннотация. Республика Крым обладает потенциалом и возможностями для развития агропромышленного комплекса, торговых связей, туристического кластера. Однако отсутствие современной транспортной инфраструктуры является серьезным ограничительным фактором для экономического роста региона. Организация транспортно-логистических потоков в современных условиях затруднительна в силу как политических, так и экономических факторов: текущее состояние инфраструктуры обуславливает дополнительные издержки перевозчиков. Согласно данным Крымстата высокие транспортные расходы являются третьим по значимости ограничивающим фактором развития (после неплатежеспособности покупателей и недостатка финансовых средств) торговой сферы полуострова. Создание и модернизация инфраструктуры системной задачей, связанной как с повышением эффективности логистики Крыма, так и непосредственно с интенсификацией производящих секторов, и интеграции данных сфер в экономику Российской Федерации. Для увеличения пропускной способности грузовых и пассажирских перевозок необходимо проводить реконструкцию всей транспортной системы полуострова. К крупномасштабным проектам, трансформирующим транспортный каркас полуострова, относятся строительство Крымского моста, трассы «Таврида» и нового терминала Международного аэропорта «Симферополь». В статье показано, что развитие портовых, логистических мощностей, реализация смежных инвестиционных проектов требуют создания сопутствующей социальной и инженерной инфраструктуры. Совершенствование транспортной составляющей придаст мощный импульс развитию сферы туризма, позволит реализовать социально-экономические возможности полуострова за счет увеличения туристического потока, сокращения затрат на транспортировку, маркетинг и доставку товаров, а также за счет повышения уровня транспортной доступности территорий.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, грузооборот, инвестиции, транзитно-транспортный потенциал, автомобильные дороги, Крымский мост, крупномасштабные проекты.

Цитирование. Патракеева О. Ю., Пьянкова С. Г., 2019. Транспортная инфраструктура Республики Крым: ограничения и перспективы развития // Региональная экономика. Юг России. Т. 7, № 4. С. 148–156. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2019.4.14>

Введение

Территориальная организация производства представляет собой результат реализованных возможностей, предоставляемых транспортом, поскольку потенциал экономического развития ограничен предельными возможностями транспортной инфраструктуры. Транспортная инфраструктура, характеризующаяся высокой капиталоемкостью и инерционностью, формирует долгосрочный каркас территории.

Реализация крупномасштабных транспортных проектов оказывает существенное влияние на технические и социально-экономические показатели транспортной системы регионов и страны в целом. Зачастую подобные проекты изменяют уровень развития производительных сил, структуру и объемов производства, социально-политические условия в охватываемых ими регионах [Нефедова, 2011; Патракеева, 2018].

Анализ экономического положения и инфраструктурных ограничений Республики Крым

Основу экономики Республики Крым формируют промышленность, торговля, сельское хозяйство, транспортный сектор (см. рис. 1).

Полуостров активно развивает межрегиональные торговые связи. Основными торговыми партнерами Крыма среди российских регионов являются г. Москва и Московская область, г. Севастополь, Ростовская и Калужская области, Краснодарский край, Республика Татарстан (регионы-экспортеры и импортеры одновременно), Владимирская, Рязанская, Тульская и Липецкая области, г. Санкт-Петербург (регионы-импортеры), Самарская, Саратовская, Волгоградская, Астраханская области, Республика Башкортостан (регионы-экспортеры).

Ввоз продукции в Крым превышает объемы вывозимых товаров двукратно, при этом наблюдается стабильное увеличение межрегиональных торговых потоков (см. рис. 2–5).

Регион обладает потенциалом и возможностями для развития таких значимых для общероссийского рынка отраслей, как энергетика, судостроение, пищевая промышленность. Однако развитие сельского хозяйства, промышленности и туризма не принесут значимого эффекта в случае отсутствия соответствующей транспортной инфраструктуры, развитие которой является системной задачей, связанной как с повышением эффективности логистики Крыма, так и непосредственно с интенсификацией производящих секторов, и интеграцией данных сфер в экономику Российской Федерации.

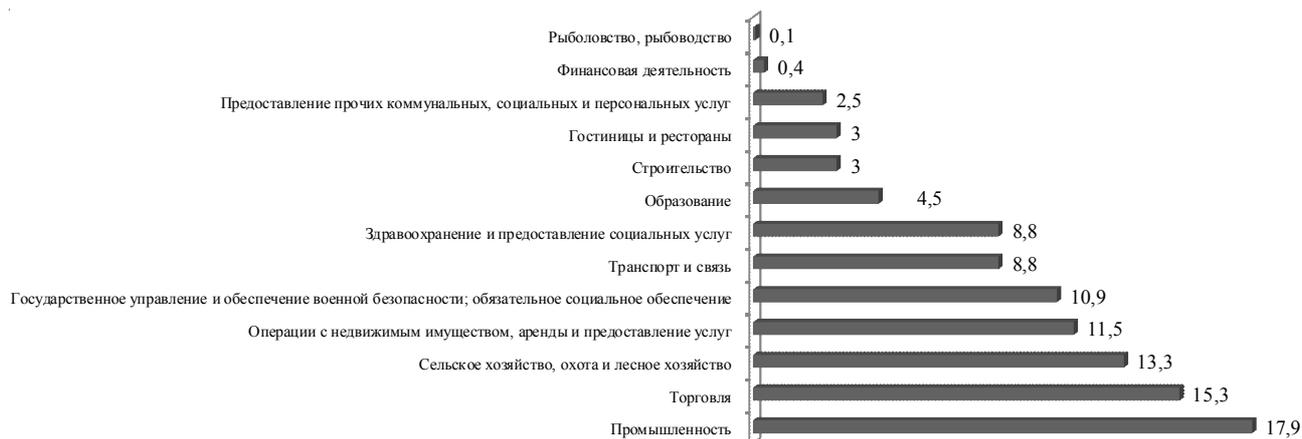


Рис. 1. Структура валового регионального продукта Республики Крым в 2016 г., %

Примечание. Составлено по: [Регионы России, 2018].

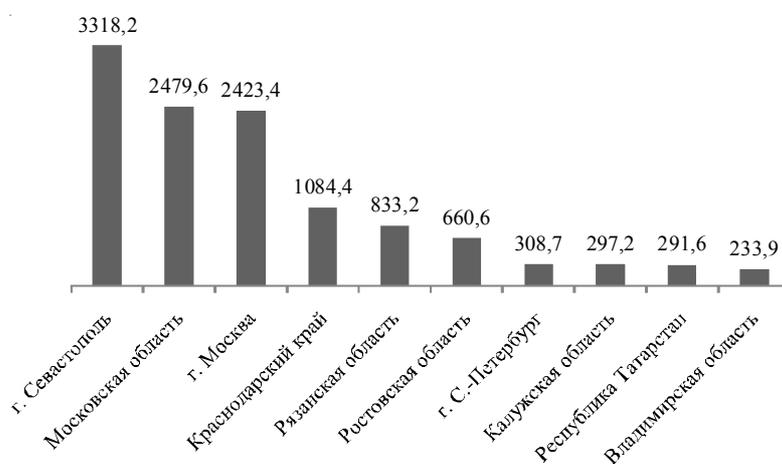


Рис. 2. Основные регионы, в которые осуществлялся вывоз продукции (товаров) из Республики Крым, млн руб., 2015 г.

Примечание. Составлено по: [Торговля Республики Крым ..., 2017; Коваль, 2019].

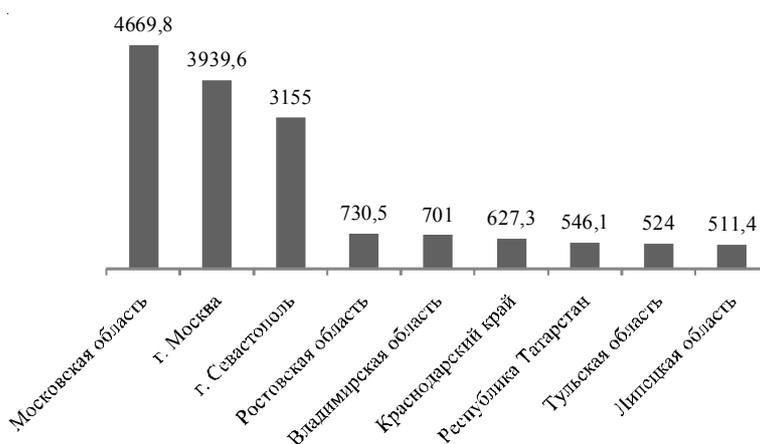


Рис. 3. Основные регионы, в которые осуществлялся вывоз продукции (товаров) из Республики Крым, млн руб., 2016 г.

Примечание. Составлено по: [Торговля Республики Крым ..., 2017; Коваль, 2019].

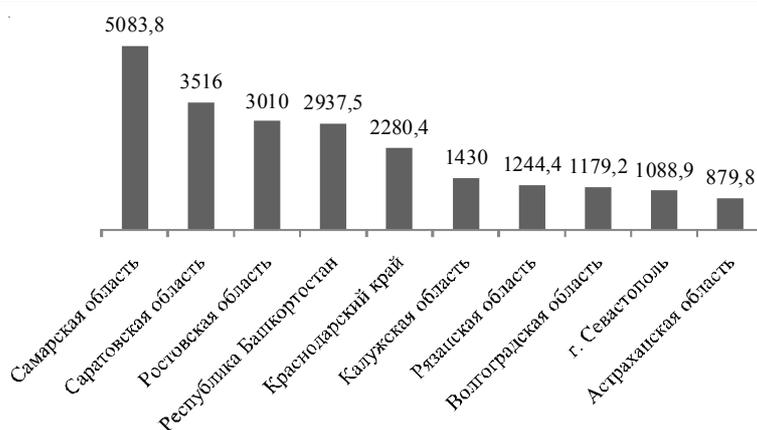


Рис. 4. Основные регионы, из которых осуществлялся ввоз продукции (товаров) в Республику Крым, млн руб., 2015 г.

Примечание. Составлено по: [Торговля Республики Крым ... , 2017; Коваль, 2019]. В более поздних статистических сборниках «Торговля Республики Крым» данные по ввозу/вывозу продукции между регионами отсутствуют.

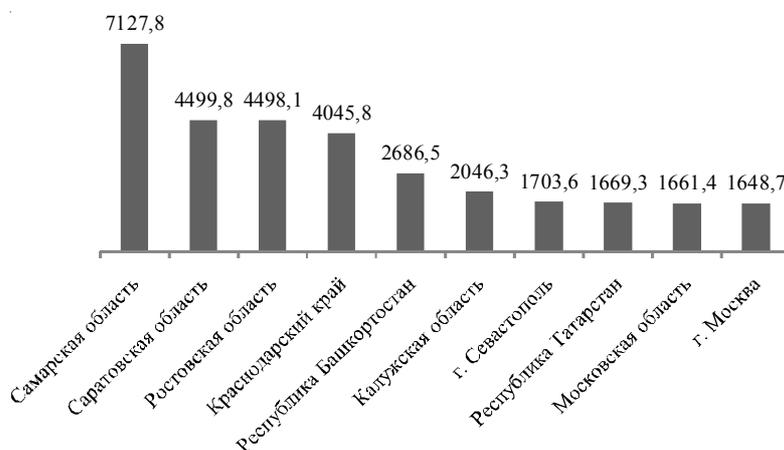


Рис. 5. Основные регионы, из которых осуществлялся ввоз продукции (товаров) в Республику Крым, млн руб., 2016 г.

Примечание. Составлено по: [Торговля Республики Крым ... , 2017; Коваль, 2019].

Организация транспортно-логистических потоков в современных условиях затруднительна из-за политических и экономических рисков: текущее состояние инфраструктуры обуславливает дополнительные издержки перевозчиков [Логанова, Алексина, 2018а]. Так, степень износа основных фондов в сфере транспортировки и хранения на конец 2017 г. составила 95,8 %. По мнению организаций, осуществляющих деятельность в сфере оптовой торговли, высокие транспортные расходы являются третьим по значимости ограничивающим фактором развития данной сферы (см. рис. 6).

Инструменты развития транспортно-логистической инфраструктуры региона

Для преодоления инфраструктурных ограничений со стороны государства в экономику полуос-

трова осуществляются масштабные инвестиции, в основном в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года» [Постановление Правительства РФ ... , 2014]. В данной программе отмечено, что одними из факторов, сдерживающих развитие полуострова, являются неравномерность размещения транзитно-транспортного потенциала территорий и недостаточно эффективное его использование в межконтинентальном, межгосударственном и межрегиональном масштабах, а также противоречия между экологическим развитием агропромышленного, санаторно-курортного, рекреационного и инфраструктурного комплексов. В связи с обозначенными проблемами, 55 % средств, предусмотренных в госпрограмме (общая сумма более 827 млрд руб.), направлены на развитие транспортной инфраструктуры, 12 % – социальной, 10 % – энергетической, 9 % – инженерной.

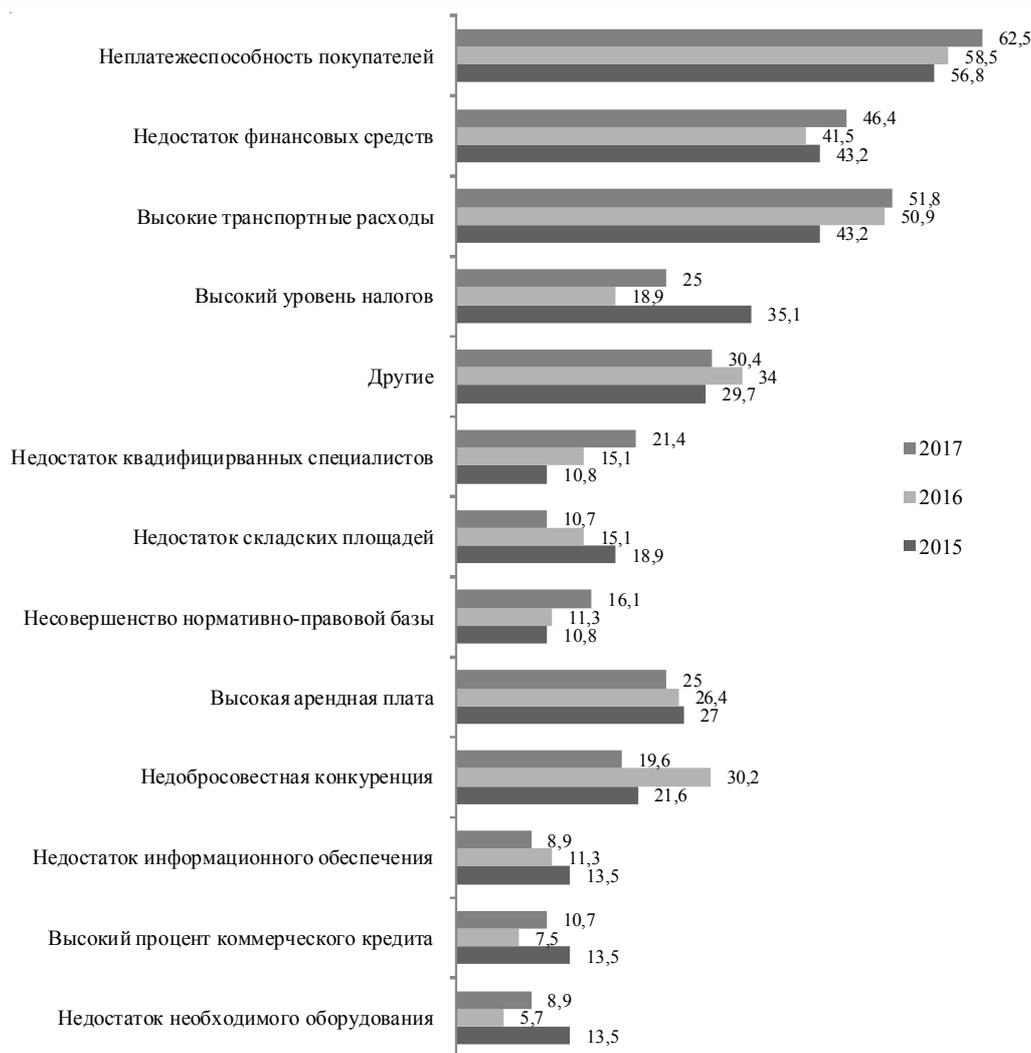


Рис. 6. Факторы, ограничивающие деятельность организаций оптовой торговли (% от общего числа обследованных организаций)

Примечание. Составлено по: [Транспорт и связь Республики Крым ..., 2018: 115].

В настоящее время ограничительный фактор, заключающийся в отсутствии автомобильного и железнодорожного сообщения с материковой частью Российской Федерации, снят. С запуском Крымского моста, ставшего важнейшим звеном кольцевого транспортного коридора вокруг Черного моря, полуостров получил автомобильную и железнодорожную дороги (железнодорожная часть моста планируется к вводу в эксплуатацию в декабре 2019 г.), связывающие его с Россией [Ожегова и др., 2019].

В двадцатилетней перспективе перевозка грузов по Крымскому мосту может увеличиться с начальных 13 млн т до более чем 26 млн т [Строительство транспортного перехода ..., 2015], пассажиропоток – до 10 млн человек в год. Данный уровень перевозок достижим при интенсификации базовых отраслей Краснодарского

края (сельское хозяйство, промышленность, торговля) ввиду снижения стоимости и времени транспортировки товаров в Республику Крым.

Помимо значительного экономического эффекта, проект позволит раскрыть как инвестиционный, курортно-туристический, так и культурный потенциал Крыма: ожидается увеличение туристического потока на 40 % [Гнилицкая, Щербакова, 2018]. Курортный сезон 2018 г. характеризовался увеличением туристического потока в Крым и показал высокую загруженность таких трасс, как Алушта – Судак, Симферополь – Алушта – Ялта, Симферополь – Евпатория.

Однако эксплуатация Крымского моста сопряжена с технико-эксплуатационными рисками, характерными для крупных инвестиционных проектов [Митрофанова и др., 2016]. Важно подчеркнуть, что создание терминальных и распреде-

лительных центров позволит значительно снизить риски перегрузки железнодорожных и автомобильных дорог (рис. 7).

Проблемы в сфере железнодорожного транспорта, а именно высокая изношенность подвижного состава, недостаточный технический уровень, высокие эксплуатационные расходы, приведут к снижению безопасности пассажиро- и грузоперевозок.

После открытия автодорожной части Крымского моста выручка основных морских портов (Феодосийского, Евпаторийского, Ялтинского, Севастопольского и Керченского), обеспечивающих потребности региона в части транспортировки грузов и пассажиров по внутренним водным путям, значительно снизилась по причине спада перевозок грузо- и пассажиропотока. В то же время прогнозируется, что с открытием железнодорожной части моста произойдет увеличение транзитных и экспортных грузопотоков (угля, зерновых и строительных грузов, нефтепродуктов, сжиженного газа и др.) через порты Керчи и Феодосии. Развитие Севастопольского, Ялтинского и Евпаторийского портов будет напрямую зависеть от спроса на пассажирские перевозки в сфере яхтенного и круизного туризма и качества инфраструктуры (наличие соответствующих гидротехнических сооружений, причалов, терминалов, береговой инфраструктуры и др.) [Логунова, Алексахина, 2018].

Таким образом, лишь при условии создания и модернизации транспортной инфраструктуры, ориентированной на эффективное перераспреде-

ление региональных и транзитных грузо- и пассажиропотоков с учетом существующих и перспективных маршрутов, использование моста принесет ожидаемый эффект [Зубков, Рязанова, 2016; Солоп, Паничкина, 2015].

Другими крупномасштабными инфраструктурными проектами, реализуемыми на территории полуострова, являются строительство трассы «Гаврида» с пропускной способностью до 40 тысяч автомобилей в сутки, вдоль которой будут расположены крупные логистические комплексы, складские базы [Крылов, 2018], и запуск нового терминала Международного аэропорта «Симферополь», мощности которого позволяют обслуживать 6,5 млн человек в год.

Совершенствование транспортной составляющей в туристической инфраструктуре Крыма будет способствовать эффективному использованию экономических и социальных возможностей полуострова за счет увеличения туристического потока, сокращения затрат на транспортировку, маркетинг и доставку товаров, а также за счет повышения уровня транспортной доступности территорий [Царенко, Дьяков, Дьякова, 2018; Гагаев, Нехайчук, 2018].

Заключение

Таким образом, крупномасштабные инфраструктурные проекты, реализуемые в Крыму (строительство магистрали «Гаврида», нового терминала в аэропорту Симферополя, ввод в эксплуатацию Крымского моста), трансформиру-

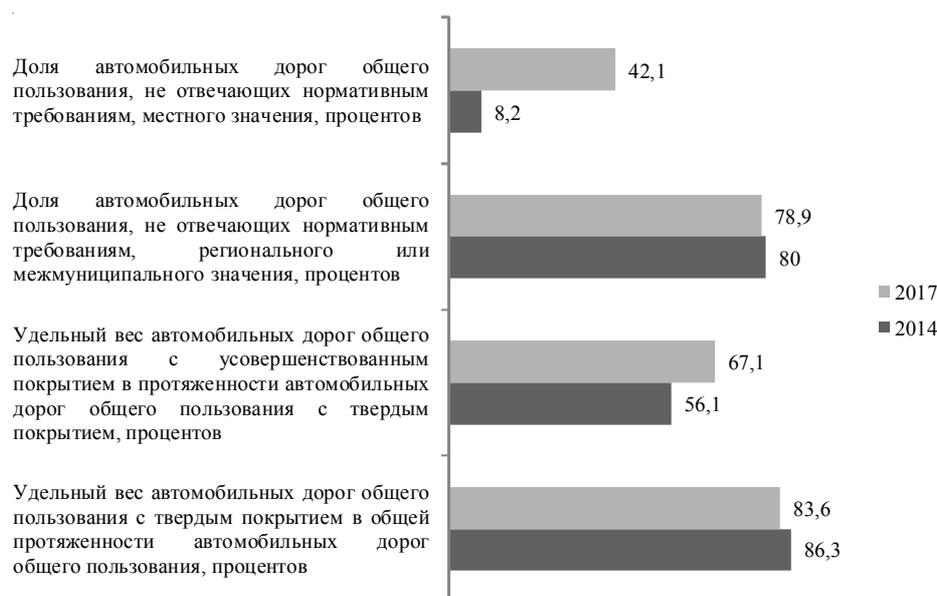


Рис. 7. Общая характеристика автомобильных дорог общего пользования Республики Крым

Примечание. Составлено по: [Транспорт и связь Республики Крым ... , 2018]

ют весь транспортно-дорожный комплекс Крыма, позволяют увеличить объемы грузо- и пассажирооборота в регионе, что будет способствовать активной интеграции Республики Крым в российское и международное транспортное сообщество.

Стратегическое развитие транспортного комплекса Республики Крым возможно при условии повышения привлекательности для частных инвестиций (реализация механизмов государственно-частного партнерства) в создание и модернизацию инфраструктурных объектов.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Публикация подготовлена в рамках реализации Программы фундаментальных исследований Президиума РАН № 10 «Большие вызовы и научные основы прогнозирования и стратегического планирования», № гр. проекта АААА-А18-118011990280-4.

The reported article was carried out in the framework of implementing the Basic Research Program of the Presidium of the Russian Academy of Sciences no. 10 “Big Challenges and the Scientific Basis of Forecasting and Strategic Planning”, gr. project no. АААА-А18-118011990280-4.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- Гагаев С. Ю., Нехайчук Д. В., 2018. Проблемы функционирования сферы транспортных услуг Республики Крым // *Азимут научных исследований: экономика и управление*. Т. 7, № 4 (25). С. 212–214.
- Гнилицкая Т. И., Щербакова Д. А., 2018. Туризм в Крыму: влияние транспортной инфраструктуры на развитие отрасли // *Общество знаний: стратегии, процессы, технологии*. М.: Импульс. С. 29–32.
- Зубков В. Н., Рязанова Е. В., 2016. Перспективы развития транспортных связей регионов Юга России с привлечением перевалочных мощностей портов Крыма // *Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения*. № 3. С. 70–80.
- Коваль В. В., 2019. Современное состояние и тенденции развития предпринимательства в сфере региональной торговли // *Инновационное развитие экономики*. № 1 (49). С. 101–109.
- Крылов П. М., 2018. Проблемы реализации федеральных целевых программ в Республике Крым (транспортно-географические и логистические аспекты) // *Вестник Московского государственного областного университета*. Серия: Естественные науки. № 4. С. 80–89.
- Логунова Н. А., Алексахина Л. В., 2018. Моделирование сценариев развития морского транспортного комплекса Крыма // *Вестник Керченского государственного морского технологического университета*. № 4. С. 101–109.
- Логунова Н. А., Алексахина Л. В., 2018а. Формирование стратегии развития морского транспорта и логистики в Крыму // *Вестник Алтайской академии экономики и права*. № 3. С. 47–54.
- Митрофанова И. В., Иванов Н. П., Митрофанова И. А., Жуков А. Н., 2016. Российские территориальные мегапроекты: риски реализации в условиях неопределенности // *Известия Волгоградского государственного технического университета*. Серия «Актуальные проблемы реформирования российской экономики (теория, практика, перспектива)». № 16 (195). С. 104–113.
- Нефедова Т. Г., 2011. Российские географы – мировому научному сообществу // *Известия Российской академии наук*. Серия географическая. № 3. С. 121–124.
- Ожегова Л. А., Сикач К. Ю., Ожегов А. Ю., Барановская О. В., 2019. Трансформация транспортной сети Республики Крым // *Геополитика и экогеодинамика регионов*. Т. 5, № 2. С. 186–195.
- Патракеева О. Ю., 2018. Модели оценки влияния транспортных проектов на экономическое развитие: методологические и прикладные особенности // *Экономический анализ: теория и практика*. Т. 17, № 5 (476). С. 871–885.
- Постановление Правительства РФ от 11.08.2014 г. № 790 «Об утверждении федеральной целевой программы “Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года”», 2014. URL: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2018/429> (дата обращения 10.07.2019).
- Регионы России. Социально-экономические показатели, 2018 // Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 21.02.2019).
- Солоп И. А., Паничкина Ю. В., 2015. Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры Крыма // *Труды Ростовского государственного университета путей сообщения*. № 4. С. 101–106.
- Строительство транспортного перехода через Керченский пролив. Оценка воздействия на окружающую среду, 2015. URL: rosavtodor.ru/storage/b/2015/09/01/prk_fda.pdf (дата обращения: 28.08.2019).
- Торговля Республики Крым в 2016 году: бюллетень, 2017. Симферополь: Крымстат. 63 с.
- Транспорт и связь Республики Крым. 2017: стат. сб., 2018. Симферополь: Крымстат. 121 с.
- Царенко Н. В., Дьяков М. И., Дьякова Ю. И., 2018. Проблемы развития транспортной составляющей в туристической инфраструктуре Крыма // *Устойчивое развитие социально-экономической системы Российской Федерации: сб. тр. XX Всерос. науч.-практ. конф., г. Симферополь, 30 нояб. – 1 дек. 2018 г.* Симферополь: Ариал. С. 92–96.

REFERENCES

- Gagaev S.Yu., Nekhaychuk D.V., 2018. Problemy funktsionirovaniya sfery transportnykh uslug respubliki Krym [Problems of Functioning of the Sphere of Transport Services in Crimea]. *Azimet nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie* [ASR: Economics and Management], vol. 7, no. 4 (25), pp. 212-214.
- Gnilitskaya T.I., Shcherbakova D.A., 2018. Turizm v Krymu vliyaniye transportnoy infrastruktury na razvitiye otrasli [Tourism in Crimea: The Impact of Transport Infrastructure on the Development of the Industry]. *Obshchestvo znaniy: strategii, protsessy, tekhnologii* [Knowledge Society: Strategies, Processes, Technologies]. Moscow, Impuls Publ., pp. 29-32.
- Zubkov V.N., Ryazanova E.V., 2016. Perspektivy razvitiya transportnykh svyazey regionov Yuga Rossii s privlecheniem perevalochnykh moshchnostey portov Kryma [Prospects of Development of Transport Communications of Southern Region of Russia with Attraction of Transshipment Capacities in the Crimea]. *Vestnik Rostovskogo gosudarstvennogo universiteta putey soobshcheniya*, no. 3, pp. 70-80.
- Koval V.V., 2019. Sovremennoe sostoyanie i tendentsii razvitiya predprinimatelstva v sfere regionalnoy trgovli [Current Situation and Trends in the Development of Entrepreneurship in the Field of Regional Trade]. *Innovatsionnoe razvitiye ekonomiki* [Innovative Development of Economy], no. 1 (49), pp. 101-109.
- Krylov P.M., 2018. Problemy realizatsii federalnykh tselevykh programm v Respublike Krym (transportno-geograficheskie i logisticheskie aspekty) [Problems of Implementation of Federal Target Programs in the Republic of Crimea (Transport-Geographical and Logistics Aspects)]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Estestvennye nauki* [Bulletin of the Moscow State Regional University. Series: Natural Sciences], no. 4, pp. 80-89.
- Logunova N.A., Aleksakhina L.V., 2018. Modelirovaniye stszenariy razvitiya morskogo transportnogo kompleksa Kryma [Modeling Scenarios for the Development of the Maritime Transport Complex of the Crimea]. *Vestnik Kerchenskogo gosudarstvennogo morskogo tekhnologicheskogo universiteta*, no. 4, pp. 101-109.
- Logunova N.A., Aleksakhina L.V., 2018a. Formirovaniye strategii razvitiya morskogo transporta i logistiki v Krymu [Formation of Strategy of Development of Maritime Transport and Logistics in the Crimea]. *Vestnik Altayskoy akademii ekonomiki i prava*, no. 3, pp. 47-54.
- Mitrofanova I.V., Ivanov N.P., Mitrofanova I.A., Zhukov A.N., 2016. Rossiyskie territorialnye megaproekty: riski realizatsii v usloviyakh neopredelennosti [Russian Territorial Megaprojects: Risks of Realization in the Conditions of Uncertainty]. *Izvestiya Volgogradskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya «Aktualnye problemy reformirovaniya rossiyskoy ekonomiki (teoriya. praktika. perspektiva)»*, no. 16 (195), pp. 104-113.
- Nefedova T.G., 2011. Rossiyskie geografyy – mirovomu nauchnomu soobshchestvu [Russian Geographers to the World Scientific Community]. *Izvestiya Rossiyskoy akademii nauk. Seriya geograficheskaya* [Regional Research of Russia], no. 3, pp. 121-124.
- Ozhegova L.A., Sikach K.Yu., Ozhegov A.Yu., Baranovskaya O.V., 2019. Transformatsiya transportnoy seti Respubliki Krym [Transformation of the Transport System of the Republic of Crimea]. *Geopolitika i ekogeodinamika regionov* [Geopolitics and Ecogeodynamics of Regions], vol. 5, no. 2, pp. 186-195.
- Patrakeeva O.Yu., 2018. Modeli otsenki vliyaniya transportnykh proektov na ekonomicheskoe razvitiye: metodologicheskie i prikladnye osobennosti [Models to Assess the Effects of Transport Projects on Economic Growth: Specific Aspects of Methodology and Practice]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika* [Economic Analysis: Theory and Practice], vol. 17, no. 5 (476), pp. 871-885.
- Postanovlenie Pravitelstva RF ot 11.08.2014 g. № 790 «Ob utverzhdenii federalnoy tselevoy programmy “Sotsialno-ekonomicheskoe razvitiye Respubliki Krym i g. Sevastopolya do 2022 goda”», 2014 [Government Resolution of the Russian Federation of August 11, 2014 no. 790 “On Approving the Federal Target Program ‘Socio-Economic Development of the Republic of Crimea and Sevastopol Until 2022’”]. URL: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2018/429> (accessed 10 July 2019).
- Regiony Rossii. Sotsialno-ekonomicheskie pokazateli, 2018 [Russian Regions. Socio-Economic Indicators]. *Federalnaya sluzhba gosudarstvennoy statistiki* [Federal State Statistics Service] URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (accessed 21 February 2019).
- Solop I.A., Panichkina Yu.V., 2015. Problemy i perspektivy razvitiya transportnoy infrastruktury Kryma [Characteristics and Values of Industrial Infrastructure in Crimea]. *Trudy Rostovskogo gosudarstvennogo universiteta putey soobshcheniya*, no. 4, pp. 101-106.
- Stroitelstvo transportnogo perekhoda cherez Kerchenskiy proliv. Otsenka vozdeystviya na okruzhayushchuyu sredu, 2015 [Construction of a Transport Crossing Through the Kerch Strait. Assessment of the Impact on the Environment]. URL: rosavtdor.ru/storage/b/2015/09/01/prk_fda.pdf (accessed 28 August 2019)
- Trgovlya Respubliki Krym v 2016 godu: byulleten, 2017 [Trade of the Republic of Crimea in 2016: Bulletin]. Simferopol, Krymstat Publ. 63 p.

Transport i svyaz Respubliki Krym. 2017: stat. sb., 2018 [Transport and Communication of the Republic of Crimea. 2017: Statistical Compilation]. Simferopol, Krymstat Publ. 121 p.

Tsarenko N.V., Dyakov M.I., Dyakova Yu.I., 2018. Problemy razvitiya transportnoy sostavlyayushchey v turisticheckoy infrastrukture Kryma [Problems of Development of Transport Component in the Touristic Infrastructure of Crimea]. *Ustoychivoe*

razvitie sotsialno-ekonomicheskoy sistemy Rossiyskoy Federatsii: sb. tr. XX Vseros. nauch.-prakt. konf., g. Simferopol, 30 noyab. – 1 dek. 2018 g. [Sustainable Development of Socio-Economic System of the Russian Federation. Collection of Works of the 20th All-Russian Scientific and Practical Conference, Simferopol, November 30 – December 1, 2018]. Simferopol, Arial Publ., pp. 92-96.

Information about the Authors

Olga Yu. Patrakeeva, Candidate of Sciences (Economics), Leading Researcher, Head of the Laboratory of Regional Economics, Federal Research Centre The Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences, Chekhov St., 41, 344006 Rostov-on-Don, Russian Federation, OlgaPatrakeyeva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9320-2327>

Svetlana G. Pyankova, Doctor of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Regional, Municipal Economics and Management, Head of the Department of Commerce, Logistics and Trade Economics, Ural State Economic University, 8 Marta/Narodnoy Voli St., 62/45, 620144 Yekaterinburg, Russian Federation, silen_06@list.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7072-9871>

Информация об авторах

Ольга Юрьевна Патракеева, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, заведующая Лабораторией региональной экономики, Федеральный исследовательский центр Южный научный центр Российской академии наук, просп. Чехова, 41, 344006 г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация, OlgaPatrakeyeva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9320-2327>

Светлана Григорьевна Пьянкова, доктор экономических наук, доцент кафедры региональной, муниципальной экономики и управления, заведующая кафедрой коммерции, логистики и экономики торговли, Уральский государственный экономический университет, ул. 8 Марта/Народной Воли, 62/45, 620144 г. Екатеринбург, Российская Федерация, silen_06@list.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7072-9871>