

## 7.2. КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ – ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

**О.Ю. Патракеева**

**Аннотация.** С присоединением Республики Крым к Российской Федерации появилась острая необходимость преодоления инфраструктурных ограничений, препятствующих развитию связей между материковой частью страны и полуостровом. Решение данной проблемы требует масштабных инвестиций в модернизацию существующей транспортной инфраструктуры, а именно – в строительство новой железнодорожной, автомобильной и портовой составляющих. Показано, что строительство мостового перехода через пролив критически необходимо для стимулирования экономической активности (межрегиональной и международной торговли), наращивания грузо- и пассажиропотоков. Представлены сценарии развития социально-экономических процессов Темрюкского района при условии функционирования Крымского моста, проведена экспертная оценка обозначенных сценариев.

**Ключевые слова:** Керченский пролив, Крымский мост, инфраструктура, порты, грузопотоки, пассажиропотоки, пропускная способность

Керченский пролив, разделяющий Таманский полуостров Краснодарского края и полуостров Крым, является естественной природной преградой на сухопутном пути из Европы на Кавказ, в страны Персидского залива, в Индию. Его максимальная ширина 15 км, минимальная – 4,5 км в районе «порт Крым – порт Кавказ» [Галушак и др., 2014].

На побережье Керченского пролива расположены действующие наиболее крупные портовые комплексы: Керченский морской торговый порт, Керченский морской рыбный порт, порты Крым, Камыш-Бурун, Кавказ [Фашук, Петренко, 2008]. Весной 2014 г. руководством Крыма было принято решение об объединении ряда гаваней полуострова в ГУП РК «Крымские морские порты» (Керченский торговый и рыбный порты, Феодосийский, Ялтинский и Евпаторийский торговые порты, Керченская паромная переправа) [Суконкина, 2015].

В 1980–1990 гг. грузопоток Керченского морского торгового порта формировался за счет промышленного оборудования, стройматериалов, продукции сельскохозяйственного производства и др., затем он направлялся в Турцию, Грецию, Сирию, Ливан, Италию, на Кипр. В начале 2000-х гг. грузопоток сыпучих грузов увеличился с 650 до 2300 тыс. т. Кроме того, в те же годы морскими торговыми партнерами России и Украины являлись Индия, США, Алжир, Египет. Совокупный грузооборот превышал 550 млн т, 10 млн т из них приходилось на нефтепродукты [Фашук, Петренко, 2008].

Объем перевалки грузов за последние годы значительно сократился: если в 2012 г. он составлял 8,5 млн т, то в 2014 г. до 2 млн т. Отрицательное влияние

оказали международные санкции в отношении Крыма (полное прекращение захода иностранных судов в гавани), сокращение объемов украинских грузов более чем в два раза. Хотя говорить о масштабном развитии крымских портов Крыма как экспортных преждевременно, но уже в настоящее время следует выстраивать отношения с перспективными партнерами: Турцией и азиатскими странами [Суконкина, 2015].

Морские грузовые перевозки в Крым осуществляются по трем основным маршрутам: порт Кавказ – Керченский морской рыбный порт, порт Новороссийск – порт Севастополь, а также порт Новороссийск – Керченский торговый порт. Естественно, самым привлекательным маршрутом является первый, где расстояние между портами составляет около 5 км.

До строительства Крымского моста прямое сообщение между материковой частью России и полуостровом осуществлялось паромной переправой между портами Крым и Кавказ (средняя пропускная способность паромной переправы – 100 автомобилей в час при потребности в 2000 автомобилей). Посредством переправы перевозилось до 1,5 млн т грузов (при пропускной способности 2,5 млн т грузов в год) и 0,5 млн пассажиров в год. Основным продуктом, создававшим минимальный транспортный грузопоток при наличии транспортного перехода через Керченский пролив, являлась нефть – из России и Казахстана – в объеме 30 млн т в год. Резервными продуктами для перевозок являлись металл Запорожья, Кривого Рога, строительные материалы, уголь, удобрения, сельхозпродукция. Невысокая пропускная способность переправы привели к уменьшению пассажиропотока и сворачиванию экономических связей территории [Гура, Гура, 2004].

Очевидно, что керченская паромная переправа могла служить только вспомогательным транспортным путем в благоприятное для судоходства время года [Галушак и др., 2014]. Имеющихся мощностей катастрофически не хватало, в связи с чем строительство мостового перехода и сопутствующей инфраструктуры стало важнейшей стратегической задачей развития полуострова.

К 1 мая 2015 г. планируемая пропускная способность Керченской переправы «порт Крым – порт Кавказ» составляла 50 тыс. чел., 10 тыс. легковых автомобилей и 1 тыс. грузовиков в сутки. Однако в связи с тем, что работающих паромов оказалось только два вместо требуемых шести, и ремонтными работами на крымской стороне, план пассажиро- и грузоперевозок не выполнялся [Матишов, 2015].

В рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие республики Крым и города Севастополя до 2020 года» на модернизацию транспортной инфраструктуры выделено 416,5 млрд руб. Преодоление инфраструктурных ограничений, препятствующих развитию связей между материковой частью страны и полуостровом, требует масштабных инвестиций в модернизацию существующей транспортной инфраструктуры, а именно в строительство но-

вой железнодорожной, автомобильной и портовой составляющих. Усиление нагрузки на объекты инфраструктуры в связи с растущими потребностями в грузоперевозках требует комплексной модернизации морских портов и подъездной инфраструктуры, в том числе железнодорожных путей и автомобильных дорог. При отсутствии развитой логистической системы терминальных и распределительных центров как со стороны материка, так и со стороны Крыма увеличение нагрузки на железные и автомобильные дороги и их износа приведет к снижению безопасности движения грузо- и пассажиропотока, что в конечном итоге может негативно отразиться на экономическом росте регионов.

Перспективы развития Крымского полуострова, его портов, туристического кластера напрямую связаны со строительством моста через Керченский пролив, поскольку от него идут новые автомобильные и железнодорожные магистрали, которые создают транспортный путь из Азии в Европу [Камышова, 2014].

Модернизация транспортной инфраструктуры необходима и со стороны материковой части России. Так, предполагается:

- развитие инфраструктуры порта Новороссийск – крупнейшего порта Азово-Черноморского бассейна, увеличение его пропускной способности, а также грузооборота к 2030 г. до 224 млн т в год;

- развитие портовой инфраструктуры на мысе Железный Рог, включение в работу двух контейнерных перегрузочных комплексов, терминала минеральных удобрений и серы, терминал перевалки железной руды и железорудных концентратов, комплексы по перегрузке зерна, стали, угля;

- строительство железнодорожной и автомобильной дорог для соединения запроектированных объектов с транспортным переходом.

Таким образом, в рамках территории рассматриваемого региона необходима работа по следующим направлениям:

- проверка пропускных способностей подходов к транспортному переходу с учетом роста объемов перевозок;

- перераспределение грузопотоков между портами Южного и Крымского округов [Камышова, 2014].

### ***Мост через Керченский пролив – уникальный крупномасштабный инфраструктурный проект***

Реализация стратегических инвестиционных проектов межрегионального и национального масштаба является важным механизмом, стимулирующим рост экономики. Исследование макроэкономических последствий и эффектов от реализации национальных проектов и других масштабных мероприятий инвестиционного характера, а также от благоприятных изменений внешнеэкономической конъюнктуры представляет несомненный научно-практический интерес.

Основная теоретическая предпосылка оценки макроэкономических последствий и эффектов реализации крупных проектов и других масштабных инвестиционных мероприятий заключается в том, что любое хозяйственное мероприятие или явление, инициирующее приток дополнительных доходов в экономику, порождает прирост спроса на конечную продукцию отечественного производства, который в свою очередь распространяется по цепочкам межотраслевых связей, вызывая мультипликативный макроэкономический эффект косвенного характера, оказывая влияние на структуру экономики.

Реализация любого масштабного инвестиционного мероприятия, как правило, сопровождается созданием новых рабочих мест и активной мобилизацией трудовых ресурсов для кадрового обеспечения строительства и последующей эксплуатации вводимых производственных мощностей. Это потребует адекватного развития основных подсистем инфраструктурного окружения инвестиционного проекта, что является стимулом для дополнительных сопутствующих вложений в инфраструктуру проекта и в конечном счете обусловит проявление еще одного пролонгированного косвенного макроэкономического эффекта.

Повышенное внимание к развитию транспортной инфраструктуры в Южном макрорегионе объясняется его геополитическим, экономическим и стратегическим значением в масштабах всей страны. Успешная реализация крупномасштабных транспортных проектов влияет на устойчивое обеспечение внешнеторговых связей Российской Федерации [Кулыгин и др., 2013]. Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., одним из приоритетных проектов являлось «проектирование моста через Керченский пролив» [Транспортная стратегия ... 2014].

Строительство мостового перехода между Таманским и Керченским полуостровами по своим масштабам относится к числу уникальных. В качестве объектов-аналогов с определенными оговорками можно указать такие мосты, как Эресуннский (совмещенный мост-тоннель, включающий 2-путную железную дорогу и 4-полосную автомагистраль через пролив Эресунн, соединяющий Данию и Швецию), Свинесунд (на границе Швеции и Норвегии), Большой Бельт (висячий мост в Дании, протяжённостью 18 км). Актуальность реализации этого проекта возросла в связи с присоединением Крыма к России. При этом мостовой переход имеет еще и международное значение (как составная часть международного транспортного кольца вокруг Черного моря).

Необходимость данного торгово-транспортного сообщения находит подтверждение в истории.

Впервые над вопросом строительства моста задумались англичане в XIX в. Телеграфный путь из Азии в Европу (Лондон – Дели) пролегал именно через Керченский пролив. Предполагалось, что именно по этому маршруту – от Англии до Индии через Крым и Керченский пролив – будет проложена железная дорога. Но проект не был реализован по причине нехватки финансирования.

Российский император Николай II заинтересовался этим вопросом в 1903 г. Однако осуществлению планов помешала Первая мировая война. В 1930-х гг. уже советскими властями планировалось строительство железной дороги с юга Украины – от Херсона – через Крым, по мосту через Керченский пролив и затем вдоль Черноморского побережья Кавказа до Поти. С началом Второй мировой войны в данном направлении работы не прекратились, однако «перешли в руки» Германии. Немецкий план предполагал строительство трансконтинентальной железной дороги из Мюнхена через Керченский пролив в Индию, но он не был реализован из-за изменения положения на фронте. Однако немцы проложили через Керченский пролив канатную дорогу и с ее помощью ежедневно в течение лета и осени 1943-го перебрасывали по 500–800 т груза. Перед отступлением немецкие войска почти полностью разрушили канатную дорогу. После этого советские инженеры все же смогли ее восстановить и в феврале 1944-го канатная переправа над Керченским проливом протяженностью 5100 м снова начала действовать и в определенный период являлась единственным средством доставки грузов на крымский полуостров.

Город Керчь был освобожден 11 апреля 1944 г. Государственный комитет обороны принял решение о строительстве железнодорожного моста. Предварительно рассматривались два варианта трассы: Южный (от косы Тузла на Камыш-Бурун) и Северный (от косы Чушка к поселку Опасная). На месте был выбран Северный вариант, и уже 3 ноября 1944 г. по мосту прошел первый поезд от станции Крым до станции Кавказ (рис. 1).

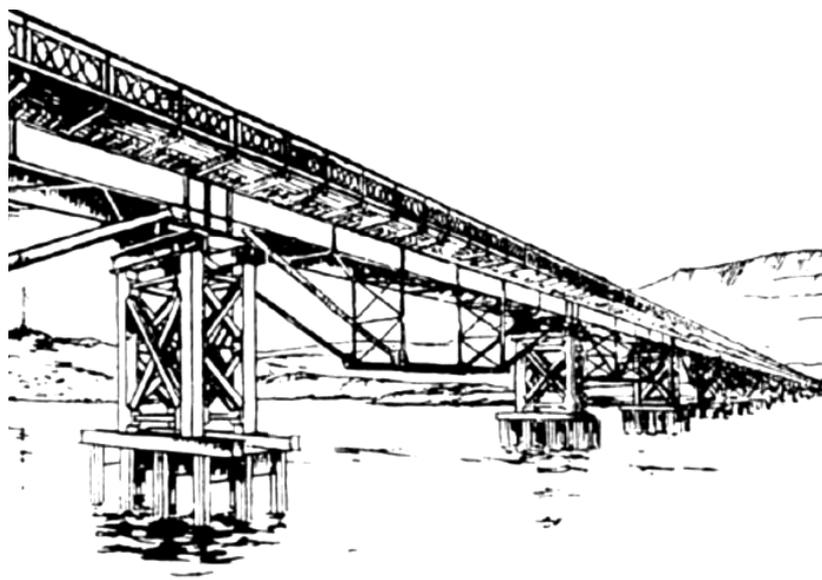


Рис. 1. Временный мост над Керченским проливом. Октябрь 1944 г.  
[История. Мост через Керченский пролив, 2003]

Однако мост просуществовал недолго: причиной его разрушения стал ледостав. 19 февраля 1945 г. мост через Керченский пролив под напором большой массы льда, движимый сильным северо-восточным ветром со стороны Азовского моря, был полностью разрушен [Руденко, Космин, 2008].

После аварии вопрос о судьбе моста не раз выносился на обсуждение. Правительственная комиссия рекомендовала запроектировать и выстроить новый мост. Варианты моста – в высоком уровне и в низком с разводным пролетом – были спроектированы в 1945–1946 гг. Стоимость моста в высоком варианте составила порядка 2 млрд руб. (в ценах, действовавших до 31.12.1949). Однако проект не был поддержан Сталиным, и идея постоянного мостового перехода через Керченский пролив стала неактуальна.

С присоединением в 2014 г. Республики Крым к Российской Федерации появилась острая необходимость преодоления инфраструктурных ограничений, препятствующих развитию связей между материковой частью страны и полуостровом. Решение данной проблемы требует масштабных инфраструктурных инвестиций, а именно в строительство новой железнодорожной, автомобильной и портовой инфраструктуры (в Евпатории, Феодосии, Керчи, Ялте), реконструкцию автодороги Херсон – Джанкой – Феодосия – Керчь, модернизацию аэропортов в Керчи и Севастополе, в электрификацию крымских железных дорог и др. Удаленность и относительная труднодоступность Керчи отрицательно сказывались на инвестиционной привлекательности территории. Однако строительство моста позволит коренным образом изменить ситуацию в данной части Крыма и значительно повысить инвестиционную привлекательность Керчи, потенциал которой в настоящее время недооценен.

С запуском Крымского моста полуостров получил автомобильную и железнодорожную (с декабря 2019 г.) дороги, связывающие его с Россией. Кроме того, мостовой переход сократил путь из Херсона в Новороссийск на 450 км, стал важнейшим звеном кольцевого транспортного коридора вокруг Черного моря. Важно отметить, что строительство моста совмещено с прокладкой электрокабелей, водопровода и газовой трубы, таким образом, между полуостровом Крым и Кубанью проведены все необходимые коммуникации.

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], в то время как грузопоток через Керченскую паромную переправу составлял до 10 млн т грузов. Данный уровень достигим при интенсификации базовых отраслей Краснодарского края (сельское хозяйство, промышленность, торговля) ввиду ключевого влияния снижения стоимости и времени транспортировки товаров в Республику Крым.

Предполагается, что транспортный переход «Керчь – Кубань» будет способен обеспечить перемещение через пролив до 10 млн чел. в год, а также будет эксплуатироваться для транспортировки сжиженного газа в железнодорожных и автомобильных цистернах. Помимо значительного экономического эффекта,

проект позволит раскрыть как инвестиционный, курортно-туристический, так и культурный потенциал Крыма и Краснодарского края.

Однако эксплуатация Крымского моста сопряжена с определенными рисками, присущими крупномасштабным проектам [Митрофанова и др., 2016]. Важно подчеркнуть, что при отсутствии развитой логистической системы терминальных и распределительных центров как со стороны материка, так и со стороны Крыма увеличение нагрузки на железные и автомобильные дороги и их износа приведет к снижению безопасности движения грузо- и пассажиропотока, что в конечном итоге может негативно отразиться на экономическом росте регионов. Таким образом, лишь при условии развития сопутствующей мосту терминально-логистической инфраструктуры, ориентированной на эффективное перераспределение региональных и транзитных грузопотоков между различными видами транспорта с учётом существующих и перспективных международных торговых маршрутов, использование моста принесет ожидаемый эффект [Зубков, Рязанова, 2016].

В настоящее время особое внимание уделяется развитию портовой инфраструктуры. Так, на мысе Железный Рог осуществляется реализация проекта «Создание сухогрузного района порта Тамань». Проект создается для усиления мощности портов Азово-Черноморского бассейна Южного региона и предполагает строительство глубоководного морского порта на территории 850 га с глубинами до 20 м. Проектная мощность к 2030 г. должна составить 94 млн т грузов (в том числе угля, серы и минеральных удобрений, железной руды, железорудных концентратов, зерна, стали).

Для решения проблемы дефицита электроснабжения транспортной инфраструктуры на Таманском полуострове разработана система электроснабжения с учетом проекта на участке Вышестеблиевская – Портовая.

Расширение акватории порта Кавказ позволит увеличить перевалку российских грузов с 7 до 15–20 млн т с использованием крупнотоннажных судов-накопителей. В этих целях рассматривается включение части акватории с глубинами до 27,6 м в границы порта Кавказ [Камышова, 2014].

В ближайшем будущем прогнозируется рост загруженности транспортной инфраструктуры Краснодарского края за счет увеличения грузо- и пассажиропотока в Крым [Миротин и др., 2016а]. 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 большей степени современна и модернизирована в силу внушительных бюджетных вливаний в краевую туристическую индустрию Краснодарского края.

На субъекты Южного федерального округа приходится 8,3 % общего грузооборота автомобильного транспорта страны (табл. 2).

Кроме того, на Краснодарский край приходится около 40 % перевозок грузов железнодорожным транспортом (табл. 3).

**Таблица 2.** Грузооборот автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности (без субъектов малого предпринимательства), млн тонно-км

Территория	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Российская Федерация	82 515,6	87 841,4	97 062,5
Южный федеральный округ	8371,2	8349,3	8059,4
Республика Адыгея	161,5	136,6	154,2
Республика Калмыкия	20,7	11,4	7,1
Республика Крым		105,7	110,6
Краснодарский край	3426,9	3369,7	3501,1
Астраханская область	95,2	118,5	114,5
Волгоградская область	1137,4	1192,9	1319,7
Ростовская область	3529,5	3403,8	2841,6
г. Севастополь	–	10,7	10,7

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

**Таблица 3.** Погрузка грузов на железнодорожном транспорте общего пользования, тыс. т

Территория	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Российская Федерация, млн т	1217,9	1227,0	1266,5
Южный федеральный округ	75 188,4	76 788,0	87 203,0
Республика Адыгея	922,5	954,3	819,2
Республика Калмыкия	35,9	35,2	23,7
Республика Крым		1892,4	1892,6
Краснодарский край	31 349,7	31 284,8	33 767,4
Астраханская область	8075,4	7895,5	7806,8
Волгоградская область	16 857,2	16 496,2	18 098,1
Ростовская область	17 947,6	18 229,6	24 795,2
г. Севастополь	–	–	–

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

В силу географических особенностей Краснодарский край является основной площадкой, через которую на Крымский полуостров поступают российские товары.

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.

Наращивание взаимовыгодной внешнеторговой деятельности регионов выступает обеспечительным условием экономической безопасности национальной экономики. Краснодарский край имеет уникальное геостратегическое положение. Региону доступен выход к Черному морю

и Средиземноморскому бассейну. Кроме того, рассматриваемый регион обеспечивает транзит внешнеторгового грузопотока не только России, но ряда стран СНГ (Белоруссии, Казахстана и др.), способствуя тем самым их интеграции в мировую экономическую систему [Устинов, 2016].

Согласно экспертным оценкам, экспортные (увеличение товарооборота со странами ШОС [Миротин и др., 2016б]) и межрегиональные грузопотоки в Южном регионе будут стабильно расти. Создание и ввод в эксплуатацию терминалов в порту Тамань позволит разделить грузопотоки между портами Тамань и Новороссийским морским торговым портом [Зубков, Рязанова, 2016]. Расширение грузооборота Новороссийского порта планируется за счет реализации инвестиционных проектов, направленных на расширение контейнерного и реконструкцию зернового терминалов, строительство комплекса минеральных удобрений.

Вступление России во Всемирную торговую организацию повлияло на все отрасли отечественного производства. В транспортной отрасли, в частности в портовом комплексе, это обстоятельство повлияло на снижение конкурентоспособности портов. Для участия в конкурсе на создание особых экономических зон портового типа (ПОЭЗ) в портах Кавказ и Тамань проводится совместная работа администрации муниципального образования Темрюкский район с департаментом инвестиций и проектного сопровождения Краснодарского края.

Как видно из таблицы 4, основные морские порты Азово-Черноморского бассейна используются на уровне, значительно меньшем их пропускной способности.

**Таблица 4.** Сводная таблица по отдельным портам Азово-Черноморского бассейна

Название порта	Пропускная способность, млн т в год	Грузооборот, млн т, 2016 г.	Грузооборот, млн т, 2017 г.
Новороссийск	208,8	131,4	147,4
Туапсе	37,6	25,2	26,6
Кавказ	30,2	33,2	35,3
Ростов-на-Дону	17,9	12,9	14,9
Тамань	17,7	13,5	14,9
Азов	12,5	6,6	8,54
Темрюк	8,350	2,9	3
Ейск	5,65	4,3	4,6
Таганрог	4,9	2,3	3
Керчь	нет данных	9,6	9,5

Составлено по данным [Динамика развития морских портов России, 2018; Федеральное агентство морского и речного транспорта, 2018].

Одновременно с этим порт Кавказ стабильно перегружен, что в свою очередь препятствует экономической интеграции Крыма с другими южными регионами. Однако при условии реинжиниринга инфраструктуры морских портов, а также после ввода в эксплуатацию Крымского моста, транспортная нагрузка на порт Кавказ будет снижена [Миротин и др., 2016в].

Таким образом, усиление нагрузки на объекты инфраструктуры в связи с растущими потребностями в грузоперевозках требует комплексной модернизации морских портов и подъездной инфраструктуры, в том числе железнодорожных путей и автомобильных дорог. В целях успешной работы и загрузки морских портов Юга России необходимо грамотное и обоснованное распределение грузовой базы между ними.

Анализ планов развития района Керченского пролива показывает, что данная территория практически не используется как курортная зона, и существенный рост сектора туризма не предполагается. Выбор направления хозяйственного освоения побережья Керченского пролива сделан в пользу развития портового хозяйства.

В качестве основных сценариев развития социально-экономических процессов Темрюкского района при условии функционирования Керченского моста выделим следующие:

1. *«Активное развитие портового хозяйства – увеличение нагрузки на природную среду»* предполагает сохранение напряженного режима судоходства через Керченский пролив; строительство дорожной инфраструктуры, позволяющей доставлять стройматериалы для строительства мостового перехода и подходов к нему, строительных площадок; увеличение потока автомобильного и железнодорожного транспорта, увеличение отходов производства и потребления. По мере развития экономики республики Крым на эксплуатационной стадии мостового перехода, развитие данной специализации только увеличится ввиду повышения спроса на строительные материалы в Крыму и меньшей себестоимостью водной транспортировки. Строительство моста через Керченский пролив даст толчок к росту экономики Темрюкского района, а именно, к развитию дорожной инфраструктуры, сопутствующих отраслей промышленности, росту рынка недвижимости, реализации проектов по строительству жилья, гостинично-рекреационных комплексов, созданию новых рабочих мест.

В рамках рассматриваемого сценария антропогенное давление на прибрежную территорию будет увеличиваться за счет экстенсивного и интенсивного развития транспортного и промышленного сектора, а также за счет трудовых мигрантов. Таким образом, реализация данного сценария имеет высокие экологические риски и исключает туристическую специализацию района Края.

2. *«Развитие традиционных промышленных секторов и сельского хозяйства»*. Данный сценарий предполагает интенсификацию базовых отраслей района ввиду ключевого влияния снижения стоимости их транспортировки в

Республику Крым. Отрицательный эффект агропромышленной деятельности, проявляющийся в деградации почв, загрязнении пестицидами водных объектов, загрязнении почв тяжелыми металлами, усилится. При неумеренном использовании удобрений, пестицидов и ядохимикатов произойдет загрязнение и истощение почв. Последствием может стать также истощение рыбных запасов, поскольку вредные выбросы, пройдя через грунтовые воды, попадают в реки и лиманы. Антропогенное давление на природную среду увеличится за счет промышленной и демографической нагрузки.

3. *«Приоритетное развитие портового хозяйства и агропромышленного комплекса при сохранении рекреационного потенциала».* Данный сценарий предполагает не только интенсификацию базовых отраслей района ввиду ключевого влияния снижения стоимости их транспортировки в Республику Крым, но и использование якорного эффекта Крыма как сопредельной территории, создающего побочный/дополнительный туристический поток в рассматриваемом районе. Необходимо отметить, что строительство портов и промышленное производство взаимосвязаны. Для портовой деятельности и рекреации характерен комменсализм. Нейтральны по отношению друг к другу сельское и портовое хозяйство, туризм и сохранение природных экосистем. В рамках данного сценария предполагается установление водоохранных зон водных объектов и в их пределах прибрежных защитных полос, а также ограничения режима хозяйственной деятельности в них и недопущение свалок ТБО. Реализация данного сценария, предполагающего развитие соответствующих объектов при сохранении текущего уровня воздействия, потребует специальных мер по территориальному планированию, а также созданию специальных объектов природоохранного характера.

4. *«Развитие рекреационного комплекса при сопутствующем портовом строительстве»* предполагает установление режимов и ограничений строительной и хозяйственной деятельности для территории с учетом состояния ее природного комплекса, проведение берегозащитных мероприятий с учетом перспективного расширения курортно-санаторного использования берега. При этом неизбежно ограничение роста портового хозяйства, промышленности, сельского хозяйства. Ввиду преобладания в структуре населения Темрюкского района сельских жителей, перспективным направлением может являться развитие сельского туризма. Необходимо отметить, что данный сценарий также потребует создание водоохранных зон водных объектов и в их пределах прибрежных защитных полос. Следствием развития туризма станет создание альтернативных форм занятости, положительное изменение социально-экономического климата в местных сообществах, укрепление общинных форм взаимодействия селян, сохранение местных обычаев и традиций проживающих на территории района народов. Таким образом, данный сценарий потребует не только существенных вложений в природоохранные объекты, но и затрат на специальные программы развития туризма на организационном уровне, в том числе на уровне местного населения.

Обозначим основные риски и возможности развития рассматриваемой территории (табл. 5) и проведем их экспертную оценку в рамках представленных сценариев.

**Таблица 5.** Основные возможности и риски развития Темрюкского района\*

Возможности	Риски
– инвестиционная привлекательность производящих секторов экономики: сельского хозяйства, промышленности (характерно в большей степени для второго сценария);	– увеличение антропогенной нагрузки: деградация и загрязнение почв, загрязнение поверхностных и подземных вод, несанкционированные свалки ТБО (характерно для первого и в меньшей степени для второго сценария);
– создание сопутствующей социальной и инженерной инфраструктуры в результате развитие портовых, логистических мощностей, а также смежных инвестиционных проектов (характерно для первого сценария);	– износ берегозащитных и берегоукрепительных сооружений, объектов коммунальной инфраструктуры водоснабжения и канализации (характерно для первого сценария в зависимости от интенсивности его реализации);
– создание рабочих мест для сельского населения ввиду возрождения рыбохозяйственного комплекса (характерно для второго сценария);	– снижение темпов роста экономики относительно потенциальных и повышение нагрузки на бюджет в случае неадекватного планирования и реализации программ по развитию туризма и природоохранных мероприятий (характерно в большей степени для четвертого сценария, в меньшей степени для третьего)
– диверсификация экономики района ввиду развития туристического кластера (характерно в большей степени для четвертого сценария, в меньшей степени для третьего)	

\* Составлено автором.

В целом первый и второй сценарий являются инерционными по причине минимальных дополнительных вложений на их реализацию ввиду опоры на экстернальные эффекты строительства Крымского моста. Соответственно относительное преимущество факторов первого либо второго сценария будет зависеть от интенсивности реализации программ развития Республики Крым, а также роста его экономики. В случае повышенных темпов капитального строительства первый сценарий будет иметь преимущественное влияние. Третий и четвертый сценарии являются менее инерционными ввиду необходимости вложений в дополнительную природоохранную инфраструктуру, а также – в специальные программы организационно-стимулирующего характера (в случае четвертого сценария).

Для первых двух сценариев характерны высокие экологические риски, обусловленные возрастающей антропогенной нагрузкой. В то же время возможности развития основных секторов экономики (агропромышленного ком-

плекса, транспорта) реализуются максимально. Третий сценарий подразумевает развитие экономики меньшими темпами, чем при сценариях «Активное развитие портового хозяйства – увеличение нагрузки на природную среду» и «Развитие традиционных промышленных секторов и сельского хозяйства», риски при нем снижаются вследствие снижения интенсивности хозяйственной деятельности. При четвертом сценарии возможности роста экономики напрямую связаны с развитием сектора туризма. Реализация подобного сценария требует максимального снижения негативного влияния хозяйственной деятельности на окружающую среду.

Таким образом, ввиду инерционного характера наиболее вероятными являются сценарии «Активное развитие портового хозяйства – увеличение нагрузки на природную среду» и «Развитие традиционных промышленных секторов и сельского хозяйства». Предпочтительными с точки зрения концепции устойчивого развития территории является сочетание третьего и четвертого сценариев. Однако данная траектория развития предполагает планирование соответствующих вложений, резервирование соответствующих бюджетных средств, а также – планирования регуляторных мер, в том числе в части контроля их исполнения [Цыганов, Кадымов, 2014].

*Публикация подготовлена в рамках реализации ГЗ ЮНЦ РАН, № гр. проекта АААА-А19-119011190184-2.*

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Галушак В.С., Овчинников И.Г., Овчинников И.И., Пестряков А.Н., Бахтияров К.Н. Мостовой переход через Керченский пролив (история, реальность, будущее) // Интернет-журнал «Науковедение». 2014. № 5. С. 28. URL: <https://naukovedenie.ru/PDF/16KO514.pdf>

Гура Г.С., Гура Г.И. Причерноморье – емкий инновационный полигон развития транспортной сети России в XXI веке // Вестник РГУПС. 2004. №2. С. 64–71.

Динамика развития морских портов России, 2018 // Информационное агентство REX. URL: <http://www.iarex.ru/articles/55388.html>

Зубков В.Н., Рязанова Е.В. Перспективы развития транспортных связей регионов Юга России с привлечением перевалочных мощностей портов Крыма // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. 2016. № 3. С. 70–80.

История. Мост через Керченский пролив. 2003 // Керчь – это мой город. URL: <http://www.kerch.com.ru/articleview.aspx?id=1277>

Камышова Ю.И. Перспективы развития транспортных подсистем южного региона и Крымского полуострова России // Труды Ростовского государственного университета путей сообщения. 2014. № 4. С. 35–38.

Кулыгин В.В., Месропян К.Э., Патракеева О.Ю. Методика оценки крупномасштабных инвестиционных проектов межрегионального характера // Региональная экономика: теория и практика. 2013. № 22. С. 8–18.

Матишов Г.Г. Исторические и геополитические угрозы национальной безопасности: Азово-Причерноморье и Прикаспий в XXI веке. Ростов н/Д.: Изд-во ЮНЦ РАН, 2015. 304 с.

*Миротин Л.Б., Федосеенко С.М., Яменсков А.И., Лебедев Е.А., Супрун О.С.* Развитие транспортно-коммуникационных и транзитных возможностей Азово-Черноморского региона Юга России // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2016а. № 2. С. 41–51.

*Миротин Л.Б., Лебедев Е.А., Федосеенко С.М., Тихомиров М.А.* Организация транспортного обеспечения транзитных грузопотоков Юга России // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2016б. № 3. С. 241–247.

*Миротин Л.Б., Яменсков А.И., Федосеенко С.М., Лебедев Е.А., Супрун О.С.* Динамика использования основных портов Азово-Черноморского бассейна (Юга России) // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2016в. № 1. С. 255–261.

*Митрофанова И.В., Иванов Н.П., Митрофанова И.А., Жуков А.Н.* Российские территориальные мегапроекты: риски реализации в условиях неопределенности // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2016. № 16 (195). С. 104–113.

Регионы России, 2018 // Федеральная служба государственной статистики (официальный сайт). 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) (дата обращения 21.01.2019).

*Руденко М.С., Космин В.В.* Мост через Керченский пролив: страницы истории // Путь и путевое хозяйство. 2008. № 6. С. 37–40.

Строительство транспортного перехода через Керченский пролив. Оценка воздействия на окружающую среду. ПРЕСС-КИТ. 2015 // Федеральное дорожное агентство «Росавтодор». URL: [rosavtodor.ru/storage/b/2015/09/01/prk\\_fda.pdf](http://rosavtodor.ru/storage/b/2015/09/01/prk_fda.pdf) (дата обращения 15.05.2018)

*Суконкина Ю.* Закрытая гавань. Грузооборот портов Крыма катастрофически падает, а тарифы отпугивают клиентов. 2015 // Российская газета. URL: <http://m.rg.ru/2015/07/09/reg-kfo/port.html>

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <http://rosavtodor.ru/documents/official/2705.html>

*Устинов В.В.* Новые подходы к модернизации паромной переправы между полуостровом Крым и Северным Кавказом в процессе интеграции транспортной системы на Юге России // Транспортное дело России. 2016. № 6. С. 25–26.

*Фащук Д.Я., Петренко О.А.* Керченский пролив – важнейшая транспортная артерия и рыбопромысловый район Азово-Черноморского бассейна // Юг России: экология, развитие. № 1. 2008. С. 15–22.

Федеральное агентство морского и речного транспорта. Реестр морских портов. URL: [http://www.morflot.ru/portyi\\_rf.html](http://www.morflot.ru/portyi_rf.html)

*Цыганов В.В., Кадымов Д.С.* Методы экспертизы крупномасштабного транспортного проекта // Образовательные ресурсы и технологии. 2014. № 4. С. 22–27.

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

**Патракеева Ольга Юрьевна** – к.э.н., в.н.с. ЮНЦ РАН; [OlgaPatrakeyeva@yandex.ru](mailto:OlgaPatrakeyeva@yandex.ru)