Ретроспективный анализ транспортной инфраструктуры Крыма в контексте преодоления текущего экономического кризиса.

Retrospective analysis of tourist transport infrastructure of Crimea in the context of overcoming the current economic crisis.

Адашова Т.А.

T. Adashova

В статье проводится ретроспективный анализ работы представленных на полуострове видов транспорта и их возможностей, рассматриваются особенности формирования и современного состояния туристской транспортной инфраструктуры в Республике Крым. Особое внимание уделяется перспективам транспортного сообщения, связанным с современными проектами: строительством мостового перехода через Керченский пролив, новых автомобильных и железнодорожных путей сообщения; модернизацией имеющейся инфраструктуры морских портов и аэропортов. Автор затрагивает вопросы значимости транспортной доступности в Республику Крым и внутри нее, сказывающейся на эффективности социально-экономического развития региона в условиях преодоления текущего экономического кризиса.

The article presents a retrospective analysis of operation and capacity of means of transport on the peninsula , the features of the formation and the current state of tourist transport infrastructure in the Republic of Crimea. Particular attention is paid to the prospects of transportation connected with modern projects: construction of a bridge across the Kerch Strait, new roads and railways, modernization of the existing infrastructure of seaports and airports. The author touches upon issues of significance of transport accessibility to Crimea and efficiency of the socio-economic development of the region in terms of overcoming the current economic crisis.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, авиационное сообщение, морское сообщение, автомобильные дороги, железные дороги, паромная переправа, керченский мост.

Key words: transport infrastructure, air service, sea links, roads, railways, ferry, Kerch bridge.

В условиях современной политической ситуации, вызванной изменениями геополитического положения России и последовавшим за ним экономическим кризисом, пристального внимания заслуживают вопросы социально-экономического развития нового субъекта РФ – Республики Крым. На протяжении многих десятилетий (1954 – 1991 гг.), находясь в составе единого союзного государства СССР, она была административной единицей УССР, а в 1991 г. автоматически отошла под юрисдикцию независимого государства Украины. Вхождение территории полуострова Крым в состав РФ в марте 2014 г., безусловно, открывает новые перспективы развития для страны. Однако надо признать, что в целом уровень социально-экономического развития региона по многим показателям существенно уступает общероссийским, а в некоторых отраслях экономики наблюдается кризисная ситуация.

Одной из составляющих базовых отраслей Крыма традиционно была транспортная инфраструктура, специализацию которой определили физико-географические, природно-климатические и исторические особенности развития. К сожалению, как показал опыт летнего сезона 2014 г., ее возможности существенно ограничены имеющимися мощностями. Сказываются невысокая плотность и низкое качество автомобильных и железных дорог нуждающихся в капитальном ремонте, физически изношенная и морально устаревшая техника, не отвечающая современным требованиям инфраструктура морских портов и аэропортов и т.д. Принимая во внимание важность транспортной составляющей для региона, специализирующегося, в том числе, и на развитии туристкой деятельности и обеспечивающей высокий уровень пассажиропотока, большая часть средств – 416,5 млрд. рублей из Федеральной целевой программы (ФЦП) «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» выделена на модернизацию именно транспортной

инфраструктуры [5]. К тому же в условиях отсутствия сухопутной границы с материковой частью России обеспечение надежной транспортной доступности Крыма - это не только приоритетная социально-экономическая, но и геополитическая задача. Оценить особенности сложившейся транспортной инфраструктуры и рассмотреть необходимость реализации транспортных проектов позволит ретроспективный анализ, в котором условно можно выделить несколько периодов: досоветский и советский, постсоветский и современный.

Досоветский и советский периоды

Основы конфигурации современной дорожно-транспортной сети Крыма были заложены в древности. Его положение между Черным и Азовским морями, наличие защищенных бухт способствовали развитию морского сообщения. На протяжении многих веков в удобные гавани полуострова заходили торговые и военные суда. С конца XVIII до конца XIX веков были построены порты, ставшие со временем крупнейшими в Крыму: Севастопольский (1789 г.), Керченский (1822 г.), Евпаторийский (1828 г.), Ялтинский (1833 г.) и Феодосийский (1895 г.). Наряду с развитием морских путей ко второму тысячелетию н.э. сформировались главные направления внутренних сообщений, осуществляемых по горным тропам и гужевым трактам: Чумацкому и Муравскому шляхам и Залозному пути (уходящему «за лозы»,т.е. плавни Днепра). Известна Римская дорога, которую проложили римские легионеры по яйлам горного Крыма от Фороса до крепости Харакс, основанной ими на мысе Ай-Тодор [1]. Массовое строительство шоссейных дорог пришлось на 30-е годы XIX в. Начало было положено участком дороги Симферополь - Севастополь и знаменитым южнобережным шоссе от Севастополя через Байдарские ворота на Ялту и далее до Алушты. Позднее оно было продолжено от Алушты до Судака и далее на север до соединения его с шоссе Симферополь - Феодосия, достроенным в начале XX в. К 30-м гг. XX столетия по автомобильным дорогам успешно перевозились массовые грузы (сырье, топливо, строительные материалы и др.), а интенсивность

пассажирского сообщения достигла 3-х млн. человек, что почти в 3 раза превышало общесоюзные показатели [2].

Преобладающая роль в пассажиро- и грузоперевозках морским и гужевым транспортом сохранялась практически до появления железнодорожного сообщения. В 1857 г. Главным обществом российских железных дорог было принято решение построить дорогу от Москвы до Феодосии. Но из-за нехватки средств начатые работы пришлось приостановиить. Лишь в 1871 г. построили дорогу от Севастополя до Лозовой, которая к тому времени была соединена с Москвой. Позже открывается железнодорожное движение Симферополь - Севастополь. В связи с переносом торгового порта из Севастополя в Феодосию в 1891 г. строится железнодорожная ветка Феодосия - Джанкой. В начале XX в. открывается сообщение из Владиславки на Керчь, позднее из Сарабуза в Евпаторию. События гражданской войны внесли свои коррективы в дальнейшее строительство железных дорог. Но именно тогда был заложен основной каркас: от Тагаша до Севастополя (190 км), с ответвлением на Армянск (75 км.) и Евпаторию (58 км.), на запад и на Феодосию (119 км) и Керчь (91 км.), на юг и на восток [2]. К разработкам соляных месторождений, курортным зонам, портам и строящимся заводам прокладывались небольшие по протяженности железнодорожные ветки.

Крымские порты, наряду с торговыми функциями, обеспечивали высокий пассажирооборот. Между курортами курсировали пароходы и катера, восполняющие недостаток транспортных средств на южном берегу. Большой вклад вносили рейсовые пароходы, идущие по линии Батум - Одесса. На протяжении многих десятилетий Феодосийский порт был главным торговым портом Крыма. Это значение он приобрел после того, как в 1895 г. в удобной и хорошо защищенной бухте были закончены постройки молов и набережной. Его основная специализация в то время – экспорт хлеба за границу. В каботажном грузообороте преобладали мука и зерновые, ввозились каменный уголь, нефтепродукты, дрова. В отличие от других

портов Крыма, он был сравнительно хорошо оборудован подъездными путями и складскими помещениями.

Севастопольский порт, расположенный в одной из лучших естественных гаваней Черного моря, имел возможность не возводить молов и ограничиться лишь устройством причальных линий. Его торговая деятельность быстро развивалась в 70 - 90 гг. XIX в, но после перехода хлебоэкспортных операций в Феодосию он, наряду с Керченским портом, специализировался на каботажных операциях. Ялтинский порт, занимающийся обслуживанием курортов, осуществлял импортные торговые операции. Наименее благоустроенный на тот период Евпаторийский порт благодаря значительному вывозу соли занимал 3 место по своему грузообороту.

Аэроузлы Крыма: аэропорт Симферополя, построенный в 1936 году, и аэропорт Севастополя "Бельбек", созданный на базе военного аэродрома в 1941 году, – главные порты воздушного сообщения. Последний, в отличие от аэропорта Симферополя, до середины 80-х гг. использовался для нужд Министерства обороны СССР. Позже там была увеличена взлетно-посадочная полоса (ВПП), и он стал принимать так называемые литерные рейсы. В дальнейшем реконструкция ВПП позволила использовать аэродром в гражданских целях. К моменту распада Советского Союза на территории Крыма окончательно сформировалась транспортная система, которая в дальнейшем нуждалась в поддержании ее на соответствующем техническом уровне.

Постсоветский период

Экономический и политический кризис, вызванный событиями 1991 г., негативно отразился на работе всей транспортной инфраструктуры. Принадлежащие Украине порты Крыма, сохраняя прежние мощности, остро нуждались в модернизации, средства на которую зачастую выделялись по остаточному принципу. Они осуществляли экспортно-импортные перевозки

разнообразных грузов в более чем 40 стран мира [3]. При этом неразвитость портового хозяйства, отсутствие современных транспортных средств, удовлетворяющих различный спрос, представляли их незначительную роль во внутрирегиональных пассажиро- и грузоперевозках. Из-за ограниченных пропускных возможностей Перекопского перешейка и Чонгарского моста еще больше усилилась оторванность полуострова от материковой части страны. Ведущее место в структуре грузо- и пассажироперевозок стал занимать автомобильный транспорт. На его долю приходилось более 9/10 всех внутренних перевозок. Сохранялся сезонный характер автопотоков. Существующая сеть автодорог, сформировавшаяся в середине XX века (участки дороги Москва – Харьков – Симферополь, автодороги Симферополь – Ялта с единственной троллейбусной горной трассой, самой протяженной в Европе, автодорога Севастополь – Ялта, Симферополь – Севастополь и др.) по своей плотности превышала показатели по Украине - 244 км против 234 км. на 1000 км. кв. Основа автомобильных дорог, сложившаяся в постсоветский период, включала дороги общего пользования – 6,26 тыс. км., из них 1,8 тыс. км. - федеральные дороги и более 5 тыс. км - местные дороги и улично-дорожная сеть населенных пунктов. Значительная их часть - 2047 км проходит по горной местности, где строительство и эксплуатация автодорог сопряжены с серьезными трудностями. Сказывается расчлененность рельефа, возможность оползней и селей, большая крутизна склонов, из-за которой приходится прокладывать дорожные «серпантины», [3].

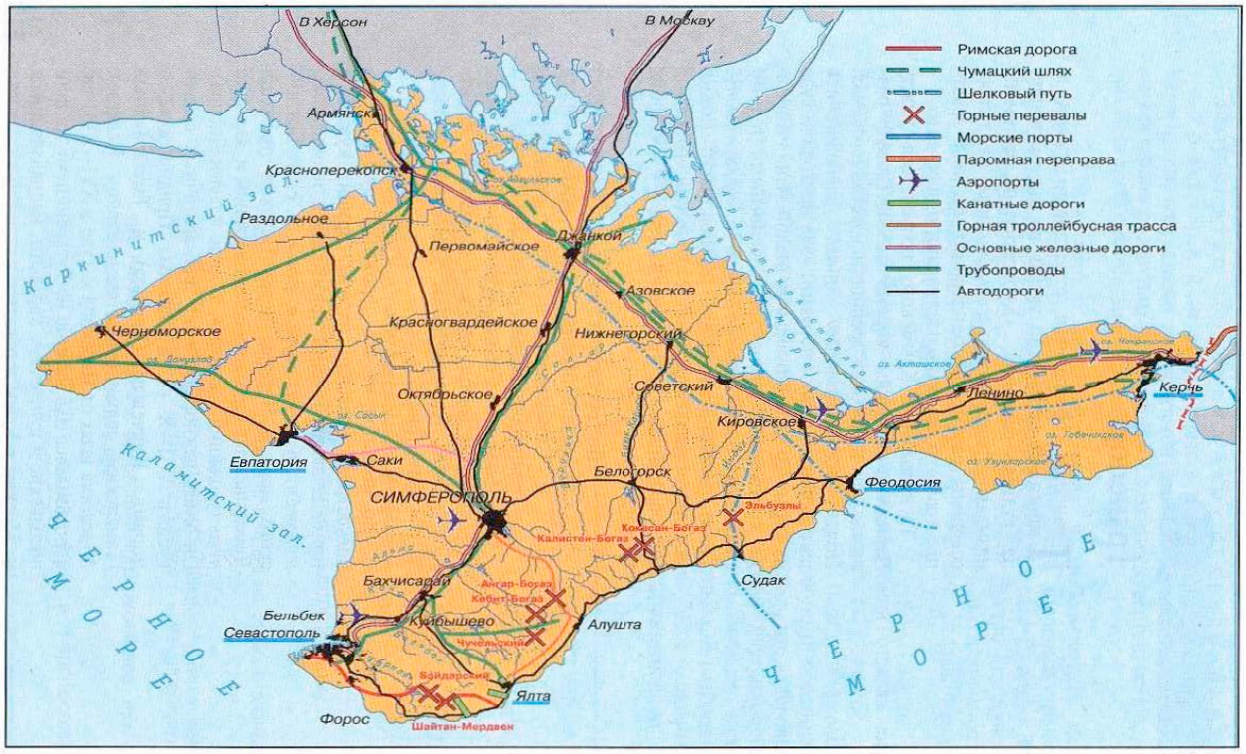


Горная дорога – серпантин на Ай-Петри [12]

Железнодорожный транспорт на протяжении последних десятилетий сохранял свою специализацию – осуществлял межрегиональную перевозку пассажиров и массовых грузов. Главные участки: Симферополь-Джанкой (91 км.), Симферополь-Севастополь (77 км.), Джанкой-Владиславовка (101 км.), Владиславовка - Порт Крым (108 км.), Симферополь – Остряково - Евпатория (82 км.). При эксплуатационной длине железных дорог 752 км увеличение пассажиро и грузооборота сдерживалось их качеством, не отвечающим возрастающим потребностям: 67% - это однопутные и неэлектрифицированные железные дороги [4]. Проекты по усовершенствованию железнодорожной инфраструктуры оставались нереализованными. Мощным сдерживающим фактором оставались

сложные геологические условия горной местности, требующие больших инвестиций при модернизации имеющихся дорог и прокладке новых.

Главным аэропортом Республики Крым с конца 90-х гг. XX века оставался Симферопольский. В то время по объему перевозок он немногим уступал аэропортам Киева, Москвы и Санкт-Петербурга [1]. В перспективе предполагалось использование бывших военных аэродромов в районе Кировского, Сак, Джанкоя, Багерово (близ Керчи), Бальбек и др. Для усиления туристской привлекательности на полуострове были построены вертолетные площадки в Ялте, Алуште, около пещеры Мраморной на плато Чатырдага. Несмотря на некоторые мероприятия, направленные на эффективность работы транспортной инфраструктуры Крыма, по мнению специалистов, за так называемый постсоветский период не только не произошли существенные изменения в транспортной системе, но и были отмечены определенные ухудшения ее общего состояния.



Транспортное сообщение Республики Крым [1]

Современный период

В настоящее время транспортное сообщение Крымского полуострова с другими регионами осуществляют два вида транспорта: авиационный и морской - паромный. Ими были доставлены самые разнообразные массовые грузы и перевезено более 5 млн. человек (2014 г.). Но, работая на пределе своих возможностей, они нуждаются в серьезной модернизации. Для решения безотлагательных вопросов транспортного сообщения Советом министров РК была принята программа развития транспортного комплекса на период до 2017 года. На ее реализацию выделено почти 108 млрд. руб., из которых 66% (71,5 млрд. руб.) – из федерального бюджета. Предусмотрено выделение 35,3 млрд. руб. на капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования; почти 28,7 млрд. руб. на обеспечение функционирования и развития Крымской железной дороги; 1,8 млрд. рублей - на строительство и реконструкцию объектов портовой инфраструктуры и 4,2 млрд. - на объекты инфраструктуры крымских аэропортов [7].

Воздушный транспорт полуострова Крым, обеспечивший в 2014 году перевозку почти 2,5 млн. чел., на сегодняшний день представлен несколькими военными и двумя аэропортами международного класса в Симферополе и Севастополе. Однако в связи с отказом европейской организации безопасности аэронавигации (Евроконтроль) признать переход воздушного пространства Крыма к России они ориентированы на выполнение внутренних рейсов, следующих по направлению на материковую часть страны и обратно. Проводимые ныне работы по модернизации аэропорта в Симферополе, способного принимать самолеты и вертолеты всех типов, способствовали увеличению его пропускной способности до 15 тысяч пассажиров в сутки [8]. Это позволило удовлетворить потребности в авиаперевозках в самый напряженный летний

период, когда количество рейсов возросло, по сравнению с 2013 годом, более чем в два раза. В перспективе он может стать одним из крупнейших аэропортов России и перевозить более 5 млн. пассажиров в год. В ближайшее время планируется реконструкция взлетно-посадочной полосы, расширение терминалов и привокзальной площади. Вблизи Симферополя имеется также аэропорт местных воздушных авиалиний «Заводское».

Аэропорт Севастополя "Бельбек" еще в 2002 году получил возможность осуществлять международные авиаперевозки. Однако гражданские рейсы выполнялись нерегулярно, а иногда и вовсе приостанавливались. Решением правительства РФ о совместном использовании аэродрома "Бельбек" для нужд военной и гражданской авиации положено начало проекту реконструкции гражданского сектора аэропорта, который предполагает строительство и реконструкцию объектов зоны пассажирских и VIP-перевозок, в частности, строительство аэровокзального комплекса. Завершение строительства намечено на 2018 год. Учитывая пока невысокую пропускную способность терминала, в ближайшем будущем аэропорт «Бельбек» будет обслуживать чартерные и бизнес-рейсы. В настоящее время он выполняет военно-стратегические задачи и осуществляет военные рейсы.

Морские порты в своем большинстве по-прежнему занимаются транспортировкой различных грузов. При этом Севастопольский и Ялтинский морские торговые порты специализируются на обслуживании пассажирских судов, в том числе, и круизных. Последний из них, Ялтинский - крупнейший на полуострове порт по пассажирообороту. До распада СССР он ежегодно перевозил до 6 млн. человек. Ныне при сохраненных возможностях показывает существенное сокращение пассажирооборота. Современный Ялтинский порт включает пассажирский комплекс, находящийся в черте Ялты, а также несколько других пассажирских причалов: Форос, Симеиз, Алупка, Мисхор, Ласточкино гнездо, Золотой

пляж, Ливадия, Интурист, Никитский ботанический сад, санаторий Донбасс, санаторий им. Мориса Тореза, Гурзуф, Патретит, Рабочий уголок, Алушта, Малореченское, Рыбачье, Морское, Судак. Порт осуществляет перевозки между населенными пунктами Южного берега Крыма и принимает круизные суда на причале и на рейде. Несмотря на осложнение внешнеполитической ситуации, вызванной вхождением Республики Крым в состав РФ, в порты Крыма заходили суда из 24 стран мира [11]. В период навигации с мая по октябрь экскурсионные рейсы осуществляет Евпаторийский порт.

Для полноценной работы крымских портов и повышения туристкой привлекательности региона Правительством РФ было принято решение о придании им международного статуса, в том числе, и «закрытого» в прошлом военно-морского порта Севастополя. Ныне он включен в перечень портов, через которые допускается въезд в Россию иностранных граждан, прибывающих в туристических целях. Иностранные гости могут находиться на территории Республики Крым в течение 72 часов без виз в случае проживания в местах, определённых в групповой туристической программе [10].

Комплексная реконструкция и модернизация устаревшей инфраструктуры предполагается во всех портах, но, в первую очередь, в Керчи. Это связано со строительством транспортного перехода – моста через Керченский пролив, позволившего в разы увеличить пропускную способность грузов и туристского пассажиропотока. Идея моста не нова. Впервые в современной истории она была высказана в 1943 году Альбертом Шпеером – личным архитектором Гитлера и рейхминистром вооружений и военного производства. Для этого под его руководством были завезены стройматериалы: элементы пролетных строений, свайных опор и прочее. После освобождения советскими войсками Крыма от немецкой оккупации их использовали при возведении железнодорожного моста Керчь-Кубань длиной 4,5 км. Одновременно были сооружены железнодорожные линии подходов к мосту. Строительство моста закончили к знаменательному

событию – 27 годовщине Великой Октябрьской революции. По нему возвращался поезд советской делегации с Ялтинской конференции, закончившейся 11 февраля. Но уже к 20 февраля, спустя всего три месяца после его открытия, во время одного из зимних штормов опоры моста, не защищенные ледорезами, были разрушены льдом, принесенным из Азовского моря. Мост решили не восстанавливать, а оставшиеся опоры до 1968 года продолжали мешать судоходству по Керчь-Еникальскому каналу [8]. Разрушенный мост заменили в 1953 году железнодорожной паромной переправой, соединившей Крым и Краснодарский край (линия порт «Крым» - порт «Кавказ»). Её работу обеспечивали четыре железнодорожных парома: «Заполярный», «Северный», «Южный» и «Восточный». Позднее в эксплуатацию были введены три автомобильных парома: «Керченский-1», «Керченский-2» и «Ейск». Переправа успешно работала в течение многих десятков лет, сокращая дальность перевозок из Украины и Молдавии в районы Кавказа в среднем на 270 км. В 1987 году изношенность железнодорожных паромов и портовой инфраструктуры привела к прекращению перевозок пассажирских вагонов, а в начале 1990-х гг. железнодорожные перевозки были прекращены полностью. Более 10 лет по проливу курсировали только автопаромы.

После распада СССР и возникновения независимого государства Украина неоднократно поднимался вопрос о строительстве мостового путепровода. Но из-за неопределенности прохождения государственной границы в Керченском проливе его положительное решение сдерживалось осложнением в отношениях между странами. После конфликта, вызванного строительством краснодарскими властями дамбы к косе Тузла в конце 2003 года, воды Керченского пролива были признаны совместными внутренними водами двух стран. Несмотря на то что первые проекты мостов, связывающих берега Крыма и РФ, рассматривались в 1993 году, мнения о его острой необходимости не были однозначными и бесспорными. Отмечались сложные геологические условия в районе предполагаемого строительства,

были ссылки в целом на имеющиеся невысокие грузо- и пассажиропотоки. Но, как оказывалось, существующих мощностей в определенные периоды было недостаточно. В летние сезоны 2010 - 2011 гг. существенно возросла потребность в перевозках людей, отправляющихся на отдых. Количество рейсов паромов увеличивалось вдвое. Наибольшую заинтересованность в крупномасштабном проекте проявляла крымская администрация, принимая во внимание то, что строительство мостового перехода и сопутствующей инфраструктуры позволило бы создать дополнительные рабочие места. К тому же мост, который существенно сократил бы путь на Кавказ, мог стать оживленной и востребованной транспортной магистралью и окупиться в значительно более короткие сроки в связи с проведением зимних Олимпийских игр 2014 года в Сочи. Однако документы по двустороннему сотрудничеству, в том числе, соглашение об организации строительства транспортного перехода через Керченский пролив, были подписаны лишь в декабре 2013 года.

По причине угрозы остановки транспортного сообщения через территорию Украины по имеющимся железнодорожным веткам на Херсон и далее через Западную Украину в Европу, и через Харьков в Россию единственной дорогой, имеющей выход к Керченской переправе и соединяющей восточное побережье Крыма с Краснодарским краем, стала дорога на Керчь. В этой связи планирование и подготовка строительства моста приобрели особую значимость. В качестве рабочих проектов рассматривалось несколько вариантов перехода, стоимость которых оценивались в суммы от 300 млн. до миллиарда долларов (в ценах 2014 г.). В настоящее время принято решение о строительстве моста через остров Тузла протяженность 19 км., который обеспечит движение автомобильного и железнодорожного транспорта, причем на одних участках поезда будут двигаться параллельно машинам, а на других - идти друг над другом. По сути это два надводных моста: над судоходной частью Керченского пролива

между Таманским полуостровом и островом Тузла (6,1 км.), от Тузлы до полуострова Крым (1,4 км) и транспортный путь по самому острову. На сегодняшний день это самый дорогостоящий объект ФЦП, рассчитанной до 2020 года – 247 млрд. рублей [7]. Существующая паромная переправа продолжает наращивать свои мощности. В 2013 году работали три парома, в 2014 году – восемь и привлекался катамаран. По сообщению АНО "Единая транспортная дирекция", за год паромы совершили около 10 тысяч оборотных рейсов, перевезли по сравнению с предыдущим годом в 4 раза больше пассажиров - почти 2,9 млн. Работа основных и дополнительных судов позволила обеспечить жизнедеятельность крымского полуострова, справиться с пиковыми нагрузками в летний и новогодний периоды. Создание новых и модернизация имеющихся причальных сооружений, улучшение береговой инфраструктуры, введение в работу дополнительных паромов большой вместимости с учетом специфики переправы и увеличение частоты движения поездов в Крым позволит уже нынешнем 2015 году увеличить пассажиропоток и грузоперевозки вдвое [11].

На протяжении десятилетий практически не осуществлялось строительство новых автомобильных дорог, реконструкция существующих производилась частично. А вместе с тем все они имеют большое значение для развития курортно-рекреационной отрасли, поскольку в большинстве случаев являются единственным средством транспортной связи с курортными, культурно-историческими и природными объектами полуострова. В связи со сложившейся политической ситуацией пока невостребованным остаются так называемые Европейские маршруты: Е-97, проходящий из украинского Херсонеса через крымские Джанкой - Керчь и краснодарские Анапу -Новороссийск – Сочи в турецкий Ашкале; и Е105 – из норвежского Киркенеса в крымские Симферополь, Алушту и Ялту. Для обеспечения надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния сети

автомобильных дорог общего пользования, их развития, создания условий для непрерывного и безопасного движения транспорта, усовершенствования и рационального развития дорожной инфраструктуры в марте 2014 года было создано государственное учреждение «Служба автомобильных дорог Республики Крым**».** По оценкам Росавтодора, на первоочередные мероприятия по ремонту и содержанию автодорог полуострова в 2014 году потребовалось 1,2 млрд. руб. [9]. В числе наиболее приоритетных строительных проектов - симферопольская объездная автодорога и подъездные пути к городу Керчь.

Сокращение пассажиропотока и грузооборота в прямом сообщении с Украиной привело к изменению логистических цепочек и перераспределению транспортных потоков. В этой связи с августа 2014 года действует пассажирский маршрут "Симферополь-Москва" через паромную переправу. Реализация планов по строительству мостового перехода через Керченский пролив с железнодорожной составляющей потребует электрификации и строительства вторых путей, а также усиления ответвления магистрали на Феодосию. Прорабатываются прошлые проекты. Например, в 2006 году предлагалось построить линию вдоль крымского побережья. Это позволило бы значительно сократить время в пути, минуя заезд в Симферополь. Особую значимость приобретает создание прямой ветки Симферополь – Феодосия (200 км.). Она позволит почти на 80 км. сократить расстояние с юго-восточным районом Крыма [3].

В настоящее время транспортная инфраструктура Крыма, сложившаяся, главным образом в советский период, по своей эффективности и безопасности, по удобству перемещения пассажиров заметно уступает общероссийским показателям и не соответствует мировым стандартам. Экономический кризис, вызванный изменениями политических отношений и применением антироссийских санкций, осложняет процессы модернизации и реализации транспортных проектов, требующих крупных капиталовложений.

Однако открывающиеся возможности, связанные с современным геополитическим положением, требуют обеспечения высокоэффективной, бесперебойной и согласованной работы транспортной инфраструктуры, обеспечивающей доступность к региону и сообщения внутри него. Более того, решение этих вопросов, безусловно, найдет отражение в развитии всех без исключения отраслей экономики, повысит роль и значимость отраслей специализации. В частности, проекты реконструкции дорог и подъездных путей, строительство керченского путепровода будут способствовать привлечению туристских потоков в Крым, созданию там новых маршрутов и, как следствие, усилению туристской привлекательности, что, в конечном счете, благоприятно скажется на общем социально – экономическом развитии региона.

Литература

1. Багрова Л.А., Боков В.А., Багров Н.В. География Крыма. – Киев «Лыбедь», 2001. - 302 с.
2. Ден Н.В. Крым (Экономическая география СССР по районам) под редакцией М.В.Вольфа, Г.А. Мебуса. Государственное издательство Москва-Ленинград. 1930. - 104 с.
3. Крым: хозяйство. Экономико-географический анализ (под редакцией В.Б.Кудрявцева, А.Б. Швец, И.Т.Твердохлебова) Часть II. – Симферополь. 1993. - 79 с.
4. //Транспортная стратегия XXI век, №25, 2014 Электронный ресурс [http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans25-25.html] (дата обращения 18.01.2015)
5. Об утверждении ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» - http://economy.gov.ru/minec/press/news/110820142045(дата обращения 18.01.2015)
6. Официальный сайт группы РосБизнесКонсалтинг - http://marketing.rbc.ru/reviews/ (дата обращения 18.01.2015)
7. Официальный сайт Министерства Российской Федерации по делам Крыма - http://mincrimea.gov.ru/ (дата обращения 18.01.2015)

8. Официальный сайт «Российская газета» - http://www.rg.ru/ (дата обращения 18.01.2015)
9. Официальный сайт Правительства Республики Крым - http://rk.gov.ru/ (дата обращения 18.01.2015)
10. Официальный интернет-портал правовой информации - http://pravo.gov.ru (дата обращения 18.01.2015)
11. Официальный сайт Новости Крыма. Крымская служба новостей - http://news.allcrimea.net/ (дата обращения 18.01.2015)
12. http://images.yandex.ru (дата обращения 18.01.2015)