

УДК 332.145

***РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ, ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОДОСНАБЖЕНИЯ  
КРЫМА И Г. СЕВАСТОПОЛЬ В УСЛОВИЯХ РЕИНТЕГРАЦИИ В  
РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ***

***Дубовская Г.С.***

*студент, 4 курс,*

*кафедра «Экономика предприятия»*

*ФГАОУ ВО Севастопольский государственный университет*

*Институт финансов, экономики и управления*

*Россия, г. Севастополь*

***Поляков А.П.***

*Старший преподаватель кафедры «Экономика предприятия»*

*ФГАОУ ВО Севастопольский государственный университет*

*Институт финансов, экономики и управления*

*Россия, г. Севастополь*

**Аннотация**

Статья посвящена анализу состояния инфраструктуры Крыма и г. Севастополь, а также перспективам её развития в условиях реинтеграции. В работе представлена экспертная оценка транспортной, энергетической инфраструктуры и инфраструктуры водоснабжения, обозначены средства, выделенные из

бюджета на развитие Крымского региона и результаты на момент 2023 года. Оценена финансовая возможность к самостоятельному существованию.

**Ключевые слова:** Крым, Севастополь, реинтеграция, инфраструктура, водоснабжение, транспорт, энергетика, экономика, бюджет.

***DEVELOPMENT OF TRANSPORT, ENERGY INFRASTRUCTURE AND  
WATER SUPPLY INFRASTRUCTURE OF CRIMEA AND SEVASTOPOL IN  
CONDITIONS OF REINTEGRATION INTO THE RUSSIAN FEDERATION***

***Dubovskaya G.S.***

*student, 4th year,*

*Department of "Enterprise Economics"*

*Sevastopol State University*

*Institute of Finance, Economics and Management*

*Russia, Sevastopol*

***Polyakov A.P.***

*Sevastopol State University*

*Institute of Finance, Economics and Management*

*Russia, Sevastopol*

## Annotation

The article is devoted to the analysis of the state of the infrastructure of Crimea and Sevastopol, as well as the prospects for its development in the conditions of reintegration. The paper presents an expert assessment of the transport, energy and water supply infrastructure, identifies the funds allocated from the budget for the development of the Crimean region and the results at the time of 2023. The financial opportunity for independent existence is estimated.

**Keywords:** Crimea, Sevastopol, reintegration, infrastructure, water supply, transport, energy, economy, budget.

Без развития экономической инфраструктуры невозможно формирование эффективной экономической системы региона. Инфраструктура Крыма не соответствует тем целям, которые ставит перед собой правительство Севастополя и Крыма. В первую очередь необходимо развитие инфраструктуры транспорта, энергетики и водоснабжения. Расходы на инфраструктуру - это лишь часть всех расходов на Крым. Бюджет полуострова на 75-77% финансируется за счет федерального бюджета. Кроме того, бюджет Севастополя на 60% зависит от помощи Москвы. Целью исследования является анализ состояния инфраструктуры Крыма, а также перспективы её развития в условиях реинтеграции.

*Транспортная инфраструктура.* После референдума 2014 года о возвращении Крыма в состав РФ, полуостров оказался не в лучшем положении. Появилось множество проблем, связанных с транспортной логистикой. Первоочередной проблемой оказался маршрут с полуострова на материковую часть России. Керченская переправа стала основным транспортным коридором. Ранее было организовано лишь железнодорожно-паромное сообщение. В связи с

началом курортного сезона и ростом нагрузки возникла необходимость в переориентировки под перевозку на паромов пассажиров и пассажирского автотранспорта. Однако паромы были в аварийном состоянии, многие нуждались в ремонте. Это повлекло за собой отсутствие своевременных поставок товаров на полуостров из-за длительного ожидания в очереди на переправу. Положение наладилось не сразу.

Транспортная инфраструктура в Крыму с 2014 года активно развивается и трансформируется. Только на строительство трассы «Таврида» государство выделило 150 млрд рублей, а общая стоимость, затраченная на строительство Крымского моста- 227,92 млрд рублей [3]. Именно мост улучшил транспортную логистику Крымского региона, так как на нем проложена не только автомагистраль, но и железная дорога. Однако, это и сделало полуостров уязвимым. Так, при террористическом акте 8.10.2022 года, Крым оказался «отрезанным» от материка, затруднились поставки товаров, топлива, мост был закрыт на ремонт, а паромная переправа была не подготовлена и фактически не функционировала на том уровне, что был до строительства моста [1]. В итоге, на полуострове возник дефицит товаров на неопределенный срок.

На данный момент, возобновляются транспортные перевозки через г. Джанкой, чему поспособствовало начало специальной военной операции. Это упростило возможность посещать Крым жителям ЛДНР. Но, к сожалению, перестал функционировать в туристическом направлении аэропорт Симферополя (на строительство нового терминала из бюджета было выделено 49 млрд рублей), так как воздушное пространство для Крыма стало закрытым в условиях террористической опасности, нависшей над регионом.

Железнодорожный транспорт на данный продолжает функционировать в прежнем режиме через Крымский мост, а также по самому полуострову. На линию введены новые поезда. Первыми поездами «Таврия» стали составы Москва - Симферополь и Санкт-Петербург - Севастополь. Движение

этих поездов было открыто 23 декабря 2019 года [4]. Он стал альтернативой авиатранспорту, однако маршрут стал занимать существенно больше времени. На самолете по маршруту Москва-Симферополь маршрут занимал 2ч 20 мин, а на поезде- 27,5 часов.

Известно, что в программу восстановления Крыма будут включены ряд проектов, связанных с железной дорогой. Это строительство обходной ветки вокруг Инкермана и развитие городского трамвая на базе железной дороги в Севастополе. Сюда же войдет ветка аэроэкспресса от нового терминала аэропорта "Симферополь" до существующих путей. Помимо этого, перроны в сельских населенных пунктах приведут в порядок.

Ещё в 2021 году заместитель министра экономического развития Сергей Назаров в одном из интервью утверждал: «Достаточно большой объем финансирования предусмотрен на железной дороге. Это около 20 миллиардов рублей. Речь идет о модернизации Крымской железной дороги, к сожалению, она требует серьезных капитальных вложений. С учетом открытия пассажирского и грузового движения, это необходимо для наращивания этого потенциала.» Однако, с началом СВО, приоритет пал на развитие и улучшение военной отрасли.

Крымский полуостров в составе Российской федерации остается непризнанным многими странами. Это затрудняет морскую торговлю. На территории Республики Крым функционирует ГУП РК «Крымские морские порты», в состав которого входят филиалы «Евпаторийский торговый порт», «Ялтинский торговый порт», «Феодосийский торговый порт», «Керченский торговый порт». Протяженность водных путей составляет 1998,5 км. Наиболее перспективными курортами в части развития морского туризма являются города Ялта и Евпатория, что обусловлено наличием в них морских портов и транспортных средств для осуществления морских пассажирских перевозок. Также в Севастополе находится ГУП ГС "Севастопольский морской порт".

Перспективными для морской торговли является сотрудничество с Турцией и Китаем. По словам руководителя компании «Простая Логистика» (занимается доставкой товаров из Китая) Николая Макарова, «Крым может стать воротами в Китай. Доставка в Центральную Россию через Крым будет на 20–30 % дешевле, чем через Дальний Восток. Кроме того, порты полуострова удобны для торговли с Турцией и другими соседними странами.» Однако, порты Крыма нуждаются в модернизации. Чтобы они могли на должном уровне принимать большие суда, здесь должна быть создана портовая и контейнерная инфраструктура, в портах должна быть достаточная глубина. На данный момент предприятие «Крымские морские порты» считается банкротом и решается вопрос о передаче портовой инфраструктуры в федеральную собственность. Торговые операции не производятся.

Севастопольский порт сейчас функционирует в военном направлении. Причиной этого стало начало СВО. По этой же причине отсутствуют пассажирские перевозки и торговое морское сообщение с материком. Полуостров охраняется военными кораблями на внешнем рейде.

*Энергетическая инфраструктура.* 2014-2015 годы стали большим испытанием для Крыма в вопросах энергетики. В ноябре 2015 года Украиной была совершена энергоблокада, из-за которой полуостров погрузился во тьму. Были взорваны электроопоры высоковольтной линии в Херсонской области, по которой электричество поступало в Крым. Последствия оказались серьезными. Заводы переводились в посменный график работы, подстраиваясь под расписание подачи электричества. Резервные мощности были направлены на объекты, которые требуют постоянной подачи электроэнергии. Продажи значительно упали. Многие организации было на грани банкротства. Отдельным испытанием было содержание больных, проведение операций и поддержание жизни на ИВЛ. Врачи реанимировали пациентов вручную. Многие не могли

даже дозвониться в скорую помощь. Всё это повлекло за собой увеличение смертности. Блэкаут продлился до мая 2016 года.

По сей день Крым является энергодефицитным районом. В конце 2015 года введена в работу первая очередь энергомоста, соединяющая Единую энергосистему России с крымской энергосистемой. Запущены 2 ветки суммарной мощностью 400 МВт [6]. На балансе ГУП РК «Крымэнерго» находится 27,7 тыс. км воздушных линий электропередач 0,4–110 КВ, протяженность кабельных линий составляет 4,2 тыс. километров. Мощность трансформаторов составляет 6027,5 МВА. Воздушные линии электропередач компании были построены еще в 40–60-х годах прошлого столетия, они работают в условиях предельных нагрузок. Износ многих линий составляет более 70%. На постройку Энергомоста в Крым из федерального бюджета было выделено 47 млрд руб. Это помогло справиться с блэкаутом 2015 года. В 2019 году были открыты Балаклавская и Таврическая ТЭС. На это было выделено 72 млрд рублей [2]. Производство электроэнергии в Республике Крым г. Севастополь в 2021 году составило 7,38 млрд кВт·ч (+13,5% к 2020 году), потребление — 9,39 млрд кВт·ч (+9,0%).

Всего с 2014 по 2022 год на развитие Крымского региона было выделено минимум 625 млрд рублей [3]. (рис. 1)

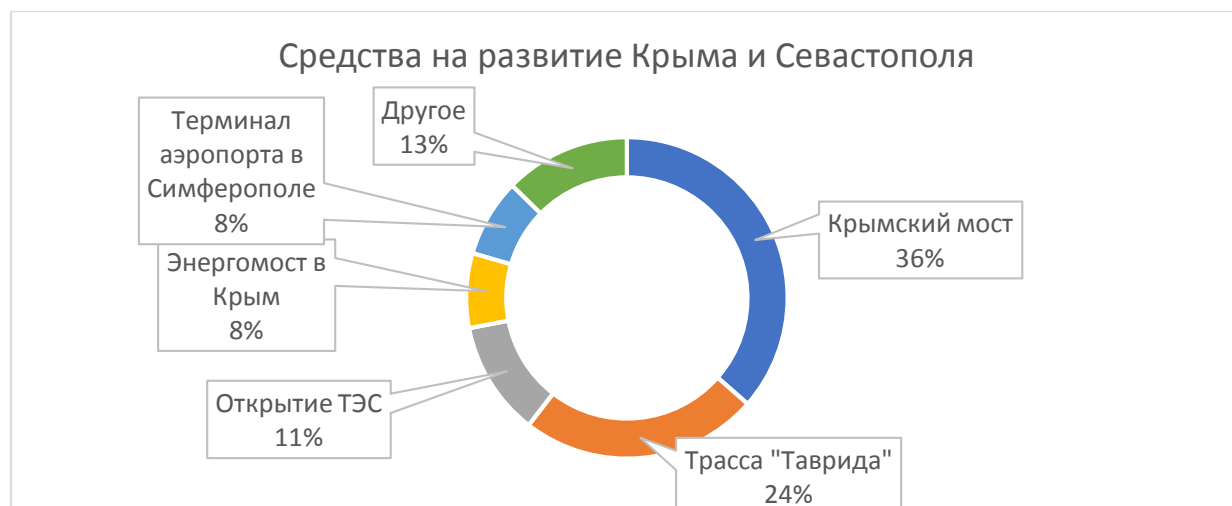


Рис. 1 – Средства, выделенные из бюджета на развитие Крымского региона с 2014 по 2022 год.

*Инфраструктура водоснабжения.* В 2014 году проблемы коснулись и сферы водоснабжения. До присоединения Крыма к России почти всю его потребность в воде (на 80-90%) покрывал Северо-Крымский канал, построенный в середине прошлого века. В 2014 году Украина перекрыла его шлюзы, а в 2017 году построила полноценную дамбу. На полуострове возникли проблемы с водоснабжением, пришлось расконсервировать подземные хранилища [5]. В городах начались перебои с водой, пострадало сельское хозяйство. Этот год оказался очень засушливым. Вода подавалась по расписанию.

На момент 2018 года в Крыму урегулировали подачу воды на хозяйственно-бытовые нужды: за 1,2 млрд рублей на полуострове построили три водозабора, пробурили и восстановили 30 скважин. Кроме того, пересохшее русло Северо-Крымского канала используют, чтобы подавать на восток Крыма воду из Белогорского и Тайганского водохранилищ по руслу реки Биюк-Карасу. Несмотря на это, в 2020 году Симферополь и ЮБК снова перевели на почасовую подачу воды.

На момент 2022 года в Крыму было построено уже 23 водохранилища. Официально заявлено о строительстве ещё двух — между Алуштой и Судак



на 8 миллионов кубометров и на месте выработанного карьера под Симферополем на 15 миллионов кубометров. Также в связи с проведением СВО, Северо-Крымский канал был открыт для Крыма. Это окончательно решило проблему с водоснабжением полуострова.

У Крымского полуострова пока нет финансовой возможности к самостоятельному существованию. Вопросы с водоснабжением удалось решить, постепенно налаживается энергетическая инфраструктура. Однако, развитие транспортной инфраструктуры требует большего внимания и средств, что является перспективой для дальнейших исследований. Помимо этого, полуостров является стратегически важным для России. В сложившихся обстоятельствах, автономия Крымского региона становится невозможной.

#### **Библиографический список:**

1. История паромной переправы через Керченский пролив. // ТАСС URL: <https://tass.ru/info/1565601> (дата обращения: 11.02.2023).
2. Расходы на Крым // Яндекс дзен URL: [https://dzen.ru/a/УeqmqM7-iHcCY0\\_W](https://dzen.ru/a/УeqmqM7-iHcCY0_W) (дата обращения: 15.02.2023).
3. Сколько средств Россия потратила на Крым с 2014 по 2020 год // Пульс URL: <https://pulse.mail.ru/article/skolko-sredstv-rossiya-potratila-na-krym-s-2014-po-2020-god-i-skolko-esche-potratit-v-blizhajshie-4-goda-8573088476507704892-543838222653595237/> (дата обращения: 10.02.2023)
4. Цены на билеты // РЖД URL: <https://www.rzd.ru/> (дата обращения: 12.02.2023).
5. Через три блокады // Комсомольская правда URL: <https://www.crimea.kp.ru/daily/26950/4005834/> (дата обращения: 17.02.2023).
6. Электроэнергетика Крыма и Севастополя 2022-07-15 // ТЭК России URL: [https://www.cdu.ru/tek\\_russia/articles/6/1029/](https://www.cdu.ru/tek_russia/articles/6/1029/) (дата обращения: 13.02.2023).

*Оригинальность 91%*