

**РАЗДЕЛ 1.**  
**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ, СОЦИАЛЬНАЯ, ПОЛИТИЧЕСКАЯ И**  
**РЕКРЕАЦИОННАЯ ГЕОГРАФИЯ**

**УДК 338.47**

**ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КРЫМА В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ**  
**СФЕРЫ ТУРИЗМА**

*Адашова Т. А.*

*ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов», г. Москва, Российская Федерация*  
*E-mail: Adashovat@mail.ru*

В статье проводится анализ работы представленных на полуострове видов транспорта и их возможностей, рассматриваются особенности формирования и современного состояния туристской транспортной инфраструктуры в Республике Крым. Особое внимание акцентируется на перспективах транспортного сообщения, связанных с современными проектами: строительством мостового перехода через Керченский пролив, новых автомобильных и железнодорожных путей сообщения, модернизации имеющейся инфраструктуры морских портов и аэропортов. Автор затрагивает вопросы значимости транспортной доступности в Крым и внутри него, сказывающейся на эффективности социально-экономического развития региона.

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

**ВВЕДЕНИЕ**

Основа продвижения туристской территории и повышения ее экономической привлекательности – наличие культурно-исторических и природных ресурсов, уровень социально-экономического развития и политической стабильности. При оказании туристских услуг исключительное значение имеют все составные сферы обслуживания – питание, размещение, услуги гидов и экскурсоводов, транспорт. В некоторых странах значимость последнего настолько велика, что транспортные услуги наряду с прочими законодательно относят к числу основных. Впечатления от отдыха складываются не только от приятного времяпровождения в непосредственных местах отдыха, знакомства с природными и культурными достопримечательностями, но и от услуг транспорта, его безопасности, скорости и комфорта. Правильно выстроенные взаимоотношения с транспортными компаниями, знание правил обслуживания, предоставления скидок и льгот при продажах туров имеют важное значение как для туристов, так и для организаторов путешествий. Качество транспортных услуг повышает привлекательность туристской отрасли, делает ее более востребованной.

В условиях современной политической ситуации, вызванной геополитическими и социально-экономическими изменениями, туристская конкурентоспособность российских регионов – одна из актуальнейших тем исследования, определяющих

ориентиры их дальнейшего развития. В числе приоритетных задач ставится поиск новых возможностей, реанимирование традиционных источников социально-экономического развития. Пристального внимания заслуживают вопросы развития сферы туризма – одной из ведущих отраслей специализации относительно нового субъекта Российской Федерации – Республики Крым. Благоприятное сочетание климатических и физико-географических условий, разнообразие уникальных ресурсов способствовало формированию мощного ресурсно-рекреационного комплекса, позволившего стать в свое время всесоюзным курортом. Крым посещали миллионы туристов. В так называемый постсоветский период одним из самых успешных стал 2012 г., предоставивший отдых 6,7 млн туристов [1].

На фоне современных российских реалий, когда ставка делается на развитие внутреннего туризма, Крым, безусловно, конкурентен как туристская дестинация. Однако, надо признать, что его возможности в сравнении с другими международными туристскими центрами пока ограничены. Сказывается относительно невысокий в последние годы уровень сервиса, изношенность материально-технической базы. Отдельной строкой стоит острая потребность в модернизации транспортной инфраструктуры, обеспечивающей взаимодействие всех экономических структур. Принимая во внимание стратегическую важность транспортной составляющей, для региона 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 усовершенствование именно транспортной инфраструктуры [2]. Анализ особенностей современного транспортного потенциала Крыма позволит оценить конкурентную привлекательность одной из главных отраслей специализации полуострова и связанные с ней перспективы социально-экономического развития региона в целом.

### **ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА**

Особенности географии некоторых транспортных путей сообщения на полуострове Крым были заложены еще в древности. Так, положение между Черным и Азовским морями и наличие удобных бухт вдоль побережий предопределило строительство портов. Керченский порт (1822 г.) и Евпаторийский порт (1828 г.) занимались каботажными операциями, Феодосийский порт (1895 г.), который в отличие от других был сравнительно хорошо оборудован подъездными путями и складскими помещениями, к началу XX в. был главным торговым портом. Севастопольский (1789 г.) и Ялтинский (1833 г.) порты помимо прочего специализировались на обслуживании пассажирских судов, осуществляли перевозки между населенными пунктами южного берега Крыма и принимали круизные суда на причале и на рейде. В годы советского союза проводилась работа по увеличению пассажирооборота: строились морские вокзалы, запускались регулярные рейсы пассажирских судов в порты Украинской ССР и союзных республик, имевших выход к Черному морю [3]. Они по возможности сохранялись

и будучи в составе Украины. Со временем роль портов во внутрирегиональных пассажиро- и грузоперевозках становилась менее значимой, стало сказываться отсутствие современных транспортных средств, возникла острая потребность в модернизации предприятий.

До распада СССР ведущий на территории Крыма пассажирский Ялтинский порт ежегодно перевозил до 6 млн человек. Потребность в пассажироперевозках была столь велика, что недостаток транспортных средств восполняли курсирующие между курортными зонами пароходы и катера. Ныне современный порт включает пассажирский комплекс, находящийся в черте Ялты, и другие пассажирские причалы. В период навигации с мая по октябрь экскурсионные рейсы осуществляет Евпаторийский порт. В соответствии с международными политическими и экономическими санкциями, вызванными несогласием вхождения Республики Крым в состав РФ, с декабря 2014 года круизным компаниям рекомендовано воздержаться от заходов в крымские морские порты. Однако, вопреки запретам иностранные суда, хоть и значительно редко, но заходят туда [4]. Возлагая надежды на то, что в ближайшем будущем мировое сообщество признает законность правового статуса Республики Крым Правительством РФ было принято решение о придании международного статуса всем портам, в том числе и «закрытому» в прошлом военно-морскому порту города Севастополя. Ныне он включен в перечень портов, через которые допускается въезд в Россию иностранных граждан, прибывающих в туристических целях. Гости могут находиться на территории Республики Крым в течение 72 часов без виз в случае проживания в местах, определённых в групповой туристической программе [5].

Несмотря масштабные работы предполагающиеся во всех портах, в числе приоритетных и первоочередных стоит комплексная реконструкция порта «Крым», построенного вместе с Керченской паромной переправой в начале 1950-х гг. Это связано со строительством транспортного перехода через Керченский пролив, который, как ожидается, в ближайшей перспективе позволит в разы увеличить пропускную способность грузов и туристского пассажиропотока, сократит длительность путешествий и создаст максимально комфортные условия. Строящийся мост протянется над судоходной частью Керченского пролива между Таманским полуостровом и островом Тузла (6,1 км), от Тузлы до полуострова Крым (1,4 км) и по самому острову. Это самый дорогостоящий объект ФЦП, рассчитанной до 2020 года, – 228 млрд рублей (в ценах четвертого квартала 2015 г.) [6]. Согласно проекту, кроме моста через остров Тузла (протяженность 19 км), который в 2018 г. откроет движение автомобильного и в 2019 г. железнодорожного транспорта, будет проведено строительство нового парка станции Керчь – Южная и реконструкция станции Багерово с устройством объектов железнодорожной инфраструктуры.

Идея строительства моста рассматривалась и в прежние годы. В новейшей истории после освобождения Крыма советскими войсками из завезенных немцами стройматериалов в ноябре 1944 г. был построен мост Керчь – Кубань длиной 4,5 км. По нему возвращался поезд советской делегации с Ялтинской конференции,

закончившейся 11 февраля. Но уже к 20 февраля во время одного из зимних штормов были разрушены незащищенные ледорезами опоры моста. Разрушенный мост решили не восстанавливать. В 1953 году потребности в транспортировке осуществляла железнодорожная паромная переправа. Она успешно работала в течение многих десятилетий, сокращая дальность перевозок из Украины и Молдавии в районы Кавказа в среднем на 270 км. Однако в начале 90-х гг. XX в. изношенность железнодорожных паромов и портовой инфраструктуры привела к полному прекращению железнодорожных перевозок. Более 10 лет по проливу курсировали только автопаромы.

Вопрос о строительстве мостового путепровода неоднократно поднимался и в постсоветский период. Первые проекты мостов, связывающих берега Крыма и РФ, рассматривались в 1993 году. Однако мнения о его острой необходимости были не однозначны и не бесспорны. В частности, например, ссылались на сложные геологические условия в районе предполагаемого строительства и в целом на невысокие грузо- и пассажиропотоки. В начале 2000-х принятие положительного решения сдерживалось осложнением в отношениях между Россией и Украиной, вызванным строительством краснодарскими властями дамбы к косе Тузла (позже воды Керченского пролива были признаны совместными внутренними водами двух стран). Несмотря на возрастающую потребность в пассажироперевозках через Керченский пролив, документы по двустороннему сотрудничеству, в том числе соглашение об организации строительства транспортного перехода через Керченский пролив, были подписаны лишь в декабре 2013 года.

За время строительства нынешнего моста были построены новые и модернизированы имеющиеся причальные сооружения, улучшена береговая инфраструктура, введены в работу дополнительные паромы большой вместимости, увеличена частота перевозок. С 1 августа 2014 г., после 25-летнего перерыва, было возобновлено движение пассажирских поездов через паромную переправу. Это позволило обеспечить жизнедеятельность крымского полуострова, справиться с пиковыми нагрузками, существенно увеличив поток желающих посетить Крым. Так, за 2014 г. объём перевозок составил 2,9 млн чел. и более 700 тыс. автомобилей, за 2015 г. соответственно 4,7 млн пассажиров, более 1 млн легковых автомобилей [7].

До появления железнодорожного сообщения ведущая роль в пассажиро- и грузоперевозках сохранялась за морским и гужевым транспортом. В настоящее время более 90 % внутрирегиональных перевозок приходится на автомобильный транспорт. Каркас сети автодорог, окончательно сформировавшийся к середине XX века, включает дороги общего пользования – 6,26 тыс. км, из которых 1,8 тыс. км – федеральные трасы, остальное приходится на местные дороги и улично-дорожную сеть населенных пунктов. Основная ось – участок автомагистрали Харьков – Симферополь и ведущие транспортные артерии: Симферополь – Севастополь; Симферополь – Алушта – Судак – Феодосия; Симферополь – Феодосия – Керчь; Симферополь – Евпатория; Симферополь – Алушта – Ялта – Севастополь. Значительная часть автодорог Крыма (2047 км) проходит по горной местности, где

строительство и эксплуатация сопряжены с серьезными трудностями. Сказывается расчлененность рельефа, возможность оползней и селей, большая крутизна склонов, из-за которой приходится прокладывать дорожные «серпантины» [5].

Дальнейшее совершенствование территориальной структуры автодорожной сети связано с улучшением качества покрытия на дорогах межрегионального и республиканского значения, реконструкциями полос движения и сокращением многочисленных грунтовых дорог, дублирующих движения по основным автомагистралям. 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». Большие перспективы к 2020 г. возлагают на строящуюся федеральную трассу «Таврида», которая свяжет Керчь, Симферополь и Севастополь. Прогнозируемая пропускная способность до 40 тыс. автомобилей в сутки. Она частично пройдет по существующим дорогам, однако основной объем работ – новое строительство. Это будет автодорога-трасса первой технической категории с современными развязками и объектами придорожного сервиса выполненными в едином стиле.

Вопрос строительства железнодорожного сообщения в Крыму рассматривался еще в 50-х гг. XIX в., когда Главным обществом российских железных дорог было принято решение построить дорогу от Москвы до Феодосии. Однако из-за проблем финансирования начатые работы были приостановлены. Несмотря на трудности, основной каркас железных дорог был заложен в годы гражданской войны: от Тагаша до Севастополя (190 км), с ответвлением на Армянск (75 км) и Евпаторию (58 км), на запад и на Феодосию (119 км), на Керчь (91 км) и на юг и на восток [8]. Небольшие по протяженности железнодорожные ветки прокладывались к разработкам соляных месторождений, курортным зонам, портам и строящимся заводам. К началу XXI в. общая протяженность железнодорожных магистралей составляла более 1300 км. 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 имеющейся эксплуатационной длине железных дорог дальнейшее увеличение пассажиро- и грузооборота сдерживалось их качеством, не отвечающим возрастающим потребностям, – 67 % это однопутные и неэлектрифицированные железные дороги [9]. Многочисленные проекты по усовершенствованию железнодорожной инфраструктуры оставались нереализованными.

До декабря 2014 г., когда по инициативе украинской стороны было прекращено железнодорожное и автомобильное грузовое и пассажирское сообщение, связь с материком осуществлялась через выход на Приднепровскую железную дорогу (Солёное Озеро – Сиваш) и Одесскую железную дорогу (Армянск – Вадим). Ныне единственный выезжающий за пределы полуострова поезд сообщением «Симферополь – Москва» следует в российскую столицу через Керченскую

паромную переправу. В целях восстановления железнодорожной инфраструктуры: строительство и модернизация железнодорожных линий, станций, электрификация путей и прочего; согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года», предполагается выделить 135,4 млрд руб. [6].

Главные порты воздушного сообщения – аэропорт Симферополь, построенный в 1936 году, и аэропорт Севастополя – Бельбек, созданный на базе военного аэродрома в 1941 году. Последний до середины 80-х гг. использовался для нужд Министерства обороны СССР и позже был переоборудован для приема литерных рейсов. В дальнейшем реконструкция ВПП позволила использовать аэродром в гражданских целях. Ведущим аэропортом Республики Крым с конца 90-х гг. XX века оставался Симферопольский. В то время объему перевозок он немногим уступал аэропортам Киева, Москвы и Санкт-Петербурга [10]. На его долю еще в 2014 г. приходилось 72 % иностранных рейсов, однако 80 % из них осуществлялись в РФ. В перспективе предполагалось использование бывших военных аэродромов в районе Кировского, городов Саки и Джанкоя, пгт. Багерово (близ Керчи), с. Бальбек и др. Для усиления туристской привлекательности на полуострове были построены вертолетные площадки – в Ялте, Алуште, около пещеры Мраморной на плато Чатырдага [5].

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 авионавигации (Евроконтроль) признать переход воздушного пространства Крыма к России, они ориентированы на выполнение внутренних рейсов, следующих по направлению на материковую часть страны и обратно, международные рейсы не осуществляются. 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 [4]. Это позволяет удовлетворять потребности в авиаперевозках в самый напряженный летний период, когда количество рейсов существенно возрастает. 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 – Бальбек еще в 2002 году получил возможность осуществлять международные авиаперевозки. Однако гражданские рейсы выполнялись не регулярно, 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, завершение которого намечено на 2019 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.

## ВЫВОДЫ

1. Современная транспортная инфраструктура Крыма сформировалась главным образом к началу 90-х гг. За так называемый постсоветский период, по оценке специалистов, там не только не произошли существенные изменения, но и были отмечены определенные ухудшения ее общего состояния. Строительство наземных путей сообщения практически не осуществлялось, реконструкция существующих производилась частично. Вместе с тем все виды транспорта 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. Ныне по своей эффективности, по удобству перемещения пассажиров и грузов транспортная инфраструктура Республики Крым заметно уступает многим общероссийским показателям и не соответствует мировым стандартам.

2. Изменившееся геополитическое положение полуострова, связанное с вхождением его в состав России, сказывается на работе всей транспортной системы. В настоящее время транспортное сообщение Крымского полуострова с другими регионами осуществляют два вида транспорта: авиационный и морской (паромный). Ими доставляются самые разнообразные массовые грузы и пассажиры (более 6 млн чел., 2015 г.). Но, работая на пределе своих возможностей, они нуждаются в серьезной модернизации. Для решения безотлагательных вопросов транспортного сообщения, поддержания его конкурентоспособности 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. [6]. Однако итоги реализации ФЦП по совершенствованию транспортной инфраструктуры за прошедшие два года так называемого переходного периода свидетельствуют о более низких, чем ожидалось, результатах.

3. Приостановление пассажиропотока и грузооборота в прямом сообщении с Украиной и увеличение перевозимых грузов из регионов РФ привело к изменению логистических цепочек и перераспределению транспортных потоков. Из-за сложившейся политической ситуации пока невостребованным остаются так называемые Европейские маршруты – Е-97 (из украинского Херсона, через Джанкой – Керчь и краснодарские Анапа – Новороссийск – Сочи) и Е-105 (из Норвежского Киркенеса в Симферополь, Алушту и Ялту). Вместе с тем было усилено направление перевозок через паромную переправу, так с августа 2014 года действует пассажирский маршрут Симферополь – Москва. Строительство керченского путепровода, единственной наземной транспортной магистрали, которая свяжет полуостров Крым с остальными российскими регионами, будет способствовать привлечению туристских потоков, что в конечном счете благоприятно скажется на общем социально-экономическом развитии региона.

Ожидается, что в дальнейшем, усовершенствование транспортной инфраструктуры позволит обеспечивать высокоэффективную и согласованную работу транспорта, обеспечивая доступность к региону и сообщения внутри него. Решение этих вопросов, безусловно, найдет отражение в развитии всех без исключения отраслей экономики, повышая роль и значимость сферы туризма.

**Список литературы:**

1. Воронин И. Н. Социально-экономический анализ туристического сезона в Крыму // Ученые записки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского. Серия «География». 2013. Том 26 (65). № 2. С. 107–112.
2. Об утверждении ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://economy.gov.ru/mines/press/news/110820142045>
3. Официальный сайт Морские вести России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://morvesti.ru/>
4. Официальный сайт Новости Крыма. Крымская служба новостей [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://news.allcrimea.net/>
5. Адашова Т. А. Ретроспективный анализ транспортной инфраструктуры Крыма в контексте преодоления текущего экономического кризиса // Научно-практический журнал «Российские регионы: взгляд в будущее». 2015. №1 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://futuresuss.ru/wp-content/uploads/2015/02/Adashova.pdf>
6. Официальный сайт Министерства Российской Федерации по делам Крыма. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://mincrimea.gov.ru/>
7. Официальный сайт Новости Крыма. Крымская служба новостей [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://news.allcrimea.net/>
8. Ден Н. В. Крым (Экономическая география СССР по районам). Москва-Ленинград: Государственное издательство, 1930. 104 с.
9. Транспортная стратегия XXI век. 2014. №25. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans25-25.html>
10. Багрова Л. А., Боков В. А., Багров Н. В. География Крыма. К.: Лыбидь, 2001. 302 с.

**TRANSPORT POTENTIAL OF THE CRIMEA IN THE CONTEXT OF  
DEVELOPMENT OF THE TOURISM SECTOR**

*Adashova T. A.*

*Russian University of Peoples' Friendship, Moscow, Russian Federation  
E-mail: Adashovat@mail.ru*

Modern transport infrastructure of the Crimea was formed mainly by the early 90's.. For the so-called post-Soviet period, according to experts, there is not only substantial changes, but was marked by a certain deterioration in her General condition. The construction of ground communications is practically not carried out, reconstruction of existing made partially. However, all types of transport are of great importance for the development of resort and recreation industry, as in most cases, are the only means of transport connection with the Spa, cultural, historical and natural sites of the Peninsula. Now in its effectiveness, ease of movement of passengers and goods transport

infrastructure of Kazakhstan is noticeably inferior to many of the national indicators and does not meet international standards.

The changed geopolitical position of the Peninsula associated with its occurrence in structure of Russia affects the whole transport system. Currently transport links the Crimean Peninsula to other regions is performed by two types of transport – aviation and Maritime – ferry. They delivered a variety of cargo and passengers (more than 6 million people, 2015). But, working at maximum capacity, they need a serious upgrade. For the solution of urgent issues of transport, maintain its competitiveness, the Council of Ministers of Kazakhstan adopted the program of development of transport complex for the period until 2017. Allocated for its implementation almost 108 billion roubles, of which 66 % (71,5 billion rubles from the Federal budget. [6]. However, the results of the Federal program on improvement of the transport infrastructure over the past two years, the so-called transition period, indicate lower-than-expected results.

The suspension of passenger traffic and turnover in direct communication with Ukraine and the increase of transported goods from the regions of the Russian Federation led to a change in supply chain and redistribution of transport streams. Due to the current political situation still remain unclaimed so-called European routes – E-97 (Ukrainian Chersonese, via Dzhankoi – Kerch and Krasnodar Anapa – Novorossiysk – Sochi) and E105 (from the Norwegian Kirkenes to Simferopol, Alushta and Yalta). However, they reinforced the direction of transportation via ferry, from August 2014 the passenger route Moscow–Simferopol. The construction of the Kerch overpass, the only land transport route, which will connect Crimea with other Russian regions, will contribute to attracting tourist flows, which ultimately will have a positive impact on overall socio – economic development of the region. In the future, it is expected that the improvement of the transport infrastructure will allow to provide highly effective and coordinated work of transport providing access to the region and the message inside it. These issues, of course, will be reflected in the development of all, without exception, sectors of the economy, increasing the role and importance of tourism.

**Keywords:** transport infrastructure, tourism, aviation, shipping, roads, railroads, a ferry, a bridge Kerch.

### References

1. Voronin I. N. Social'no-jekonomicheskij analiz turisticeskogo sezona v Krymu (Socio-economic analysis of the tourist season in Crimea) // Uchenye zapiski Tavricheskogo nacional'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo Serija «Geografija». Tom 26 (65), No2. 2013 g. S. 107–112.
2. Ob utverzhdenii FCP «Social'no-jekonomicheskoe razvitie Respubliki Krym i goroda Sevastopolja do 2020 goda» (Approval of the federal target program "Social and economic development Republic of Crimea and Sevastopol till 2020») [Elektronnyj resurs]. URL: <http://economy.gov.ru/minec/press/news/110820142045>
3. Oficial'nyj sajt Morskie vesti Rossii (Official site Sea News of Russia ) [Elektronnyj resurs]. URL: <http://morvesti.ru/>
4. Oficial'nyj sajt Novosti Kryma. Krymskaja sluzhba novostej (The official website News of the Crimea. Crimean News Service). [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: URL: <http://news.allcrimea.net/>

5. Adashova T. A. Retrospektivnyj analiz transportnoj infrastruktury Kryma v kontekste preodolenija tekushhego jekonomicheskogo krizisa (Retrospective analysis of the transport infrastructure of Crimea, in the context of overcoming the current economic crisis) // Nauchno-prakticheskij zhurnal «Rossijskie regiony: vzgljad v budushhee». 2015. №1. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://futuraeruss.ru/wp-content/uploads/2015/02/Adashova.pdf>
6. Oficial'nyj sayt Ministerstva Rossijskoj Federacii po delam Kryma (The official website of the Russian Federation, the Ministry of Crimea). [Elektronnyj resurs]. URL: <http://mincrimea.gov.ru/>
7. Oficial'nyj sayt Novosti Kryma. Krymskaja sluzhba novostej (The official website News of the Crimea. Crimean News Service). [Elektronnyj resurs]. URL: <http://news.allcrimea.net/>
8. Den N. V. Krym (Jekonomicheskaja geografija SSSR po rajonam) (Crimea (Economic Geography of the USSR by area)). Moskva-Leningrad: Gosudarstvennoe izdatel'stvo. 1930. 104 s.
9. Transportnaja strategija XXI vek (Transport Strategy XXI Century). 2014. №25. [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans25-25.html>
10. Bagrova L. A., Bokov V. A., Bagrov N. V. Geografija Kryma (Geography of Crimea). Kiev: Lybed', 2001. 302 s.

*Поступила в редакцию 12.05.2016 г.*