

Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием»

## Трансформация транспортных связей Республики Крым

*Чуженькова Валерия Александровна*

*Студент (бакалавр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Москва, Россия

*E-mail: lerusik16@yandex.ru*

Экономико-географические связи Республики Крым (РК) трансформируются под действием геополитического, институционального, транспортного, экономического и социального факторов.

Изменения геополитического и особенности экономико-географического положения Республики Крым определяют задачи трансформирования его транспортной системы, обеспечивающей доступность региона и сообщения внутри него: увеличение пропускной способности автодорог, формирование новых автотранспортных коридоров, строительство и реконструкция объектов инфраструктуры морских портов РК и аэропорта Симферополь. Основной целью исследования являлось изучение внешних и межрегиональных транспортных связей Республики Крым после её вхождения в состав Российской Федерации.

Вхождение Республики Крым в состав РФ и последовавшая за этим экономическая блокада вызвала разрыв долговременных устоявшихся транспортных связей: раньше основной поток как грузов, так и пассажиров шёл в меридиональном направлении через Чонгар и Армянск, сейчас же главной транспортной осью, связывающей полуостров с материком, стало субширотное направление через Керчь.

За годы, что Крым входил в состав Украины, сформировалась достаточно устойчивая структура грузо- и пассажироперевозок. В структуре перевозки грузов и пассажиров с огромным отрывом преобладал автомобильный транспорт (70% и 80% соответственно), затем железнодорожный (20% и 15%), и после него - морской. В настоящее время из-за действующих международных ограничений все потоки авиационного и морского транспорта переориентированы на внутренние направления.

Автомобильный транспорт продолжает удерживать свои лидирующие позиции в структуре грузо- и пассажироперевозок. В ходе исследования было оценено количество автобусных рейсов, которое способен принять тот или иной населённый пункт с учетом вероятностных факторов спроса. Расчеты показали, что в большинстве населённых пунктов потенциал близок к насыщению. Автобусов, отправляющихся за пределы полуострова, стало гораздо меньше (74 рейса/день до 2014 г, 38 рейсов/день после 2014 г.). В то же время в расписании маршрутов стало гораздо больше промежуточных остановок в крымских городах, что повысило транспортную связность региона. Поэтому реальное количество пассажирских автобусов, проходящих через районные центры с преимущественно сельским населением (Советский, Ленино и др.) гораздо выше их потенциала. Такое положение происходит с центральными районами полуострова, на периферии же, особенно в западной части, ситуация другая. Количество рейсов, отправляющихся через паромную переправу осталось прежним, что показывает ограниченные пропускные способности переправы.

Лимитирующим фактором развития транспортных связей Крыма является отсутствие бесперебойного сообщения с материковой частью страны. Единственным выходом из сложившейся ситуации является строительство моста через Керченский пролив, что позволит наладить железнодорожные и автомобильные связи.