

## ПРОБЛЕМИ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ З АНЕКСОВАНИМ КРИМОМ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ.

Гурнак В.М. доктор економічних наук, Національний Транспортний Університет, Київ, Україна.  
Гурнак М.В. кандидат економічних наук. Національний Авіаційний Університет, Київ, Україна.  
Ананченко О.Є. магістр. Державний Університет Телекомунікацій

## INTERACTION PROBLEMS OF UKRAINE TRANSPORT COMPLEX AND ANNEXED CRIMEA AT THE CURRENT STAGE.

Gurnak V.M. National Transport University. Kyiv. Ukraine.  
Gurnak M.V. National Aviation University. Kyiv. Ukraine.  
Ananchenko O.E. State University of Telecommunications.

## ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ С АННЕКСИРОВАННЫМ КРЫМОМ НА НЫНЕШНЕМ ЭТАПЕ.

Гурнак В.Н. доктор экономических наук, Национальный Транспортный Университет. Киев, Украина.  
Гурнак Н.В. кандидат экономических наук. Национальный Авиационный Университет. Киев. Украина.  
Ананченкою А.Е. магистр. Государственный Университет Телекоммуникаций

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ В ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ.

Перші місяці 2014 року кардинально змінили політичну та економічну ситуацію в Україні. Розстріл “небесної сотні” 20 лютого та втеча в Росію Президента Януковича призвела до зміни центральної влади в Києві. В Криму 27 лютого ц.р. озброєні люди в камуфляжній формі без розпізнавальних знаків без всякого опору захопили приміщення Верховної Ради та Ради Міністрів автономії. В той же день сесія парламенту Криму відправила у відставку уряд А.Могильова і замість нього призначила лідера “Русского единства” С. Аксьонова. Було проведено 16 березня референдум за приєднання Криму до Росії, де 96.6% приймалих в голосуванні дали позитивний результат, причому кримські татари та частина проукраїнського населення бойкотували цей захід. Крим оголосив себе незалежною державою, а 18 березня ц.р. в Кремлі було підписано двосторонній договір про входження Криму до складу Росії. Зрозуміло, що Україна не визнала втрату Кримської Автономії. ООН, США, ЄС та ПАРЄ прийняли резолюцію про визнання референдуму незаконним. Ці документи закликають всі держави та міжнародні організації утриматись від дій по підтриманню законності референдуму. Але всі ці резолюції мають рекомендаційний характер і не загрожують нічим Росії. Введені санкції щодо Росії не впливають на зміну політики Російської Федерації щодо Криму. В статті аналізуються проблеми взаємодії транспортного комплексу України з анексованою територією Криму. Показано зміни в діяльності залізничного, авіаційного, морського та автомобільного транспорту внаслідок відокремлення Криму від материкової України. Прогнозується перспективи транспортного розвитку інфраструктури на півострові, зокрема стосовно спорудження транспортного переходу через Керченську протоку та його наслідки для України. Матеріал друкується в порядку постановки питання для подальшого обговорення.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ.

В кінці травня 2104 року спікер Верховної Ради України О.Турчинов заявив, що анексія Криму завдала Україні збитку на суму понад \$100 млрд. і “Міністерство юстиції України готує позов до Росії – понад 1 трлн. гривень або більше \$100млрд”.(gordonua.com). Цілком вірогідно, що ця справа буде розглядатися в міжнародному арбітражі – підкреслив він. Ще більші цифри називав Міністр юстиції України П.Петренко – 1трлн.80млрд. гривень. Ініційований в лютому 2014 року кримськими радикалами референдум та анексія Росією в березні 2014 р. Кримського півострова перекреслили стабільну перспективу розвитку та сталої роботи транспортно-дорожнього комплексу колишньої Автономної республіки в складі України. Відмічаємо, що до анексії Криму велика увага

державою приділялась розвитку транспортної інфраструктури на півострові. Так 11 вересня 2013 р. Кабінет Міністрів України своїм розпорядженням затвердив скоригований робочий проект капітального ремонту автомобільної дороги Харків-Сімферополь-Алушта-Ялта. Проект капітального ремонту цієї автодороги було розроблено ще у 2008 році і його вартість становила тоді 88,1 млн. грн. Ремонт здійснювався у рамках Угоди про позику (Проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху) між Україною та Міжнародним банком реконструкції та розвитку.

Проектом передбачено розширення проїзної частини з двох до чотирьох смуг із виділенням середніх смуг для руху легкових автомобілів, переобладнання тролейбусних ліній, капітальний ремонт шести мостів, облаштування трьох підземних пішохідних переходів, будівництво тротуарів, встановлення зовнішнього освітлення, дорожніх знаків, металевого бар'єрного та пішохідного огороження, нанесення розмітки відповідно до схеми організації дорожнього руху.

Загальна кошторисна вартість капітального ремонту становить близько 175,794 млн. грн.. Вартість робіт на 1м<sup>2</sup> автодороги 620грн. Загальна протяжність дороги під капітальний ремонт – 17,45 км, в першу чергу на проведення реконструкції 5км дороги на ділянці Перевальне-Ангарський перевал. До речі пункт Перевальне був одним із центрів військового протистояння в березні 2014 року.

Найбільша питома вага як пасажирських, так і вантажних перевезень припадала на Кримську дирекцію залізничних перевезень, що підпорядковувалась Управлінню Придніпровської залізниці. Після анексії Криму за станцією Сиваш, що розташована на північному березі однойменного озера, тепер функціонує так звана Кримська залізниця, підпорядкована керівництву самопроголошеної республіки Крим. По їхній взаємодії добре простежується негативна тенденція динаміки змін обсягів перевезень з окупованим Кримом. Якщо в 2013 році по стиковій станції Мелітополь Запорізька та Кримська дирекції залізничних перевезень розмінювались в середньому 15-20 парами вантажних поїздів на добу, то зараз максимум двома парами. Але все ж головна увага приділялась перевезенням пасажирів. В 2012-2013 роках, Укрзалізниця провела масштабні роботи по підготовці інфраструктури в кримському напрямку. Розвиток швидкісного пасажирського руху передбачав приведення діючої інфраструктури у відповідність до вимог зростання швидкостей та по можливості розділення вантажного та пасажирського руху, а також обґрунтування закупівлі та подальша локалізація виробництва сучасного швидкісного рухомого складу. Досить сказати, що з п'яти тисяч пасажирських вагонів, задіяних в літній період, вісімсот включались в потяги кримського напрямку. Повністю був реконструйований залізничний вокзал в Сімферополі, куди в минулому році почали прибувати комфортабельні потяги «Шкода» з Чехії. 3 травня в Крим почали курсувати швидкісні поїзди з Харкова, Донецька і Дніпропетровська.

Також до цих подій суттєвої реконструкції зазнав Сімферопольський аеропорт, особливо під час підготовки транспортної інфраструктури держави до проведення фінальної частини першості Європи по футболу (Євро-2012). Нагадаємо, що крім чотирьох приймавших Євро-2012 міст (Київ, Львів, Донецьк і Харків) ще в п'яти містах, серед яких був і Сімферополь в їх аеропортах було суттєво нарощено потужності. Так в Сімферополі побудовано аеродромну диспетчерську вишку, що дало можливість долучитися до програм розробки, розгортання та використання європейської супутникової системи Galileo. Також введено в експлуатацію потужний аеродромний радіолокатор, подовжено та посилено злітно-посадкові смуги, нарощено потужності пасажирських терміналів. І якщо обсяг відправлення пасажирів в аеропорту «Сімферополь» в 2004 році склав 226,4 тис.чоловік, в 2005 – 245,3 тис., в 2006 – 256,4 тис., у 2007 – 371,8 тис., в 2008 – 428,4 тис. чоловік, то у 2013р. в аеропорту «Сімферополь» було обслуговано 1.2млн.чоловік. За обсягами пасажиропотоків аеропорт «Сімферополь» зайняв третє місце в державі в минулому році.

Слід відзначити як позитивне явище, що в 2013 році пасажиропотік через всі українські аеропорти зріс на 5,8%, було обслуговано 13 млн. осіб, в тому числі 11 млн. пасажирів в міжнародному сполученні і 2 млн. – у внутрішньому. На жаль через події в Криму та в південно-східних областях українські авіакомпанії через зниження завантаження та зменшення попиту призупиняють або відкладають авіарейси як внутрішні, так і закордонні. Це стосується авіакомпаній «МАУ» «ЮТейр-Україна» «Дніпроавіа» та інших. Так наприклад тільки авіакомпанія МАУ скасувала з травня по жовтень 2014 року всі авіарейси з Києва до Сімферополя через невизначеність правових відносин. Значних ушкоджень було завдано під час бойових дій введеному в експлуатацію новому Донецькому аеропорту імені Сергія Прокоф'єва, а також аеропорту Луганськ. В зв'язку з анексією Криму українська влада не може гарантувати авіа безпеку і іноземні компанії повністю відмовились від польотів на півострів та від прольотів над територією колишньої автономії. Через це держбюджет

Україні недоотримає за скромними підрахунками понад 200 млн. грн.. Через катастрофу з Боїнгом «Малазійських авіаліній» іноземні авіакомпанії припинили польоти над Україною, що приведе до недоотримання держбюджетом значних коштів. За даними Державіаслужби за 2013 рік над територією України пролетіло 530 тис. авіарейсів. Завдяки цьому державна казна в 2013 році отримала 3 млрд. грн.

Стабільний пасажиропотік на Крим, який був до його анексії у минулі роки, особливо в літній період для транспортного комплексу України фактично втрачено. Так за даними Міністерства соціальної політики Україна втратила 122 дитячі оздоровчі установи в Криму та Севастополі, в яких щороку відпочивало близько 60 тисяч дітей з різних регіонів нашої країни. В Крим вони потрапляли поїздами або автобусом. В 2014-му році їх планується оздоровити на материковій частині України, зокрема в «Артек-Карпати». Те ж саме спостерігалось і в багатоденні травневі святкові та вихідні дні цього року. За експертними оцінками в Криму тепер втричі поменшало туристів. Якщо в 2013 році згідно статистичних даних в цей період Крим відвідало понад 170 тисяч чоловік, то тепер – заледве 50 тисяч. Можливо цьому сприяла і норма прийнятого в травні Закону України про тимчасово окуповані території, згідно якої в'їзд в Крим для іноземців без спеціальних перепусток заборонено. Українські громадяни можуть їхати в Крим по звичайних паспортах, а більшість росіян вибирають об'їзний шлях – через Керченську протоку на поромі, де великі черги.

Слід визнати, що намагання російської влади доставляти туристів та відпочиваючих в Крим з потрібною пересадкою – спочатку потягом до залізничних станцій Краснодару чи Анапи, потім автобусами до порту «Кавказ» в Керченській протоці, звідти залізнично-морським поромом або швидкісним катамараном в Крим і далі в автобусах до різних міст півострова – на наш погляд не мають великої перспективи через наявні незручності. Хоча щоб зменшити транспортну напругу переправи через Керченську протоку росіяни на літо ввели нові пороми, а із Краснодарського краю в Крим запустили сучасні катамарани. Але складнощів тут не уникнути, бо на пором, навіть на сучасний новий «Крим», вміщається тільки 9 пасажирських вагонів, причому пасажирів везуть окремо. Якщо на морі штиль, то перевезення триває 4 години, а якщо шторм та дощ, то значно довше. В серпні 2014 року черги з трьох тисяч авто розтягнулись на 15 км. і щоб потрапити в Керч треба чекати до 40 годин. Влада відкрила на недіючому аеропорті в Керчі накопичувачі для авто та туристів з душевими, кафе, палатками тощо. Для порівняння відзначимо, що потяг Сімферополь-Харків-Москва долає шлях за 20 годин, то потягу Сімферополь-Кубань-Вороніж-Москва для цього треба 42 години.

Таким чином основними видами транспортування пасажирів на лікування в кримські оздоровниці і на так званій дикий (неорганізований) відпочинок були, є і будуть авіаційний та залізничний транспорт. Хоч звичайно певна частина пасажиропотоку припадає на автобуси, легкові автомобілі та морські судна.

Керівництво України заявляє, що окупований Крим буде повернуто. Проте, на наш погляд, в близькій перспективі це маловірогідно. Позови держави до міжнародних інстанцій про відшкодування Росією вартості втраченого майна побічно підтверджують вищесказане. Політика це одне, а економіка трохи інше. Можливо треба використати економічну вигоду із ситуації, що склалася, виходячи з реалій сьогодення. Зокрема в Україні є багато важелів в сфері діяльності галузей транспортно-дорожнього комплексу, щоб диктувати свої умови і досягати економічного ефекту у відносинах з сусідами, зокрема з приєднаним до Російської Федерації Кримом. Так державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украерорух) гарантує безпеку польотів у повітряному просторі над Україною та в міжнародному повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладено на Україну. Найсучасніше технічне забезпечення, розгалужена мережа аеронавігаційних об'єктів і розвинена інфраструктура, а також європейський рівень кваліфікації фахівців підприємства дозволяють гнучко реагувати на будь-які обставини при організації повітряного руху зокрема шляхом взаємозамінності об'єктів його обслуговування.

Місія Украероруху – надання безпечного та економічно ефективного аеронавігаційного обслуговування користувачам повітряного простору України.

До речі, питання, пов'язані з роботою аеропортів, перевезеннями пасажирів і вантажів, з використанням рейсів авіакомпаній – їх відміною, перенесенням чи затримкою в українських аеропортах, – не належить до компетенції Украероруху.

Як відомо у відповідь на незаконну анексію півострова в квітні 2014 року європейська організація з безпеки аеронавігації заборонила польоти в Крим, зокрема Сімферополь і Севастополь. Це впливає з Конвенції ІКАО про міжнародну цивільну авіацію. Тобто не будуть визнавати будь-які

однобічні декларації аеронавігаційного обслуговування над якою-небудь частиною українського повітряного простору, видані не українською владою. Також радять при виборі маршрутів, крім закритих, погодити їх з українськими, румунськими болгарськими й турецькими диспетчерськими центрами, щоб уникнути порушень у повітряному русі. Нагадаємо що міжнародна організація «Євроконтроль» координує і планує управління повітряним рухом для всієї Європи. Вона співпрацює з національною владою, постачальниками аеронавігаційного устаткування, цивільними й військовими користувачами повітряного простору, аеропортами й іншими організаціями. Її діяльність містить у собі стратегічне і тактичне керування потоками, підготовку диспетчерів, регіональний контроль повітряного простору, а також збір аеронавігаційних податків. Таким чином право здійснювати аеронавігаційне обслуговування в міжнародному повітряному просторі над Чорним морем у межах Сімферопольського району польотної інформації належить винятково Україні, тобто це право Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (Украерорух). Однак незважаючи на це неодноразово мало місце протиправне захоплення Росією радіочастотного спектра Української держави, використання не за призначенням аварійної частоти 121,5 МГц та несанкціонований вихід осіб у радіоефір на робочих частотах секторів Одеського і Дніпропетровського центрів організації повітряного руху.

В першій декаді травня в святкові та вихідні дні в Сімферопольському аеропорту російські літаки сідали майже щогодини. Україна офіційно звинуватила Російську Федерацію у порушенні нею ряду міжнародних, багатосторонніх та обопільних угод, а також положень Європейського аеронавігаційного плану (DOC7754), додатків 2, 11, 15 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію (1944р.), DOC7910.

Украерорух як національний провайдер аеронавігаційного обслуговування України офіційно заявив, що його підрозділи не припиняли і продовжують якісно здійснювати обслуговування повітряного руху в міжнародному повітряному просторі, в якому відповідальність за безпеку польотів ІКАО делегувала Україні, керуючись міжнародними домовленостями і міжнародним повітряним правом, Спроби РФ в однобічному порядку анексувати цей повітряний простір, прикриваючись принципами колишнього СРСР, не можуть бути основою для зміни повітряних кордонів Чорноморського регіону.

ІКАО підтвердила, що ухвалити рішення стосовно того, з якого центру і якими технічними засобами здійснювати аеронавігаційне обслуговування в Сімферопольському районі польотної інформації, може винятково Україна.

Звичайно перші півроку після анексії Криму принесли багато негараздів в життя Криму. Проте треба бути реалістами, бо поступово труднощі будуть переборюватись і нормальний ритм повернеться, хоч Україна і вважає своєю, але окупованою Росією територією, Крим. Так росіяни активно ведуть роботи по прокладанню оптоволоконних ліній через Керченську протоку для забезпечення телефонного зв'язку та Інтернет-доступу в Криму, який зараз повністю залежить від континентальної України. За даними «lb.ua» роботи ведуть «Ростелеком» та «МТС» і на підготовку нових оптиковолоконних каналів зв'язку знадобиться 9-12 місяців, тобто строк 2015 рік. Росіяни перевели телекомунікаційну сферу півострова на свої правила. Кримчани отримують сім карти з абонентськими номерами, які починаються на цифру 7, що є кодом Росії та будуть працювати без роумінга з територією Російської Федерації. Мінкомзв'язку Росії виділив коди міжміського фіксованого зв'язку для Республіки Крим – 365, а м.Севастополь – 869. В серпні цього року оператори «Київстар», «МТС Україна» через різні причини припинили свою діяльність в Криму.

В результаті приєднання Криму в розпорядженні Росії з'явилась мережа досить розвинутої інфраструктури різноманітного профілю санаторіїв, будинків відпочинку, пансіонатів, спорт баз, профілакторіїв та дитячих оздоровниць. Все це потребує вирішення транспортних проблем та забезпечення перевезення в Крим. З цією метою росіяни створили бюджетну авіакомпанію «Доброльот», яка з червня виконує авіарейси в Сімферополь чотири рази на день з 30-ти міст Росії вартістю \$57 в один кінець. Причому в авіакомпанії, створеної на базі «Аерофлоту» спочатку було лише два Boeing 737 NG і російський SSJ-100. При цьому лоукостер погіршив комфорт, збільшивши число крісел на борту через низьку вартість квитків. Але на нашу думку ця авіакомпанія безумовно стане збитковою, бо перекрыти вартість кримських перельотів за рахунок рейсів «Доброльоту» за кордон буде неможливо. Адже існує заборона Європейської організації по безпеці аеронавігації на польоти в Крим і на всі авіакомпанії-порушники будуть накладатись фінансові санкції. До речі дві попередні спроби лоукостерів в Росії «Скай Експрес» та «Авіанова» закінчились банкрутством. Оскільки крім економічного підґрунтя, тут є і політична складова то можливо керівництво Росії якимось чином підтримає «Доброльот». Але за нашими даними в серпні «Доброльот» припинив свою

діяльність. Зараз же, на наш погляд, Херсонський аеропорт цілком може замінити аеропорт «Сімферополь», з якого нині виконуються рейси виключно до Москви. Херсонський аеропорт має злітно-посадочну смугу 2,5 км, шириною 42 м, магістральні та допоміжні рульові доріжки, комплекс радіотехнічних споруд, засобів забезпечення польотів, що дозволяє приймати повітряні судна типу Boeing-737, Airbus-319/320/321, Ту-154, Ту-134, Як-42, Ан-24/26/12/148, а також вертольоти всіх типів. Пропускна спроможність аеровокзалу – 400 пасажирів на годину. Торік він відновив роботу після шестирічної перерви. Першим кроком має стати організація авіакомпанією рейсів до Туреччини. Крім того нагальною потребою зараз є зняття заборони на польоти українських авіакомпаній в Крим.

Як відомо 28 листопада 2013 року у Вільнюсі відбулося парафування Угоди про Спільний авіаційний простір (САП), або «Відкрите небо», України з країнами Європейського Союзу. Усі положення документа наберуть чинності не пізніше 2015 р. Це результат масштабної роботи транспортників, які ще були розпочаті в грудні 2007 р., успішно завершилися 22 жовтня 2013 р. Під час переговорів досягнуто домовленостей практично за всіма положеннями угоди, що стосується відкриття доступу на ринок для авіаперевізників України та ЄС. На паритетних засадах вирішені питання зняття обмежень по частотах, кількості та географії польотів. Україна приймає всі європейські стандарти в галузі безпеки польотів і якості обслуговування пасажирів та всіх складових авіаційної діяльності. Проте на наше переконання зовсім не безпідставними є хвилювання українських авіакомпаній щодо вільного доступу іноземних перевізників до українського ринку. Однак угода передбачає підготовчий період – десь до травня-червня 2015 р. Тому вітчизняні перевізники мають певний час щоб підготуватися до конкурентної боротьби.

Взагалі підписання Угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС стане стимулом для вітчизняних авіаперевізників, аби знизити вартість перельотів у середині країни.

На нашу думку, варто відпрацювати вантажні взаємовідносини залізничного транспорту, враховуючи розриви економічних зв'язків підприємств півострова та материкової території. Свідченнями цього слугує падіння обсягів навантаження та вивантаження на 36-ти к700римських залізничних станціях. За статистичними даними, якщо щодоби вантажилось понад 15 тисяч тонн, то після анексії зменшення становить в 5 разів. Аналогічне становище із вивантаженням вагонів, особливо в припортових залізничних станціях Мекензієві Гори, Керч-порт, Камишова Бухта, Феодосія, Айвазовська, де є нафтовий термінал. Якщо, наприклад, раніше добовий вантажопотік на Мекензієві Гори складав 700-800 вагонів, то зараз менше 100 вагонів, причому в основному це експортний метал з Донбасу, а от потік зерна фактично припинився. Натомість станція Керч-Південна в основному приймає цистерни із скрапленим газом, що транспортується з російської станції Кавказ засобами Керченської залізнично-морської паромної переправи. В зворотному напрямку пороми повертаються з порожняком. В Євпаторійському морпорту перевалювали кукурудзяне зерно, генеральні вантажі.

За даними журналу «Українські залізниці» (№4, 2014, с.8) Укрзалізниця долучається до транзиту нафтопродуктів східного Сибіру. Зокрема це стосується транзиту мазуту виробництва Ачинського НПЗ (станція завантаження – Нова Єловка Красноярської залізниці). Згідно з рішенням відомчої тарифної комісії для цього вантажу знижується вартість перевезення на маршрутах прямування через основні прикордонні переходи на кордоні із Російською Федерацією – ст. Тополі та Зернове. Кінцевий пункт маршрутів – у портах України, що працюють із такою вантажною номенклатурою (порти – Одеський, Іллічівський, а також порти Криму – Севастопольський і Керченський включно). Для цих напрямів вартість перевезення знижується на 76% (механізм здешевлення – введення коефіцієнта 0.24 до базового тарифу). Дуже прикро буде, якщо цей транзитний потік буде втрачено через події в Криму.

Слід звернути увагу на те, що приєднання Криму до Росії призвело до зміни в транспортуванні вантажів. Тепер для вантажовласників в Україні це експортне або імпорتنе перевезення, а для продукції з Росії чи Білорусії для Криму – транзит з усіма відповідними до цього наслідками в тарифній політиці.

Зважаючи на це об'єктивно виникає потреба відпрацювати питання взаємодії залізничників і митників при організації руху вантажних потягів на територію тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим і в зворотному напрямку – на материкову частину України, зокрема оформлення митних декларацій при транзитних перевезеннях вантажів та вантажобагажу. Є можливість на станції Мелітополь здійснювати митно-брокерську діяльність по декларуванню транзитних та оформленню імпорتنих вантажів на українсько-кримському кордоні, для чого потрібно укласти угоду з УТЛЦ Укрзалізниці та отримати відповідну ліцензію від Міністерства доходів і зборів України.

З погляду на анексію Криму вірогідно, що Росія вимушено прискорить спорудження транспортного переходу через Керченську протоку. Це не нова проблема, а один з авторів цього матеріалу ще в 1980-ті роки займався цими питаннями. Тоді на замовлення відділу транспорту Держплану УРСР Ленінградським інститутом проектування гідротехнічних споруд імені Жука було виконано техніко-економічне обґрунтування трьох варіантів-типів переходу у вигляді тунелю та двох різної потужності залізнично-автомобільних мостів. Проте так звана перебудова та розпад Радянського Союзу закрили надовго розгляд цього проекту. І лише в кінці 2013 року між урядами України та РФ підписано Угоду про спільні дії з організації будівництва і поетапної реалізації проекту створення транспортного переходу через Керченську протоку. Тепер з приєднанням Криму до Російської Федерації економічна і політична ситуація докорінно змінилась. Треба перерахувати вагонопотоки пасажирів і вантажів, транзитні перевезення, можливості туристичного обслуговування, перевалки вантажів. Проте, мабуть, політична складова переважить економічні мінути і кошти на реалізацію цього проекту Російською Федерацією буде знайдено.

Для українського транспортно-дорожнього комплексу треба в цьому знайти свій позитив, бо реально спорудження цього об'єкта дозволить створити новий, в майбутньому міжнародний, транспортний коридор з Європи до Азії. Це буде ключова ланка в реалізації більш масштабного міжнародного транспортного проекту зі створення кільцевого мультимодального транспортного коридору навколо Чорного моря, який ініційовано Організацією чорноморського економічного співтовариства у Києві в 2002 році.

Країни, що мають вихід до Чорного моря, зацікавлені в будівництві мосту через Керченську протоку. Це частина проекту будівництва окружної дороги навколо Чорного моря. До цього слід додати, що багаторічні перемовини щодо Чорноморської кільцевої магістралі вже завершені конкретними домовленостями. Частина цієї автомагістралі проходить територією України, Молдови та Румунії. Рішення щодо її маршруту підписане у рамках тристоронньої зустрічі Міністра інфраструктури України, Міністра транспорту і дорожньої інфраструктури Республіки Молдови та Міністра транспорту Румунії в квітні 2014 року. Зокрема Чорноморська кільцева автомагістраль проходитиме за двома напрямками: від Одеси в Бухарест через Рені-Джурджулешти-Галаті та від Одеси в Бухарест через Кишинів-Унгени. При цьому домовилися про сприяння розвитку цих напрямків шляхом поліпшення та залучення інвестицій як на рівні національному, так і із залученням міжнародних фінансових інституцій.

На нашу думку будівництво зазначеного транспортного переходу дозволить значно скоротити шлях транспорту завдяки майбутнім таким проектам, як кільцева автомобільна дорога та залізниця навколо Чорного моря, пришвидшити проходження транспорту по лінії ЄС-Азія. Реалізація цих планів позитивно вплине на економіку України в перспективі. На сьогодні склалось два дуже потужних транспортних потоки: Брест-Мінськ через Росію і Азію – це перший, а другий через Європу й Азію – Туреччина-Стамбул. У цьому відношенні новий транспортний керченський перехід може стати основою для створення третього потоку з Європи до Азії через Україну. Це вигідно всім країнам Чорноморського басейну та Європі, а також країнам Кавказу та Азії. Реалізація цього проекту надасть нашій державі змогу збільшити свій транзитний потенціал незалежно від підпорядкування Криму.

Мають бути урегульовані всі питання щодо проходу українських морських суден через Керченську протоку з Азовського в Чорне море і навпаки. На кримські порти припадало всього 5% від загального експорту України, тому одеські порти без проблем компенсують втрату вантажоперевезень. Після анексії Криму Росією Україна втратила порт в Севастополі. У випадку закриття Керченської протоки одеські порти готові збільшити свої потужності й тим самим компенсувати втрату. Багато перспективних планів по морському транспорту тепер лишилися на папері. Так в грудні 2013 року у рамках візиту до Китайської Народної Республіки українська делегація на чолі з тодішнім Президентом України підписала ряд угод з потенційними інвесторами. Однією з найважливіших угод є спільне будівництво глибоководного морського порту в Сакському районі АР Крим. Комплекс включатиме контейнерний термінал, а також термінали для зерна і сипучих вантажів. Загальний вантажообіг, за розрахунками фахівців, становитиме майже 140 млн т на рік (контейнери, генеральні вантажі, зернова продукція тощо). Були наміри інвестувати \$10 млрд у глибоководний порт Севастополь. В минулому році Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» прийняло рішення реконструювати причальну інфраструктуру Ялтинського морського торговельного порту. Круїзні оператори вимагають привести причальну інфраструктуру відповідно до сучасних вимог. У першу чергу, необхідно побудувати причал для

круїзних суден, тому що зараз 300-метрові судна швартуються до ялтинського причалу, довжина якого – 190 м.

У фінансовий план АМПУ на 2014 р. заклали проведення реконструкції причальної інфраструктури порту Ялта за рахунок Адміністрації морських портів. Але тепер це вже не на часі.

Також планувалось, що до середини літа поточного року в Україні мають з'явитися два Центри компетенцій з розвитку круїзного туризму в Чорноморському регіоні. Один з них створюється при Одеській національній морській академії, другий – у Севастополі, при Таврійському національному університеті. Під егідою Європейської комісії «Темпус-Проект» в Україні й Грузії офіційно стартувала у грудні 2013 р. і розрахований на три роки. Для вироблення оптимальної для регіонів стратегії розвитку круїзного бізнесу. TEMPUS – Транс ' європейська освітня програма, яка підтримує модернізацію системи вищої освіти й створює умови для співробітництва університетів у країнах ЄС із освітніми центрами в країнах партнерах. Представники проекту надають методологічну допомогу в удосконалюванні викладання туристичних дисциплін у вишах, створенні сучасних навчальних баз для підготовки гідів-перекладачів та інших фахівців туристичної індустрії. Цю роботу бажано продовжити і в умовах анексії Криму. Адже за великого рахунку кримські морські порти цікаві іноземцям з точки зору туристичної спеціалізації регіонів. Ще рік тому Україна за оцінкою Всесвітньої туристичної організації при ООН, посідала дев'яте місце в Європі за кількістю туристів, які відвідують країну. Популярність круїзу зростає якраз в Чорноморському басейні. У червні 2013 року з Одеси стартували регулярні рейси круїзного лайнера «Адріана» між портами Чорного моря. Поставлене на Кримсько-Кавказьку лінію судно «Адріана» (довжина – 103 м, пасажиромісткість – 380 осіб) курсувало за маршрутом Одеса-Севастополь-Феодосія-Ялта-Анапа-Сочі. Тривалість подорожі – 8 днів. В минулому році судна типу річка-море під українським прапором, що здійснюють круїзи по Дніпру заходили у морські порти Одеського регіону та Криму. Відвідали Одесу і Ялту два німецькі круїзні судна – ARTANIA (довжина – 231,8 м, прапор – Багами) та FTI BERLIN (довжина – 139,3 м, прапор – Мальта). На жаль кримські події негативно вплинули на круїзний бізнес. Міжнародні круїзні компанії відмовляються направляти свої лайнери в Одеський порт через питання безпеки. Якщо в 2013 році Одесу відвідало 148 суден-круїзників, то в березні-квітні 2014 року вже понад 40 відмін круїзів. Однією з важливих причин відмов є неможливість заходу круїзників в порти Севастополя, Ялти та Феодосії.

Після анексії Криму в травні 2014 року Україна повідомила Міжнародну морську організацію про неможливість забезпечення належного рівня безпеки судноплавства і дотримання міжнародних зобов'язань на морі та в портах Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта. На початку травня на прохання Міністерства інфраструктури, за дорученням Міністерства закордонних справ, Посольство України у Великобританії надало відповідну інформацію секретаріату ІМО, її державам-членам та представникам іноземних компаній, акредитованих при ІМО. Таке рішення обумовлено тим, що ці кримські порти вийшли з-під фактичного управління та контролю Мінінфраструктури через окупацію території півострова. У зв'язку з цим спостерігаються високий рівень майнових ризиків на підходах та в акваторіях морських портів у Криму та Севастополі, про що також поінформовано морські держави.

Нагадаємо, що порти Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта незаконні угруповання захопили силовими методами ще 27 березня 2014 року. Відтоді доступ до державного майна заблоковано, захоплено служби лоцманів та капітанів, які забезпечують безпеку мореплавства в акваторіях кримських портів. До речі, окупаційна влада Криму готується перекроїти транспортні потоки півострова. Зокрема порти Феодосії та Євпаторії, розташовані в межах міста, припиняють існування. Були закриті митні переходи, і прикордонні – також. Вантажопотік з портів Криму (перевалка в морських портах Криму становила 8-9 %) спрямовано в порти «Одеса», «Миколаїв» та «Іллічівськ». Після офіційної анексії Криму автомобільним транспортом ще десь місяць-півтора з Керчі через паромну переправу у Краснодарський край перевозили горілчані вироби, м'ясні продукти, консерви, будматеріали, бо тут все на 30-50% було дешевше. Проте в травні місцева влада видала наказ, щоб з Криму до Росії не вивозили м'ясні, молочні продукти, борошно, хліб, гречку, рис, рослинне масло, цукор, спирт і так далі. За даними кримського агропрому на півострові виробляється 311 тис. тонн молока на рік, а мінімальна потреба 900 тис. тонн. Тож без імпорту не обійтись. До речі росіяни закупають в Криму овочі із Херсонської області і вивозять їх в Російську Федерацію, а там ціни вище в середньому на 30-40%. Виникають труднощі з транспортуванням автотранспортом продукції виноробного підприємства «Масандра», бо згідно російським вимогам нинішня технологія з домішками не дає права сертифікувати ці вина і підвищуються ціни. Так мускат, мадеру, херес, портвейн і кагор на винозаводі «Масандра» укріплюють хлібним та буряковим спиртом і згідно норм

Російської Федерації це не вино, а «винний напій». І як наслідок він обкладається акцизом в 50 раз більше ніж вино. Слід також враховувати, що в червні цього року ЄС заборонив імпорту товарів із Криму без українських сертифікатів, тобто не схваленого в Києві імпорту продукції.

Основні в'їзди для автотранспорту в Крим – це пост «Чонгар» та проїзд через м.Армянськ, знаходяться на кордоні з Херсонською областю. Слід відзначити, що на російсько-українському кордоні ще в минулому році були введені нові ускладнені правила проходження митного контролю для автоперевізників. Росія з 1 грудня 2013 року розірвала взаємовідносини з Міжнародною асоціацією автоперевізників (IRU), яка видає книжки МДП. Тепер митний транзит здійснюється без цих книг міжнародних договірних перевезень, а наявність МДП дозволяла автофурам проходити митний контроль без догляду, що значно прискоряло строки доставки товарів споживачам. На наш погляд, зважаючи на майбутнє зростання відвідування туристами і відпочиваючими Криму, потребу в забезпеченні їх в першу чергу продуктами харчування та промтоварами Керченська поромна переправа не зможе забезпечити обсяги перевезень. Тому значна частина автотранспортних засобів буде рухатись в Крим через автодороги материкової України. Але тепер, щоб в'їжджати на територію Криму, вже як суб'єкта Російської Федерації, потрібно оформити нові гарантійні документи у відповідних російських організацій, причому їх вартість 700-1000 євро. Крім того з 1 вересня 2014 р. усім авто і мотоциклам, зареєстрованим в Україні, дозволено в'їзд в Крим лише на 90 днів.

З 30 березня 2014 року Крим почав жити за московським часом, тобто на годину вперед ніж в Україні. Є певні незручності, але залізничники (як і авіатори) до цього швидко пристосувались.

Доречно враховувати, що у квітні 2014 року Верховна Рада України прийняла Закон «Про забезпечення прав і свобод громадян на тимчасово окупованій території України», в якому немає заборони на рух пасажирського і вантажного транспорту в Крим. Закон не обмежує і не забороняє діючі перевезення, авіаційні, залізничні, водні та автотранспортні, а діють лише стосовно нових маршрутів. Вірогідно, що гігантським планам Росії щодо Криму потрібен тривалий час, але треба враховувати, що вже в квітні цього року Президент РФ вніс в Держдуму законопроект, а в липні підписав закон про створення зони грального бізнесу на півострові, а на її базі планують створити цілорічний туристичний кластер. В кінці серпня цього року в Криму відкрились дочірні відділення Європейських банків, зокрема шведського East Capital і австрійського Raiffeisenlandesbank. В перспективі до 2020 року планується здійснити розбудову швидкісної автодороги Ялта-Алушта-Феодосія та залізничного напрямку Сімферополь-Керч, причому ймовірно все розпочнеться з Керченського півострова, звідки буде йти основний пасажиро- та вантажопотік. В планах є створення аероекспресу із Сімферополя до аеропорта і на Південний берег Криму та інше.

Проте російською адміністрацію вживаються і сьогоденні конкретні заходи. Так впроваджується практика закріплення «націоналізованих» українських санаторіїв за великими російськими концернами та підприємствами, які натомість зобов'язані заповнювати їх своїми співробітниками. Відповідні заходи вживаються для заїзду дітей, студентів, туристів з різних регіонів Росії. Поступово розвивається бізнес і торгівля. З півострова багато хто поїхав з українців, але більша частина залишилася тут з надією на те, що Україна була, є, і буде в Криму. Оскільки Крим був частиною нашої країни і ми будемо забезпечувати сполучення з населенням, яке проживає на окупованому півострові в повному обсязі. У кримчан є також можливість дістатися і до Києва, Одеси та інших міст України. З огляду на вищевикладене для пасажирів, що будуть їхати в Крим найбільш реальним і доступним стає залізничний транспорт. Треба відмітити, що рух пасажирських поїздів в Кримському напрямку не переривався навіть у критичні дні проведення самопроголошеного референдуму та приєднання півострова до Росії. Тепер пасажирів і багаж оглядаються українським і російським прикордонним та митним контролем відповідно на залізничних станціях Мелітополь і Джанкой.

Справа в тому, що наступна за Джанкою залізнична станція Новоолексіївка має слабкий колійний розвиток, тому прикордонним пунктом стала станція Мелітополь. Оскільки прикордонний і митний контроль раніше не передбачався, то в новому розкладі руху поїздів на 2014-2015 роки було відведено час додаткових стоянок пасажирських поїздів для проведення цих операцій відповідними службами. Новий графік, введений в дію з 1 червня 2014 року, повністю врахував нові умови і правила пропуску пасажирських поїздів в напрямку Криму і зворотню по станціях Мелітополь, Новоолексіївка, Херсон. На перемовинах Укрзалізниці, Кримської залізниці, Білорусі та Російських залізниць були погоджені проблемні питання і нестиківки. В літній період задіяно 32 пасажирських потягів, а також передбачена можливість збільшення кількості вагонів в составах при необхідності з 13-ти до 18-20 одиниць.



Як показали підсумки станом на 1 жовтня ц.р. кількість поїздів кримського напрямку зменшилась майже на 70%. Зате потяги, що курсували, мали майже стовідсоткову населеність, що дозволяло до мінімуму знизити їх збитковість. Крім того, з 26 вересня 2014 року почав курсувати поїзд Донецьк – Севастополь за маршрутом через Волноваху – Камиш – Зарю – Мелітополь – Джанкой – Сімферополь.

Транспортникам України потрібно співпрацювати з проблемним, з військово-політичної точки зору, кримським регіоном та знаходити взаємоприйнятні рішення. Звичайно не слід забувати, що 27 березня цього року Генасамблея ООН прийняла резолюцію про визнання незаконним референдум про приєднання Криму до Росії. За неї проголосувало із 193 присутніх 100 держав, утримались 58 (в т.ч. КНР) деякі не голосували (Сербія, Ізраїль) і проти голосувало 11 держав (Росія, Білорусь, Вірменія, Куба, Сирія та інші). Але ця резолюція має рекомендаційний характер і напряму Росії нічим не загрожує. На початку квітня Парламентська асамблея Ради Європи (ПАРЄ) проголосувала також за резолюцію з осудом російської військової агресії та наступною анексією Криму. Економічні і політичні санкції щодо Росії ввели США та Європейський Союз. Проте реально вони не зупиняють агресивні дії керівництва Росії. До речі аналогічні резолюції щодо Абхазії та Південної Осетії (як і Придністровської республіки) на Російську Федерацію ніякого впливу не справляють. Більше того, за даними газети “Le Monde” з самого початку введення Європейських санкцій і Франція також не розірвала контракт на поставку Росії двох гелікоптероносців типу “Містраль” на загальну суму 1,2 млрд. євро. Болгарія і Австрія не переривали переговори щодо перспектив спорудження газопроводу “Південний потік”. Так в кінці червня ц.р. під час візиту Президента Росії до Австрії було укладено угоду між “Газпромом” і місцевою компанією про спорудження австрійської частини газогону “Південний потік” в обхід України. Німецький бізнес та економіка дуже залежні від російського ринку та енергоресурсів. Аналогічно залежні Іспанія, Італія, Греція. Після заборони Росією імпорту сільськогосподарської продукції з осудом санкцій ЄС виступили офіційно високопосадовці Словаччини та Угорщини. Тобто в багатьох випадках економічні інтереси переважають політичний сенс.

На нашу думку, Україні треба сприйняти існування незаконно створеної Республіки Крим як болісну реальність і намагатись отримати економічний зиск. Наприклад, не відключати для Криму воду з Північно-Кримського каналу, а домовлятись з невизнаною владою про повернення боргів та значне підвищення вартості поданої води. Адже у нас є міцний фінансовий важіль: вода з Північно-Кримського каналу забезпечує 85% потреб всього півострова, що особливо важливо для отримання високого урожаю рису. Аналогічна ситуація з електроенергією: Крим з’єднується з Україною трьома високовольтними ЛЕП-100, по яким “Укренерго” поставляє електроенергію. Об’єктивно необхідно піднімати тарифи за спожиту електроенергію в Криму. Те ж саме стосується і подачі в Крим газу, який Росія продає Україні за підвищеними цінами.

Що стосується цін на квитки пасажирських поїздів кримського призначення, на наш погляд, варто визначити економічну доцільність формування їх по внутрішньодержавному тарифу. Можливо слід наслідувати дії “Укрпошти”, яка з квітня ц.р. доставку посилок в Крим здійснює за правилами міжнародних перевезень. Та і Кримська залізниця продає квиток в купе за 1600грн, тоді як Укрзалізниця за 360 грн, тобто в 4 рази дешевше.

В цьому контексті позитивним є те, що наприкінці вересня 2014 р. набув чинності Закон України “Про податковий та митний контроль у вільній економічній зоні “Крим””. Йдеться про створення на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим вільної економічної зони. Відтепер кордон Херсонської області, що межує з автономією, зветься адміністративним. Внаслідок цього змінилися умови оподаткування тих підприємств, які співпрацюють з кримськими організаціями. Має свої особливості оформлення первинної митної документації, а відтак, змінилися й умови пасажирських і вантажних перевезень на кримську територію та у зворотному напрямку – на материкову частину. Тепер за перетину кордону з українського боку чи у зворотньому напрямку щодо вантажу застосовуються міжнародні правила перевезень, тож він має бути замитнений в обов’язковому порядку. Вантаж приймається із Криму лише під гарантійні листи відправників стосовно того, що він буде замитнений на станції Мелітополь, що будуть проведені всі належні залізничні платежі, а також що вантаж буде розмитнений на станції призначення. Таким же чином процедура митного контролю проходить й за прямування вантажу в бік Криму. Перший вантажний поїзд із флюсами вже за дії міжнародних правил прибув із Криму на станцію Мелітополь 1 жовтня. Він прямував на адресу ПАТ “Запоріжсталь”. Станом на 1 листопада 2014 року вантажопотік як до автономії, так і з неї невеликий: за добу проходять максимум два поїзди, але головне, що співпраця почалася.

## ВИСНОВКИ.

Основним засобом тиску міжнародної спільноти на агресивні дії Росії є економічні та політичні санкції, проте їх ефективність недостатня. Тому українській владі треба тимчасово змиритись з існуванням окупованого Криму. Виконаний аналіз показує на негативні наслідки розриву господарських зв'язків з материковою Україною. Як наслідок різко знизились обсяги вантажної роботи на залізничному та морському транспорті. Введення Євроконтролем міжнародних обмежень та заборон на авіарейси в Крим звело начебто нанівець майбутнє авіаційного транспорту. Проте спостерігається нарощування авіарейсів з Росії. В липні ц.р. аеропорт Сімферополь приймав по 52 російських літаків. Їхні авіакомпанії “Уральські авіалінії” та “Грознийавіа” відкривають міжнародне авіасполучення з Кримом, подавши в Росавіацію заявку на польоти в Баку, Єреван, Ташкент, Стамбул, Анталю і таджицький Худжанд.

Окремо зауважимо, що Російська Федерація не входить до складу Євроконтролю, а відтак він не може надавати їй жодних прямих рекомендацій щодо організації польотів, у тому числі до Криму. Однак це не звільняє російську сторону від відповідальності за порушення вимог міжнародного повітряного права та протиправне надання аеронавігаційного обслуговування для польотів до/з аеродромів на території АР Крим російським авіакомпаніям. Враховуючи зазначене, під час виконання польотів російськими авіакомпаніями з аеропортів Російської Федерації до аеропортів АР Крим плани польотів до Євроконтролю не подаються. Питання порушення російськими авіакомпаніями порядку використання повітряного простору є складовою частиною комплексного підходу до врегулювання між Україною та Росією проблеми Сімферопольського РПП. При цьому слід враховувати, що ІКАО підтвердила неподільність повітряного простору України та опублікувала рекомендації для користувачів повітряного простору щодо обмеження планування польотів у Сімферопольському РПП. Таким чином, вивчення різноманітних факторів впливу показує, що головним напрямом спільної роботи транспортного комплексу України та Криму стають пасажирські перевезення, особливо залізничним транспортом. Прогнозується прискорене спорудження Росією транспортного переходу через Керченську морську протоку, та можливі економічно-фінансові вигоди для транспортно-дорожнього комплексу України в майбутньому.

В ситуації, що склалася після анексії Криму, в зоні особливої уваги проведення прикордонного та митного контролю повинні бути чотири залізничні й три автомобільні пункти пропуску між материковою частиною України і Кримським півостровом.

Зараз офіційно розглядаються питання необхідності розробки науково-дослідним інститутом загальних правил безпеки плавання суден в портових водах та їх стоянки в морських портах України з подальшим затвердженням цих правил, як галузевого стандарту. На наш погляд, в них потрібно обов'язково закріпити питання лоцманського проведення в Азовському морі, Керч-Єнікальському каналі, а також роботу постів регулювання руху суден з урахуванням тимчасової окупації АР Крим.

В своїй промові 7 червня 2014 р. під час інаугурації Президент України П. Порошенко запевнив, що Крим буде повернуто під юрисдикцію нашої держави, а Міністр оборони України В.Гелетей при своєму призначенні у сесійній залі парламенту в червні цього року пообіцяв провести парад в українському м. Севастополь. Цього бажають всі громадяни і сподіваються, що Крим не повторить долю самопроголошених і невизнаних Абхазії та Південної Осетії, що підтримуються Російською Федерацією. Однак не слід забувати, що ще в липні цього року Міністр закордонних справ Люксембургу висловився за визнання легітимності анексії Криму Російською Федерацією. Фактом є і те, що станом на 1 серпня 2014 року вже понад 1,5 млн. жителів Криму отримали російське громадянство. Тому не можна нехтувати реальністю, що ми живемо у час, коли країна у небезпеці, коли гинуть люди, а військові дії на Сході України, анексований Крим, - це саме ті чинники, які стали визначальними у повсякденному житті людей, в роботі державних органів влади та у функціонуванні транспортно-дорожнього комплексу України.

29.08.2014

P.S. Контактний телефон +3(099) 437-01-13

Стаття подається вперше.

## ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Офіційний веб-портал Верховної Ради України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
2. International tourism to continue robust growth in 2013 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://media.unwto.org/en...th-2013>.
3. Сайт Євроконтроль – [flightaware.com](http://flightaware.com)
4. Сайт газети “Магістраль” – [www.magistral-uz.com.ua](http://www.magistral-uz.com.ua)

5. Сайт газети "Вести" – [www.vesti.ua](http://www.vesti.ua)
6. Статистичний бюлетень України: офіц. текст станом на 31 вер. 2013 р. – К. Державна служба статистики України. 2013 – 22 с.

#### REFERENCES

1. Official web portal of Verkhovna Rada of Ukraine [Electronic resource] - Access: <http://zakon.rada.gov.ua>
2. International tourism to continue robust growth in 2013 Ukraine [Electronic resource] - Access: <http://media.unwto.org/en...th-2013>
3. Site of Eurocontrol – [flightaware.com](http://flightaware.com)
4. Site of the newspaper "Magistral" – [www.magistral-uz.com.ua](http://www.magistral-uz.com.ua)
5. Site of the newspaper "Vesti" – [www.vesti.ua](http://www.vesti.ua)
6. Statistical bulletin of Ukraine: official. text as of September 31. 2013 - K. State Statistics Service of Ukraine. 2013 - 22 p.

#### РЕФЕРАТ

Гурнак В.М., Гурнак М.В., Ананченко О.Є. Проблеми взаємодії транспортного комплексу України з анексованим Кримом на сучасному етапі. / В.М. Гурнак, М.В. Гурнак, О.Є. Ананченко. // Вісник Національного транспортного університету. Науковий журнал: в 2 ч. Ч. 1: Серія: „Технічні науки” – К. : НТУ, 2014. – Вип. 14.

В статті проаналізовано наслідки анексії Криму для транспортно-дорожного комплексу України. Показано проблеми взаємодії різних видів транспорту держави з окупованою територією півострова. Дається прогноз перспектив спорудження автомобільно-залізничного транспортного переходу через Керченську протоку та можливі наслідки її введення в експлуатацію для транспорту материкової України. Охарактеризовано правові колізії для міжнародних перевезень після приєднання до Російської Федерації колишньої Автономної Республіки Крим. Залізничний транспорт буде найбільш затребуваний в пасажирському сполученні.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** АНЕКСІЯ, КРИМ, АВІАЦІЙНИЙ, ЗАЛІЗНИЧНИЙ, МОРСЬКИЙ, АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ, КЕРЧЕНСЬКА ПРОТОКА.

#### ABSTRACT

Gurnak V.M., Gurnak M.V., Ananchenko O.E. Interaction problems of Ukraine transport complex and annexed Crimea at the current stage. / V.M. Gurnak., M.V. Gurnak, O.E. Ananchenko. // Journal of The National Transport University. Science journal: In Part 2. Part 1: Series: "Technical sciences" - Kyiv: NTU, 2014. - Vol. 14.

The article analyzes the consequences of the annexation of the Crimea for the transport system of Ukraine. The problem of interaction between different types of transport of the state with the occupied area of the peninsula is shown. The perspective forecast is given for the construction of the road-rail transport crossing through the Kerch Strait and possible consequences of its commissioning for the mainland Ukraine transport. Characteristic of the legal discrepancies with international transportations after the accession to the Russian Federation of the former Autonomous Republic of Crimea is given. Rail transport will be the most demanded in passenger traffic.

**KEYWORDS:** ANNEXATION, CRIMEA, AIR, RAIL, SEA, ROAD TRANSPORT, THE KERCH STRAIT.

#### РЕФЕРАТ

Гурнак В.Н., Гурнак Н.В., Ананченко О.Є. Проблеми взаємодії транспортного комплексу України з анексованим Кримом на сучасному етапі. / В.Н. Гурнак, Н.В. Гурнак, О.Є. Ананченко // Вісник Національного транспортного університету. Науковий журнал: в 2 ч. Ч. 1: Серія: „Технічні науки” – К. : НТУ, 2014. – Вип. 14.

В статті проаналізовані наслідки анексії Криму для транспортно-дорожного комплексу України. Показано проблеми взаємодії різних видів транспорту держави з окупованою територією півострова. Дається прогноз перспектив спорудження автомобільно-залізничного транспортного переходу через Керченський пролив та можливі наслідки його введення в експлуатацію для транспорту материкової України. Охарактеризовано правові колізії для міжнародних перевезень після приєднання до Російської Федерації колишньої Автономної Республіки Крим.

Республики Крым. Железнодорожный транспорт будет наиболее востребованным в пассажирском сообщении.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** АННЕКСИЯ, КРЫМ, АВИАЦИОННЫЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ, МОРСКОЙ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ.

**АВТОРИ:**

Гурнак Віталій Миколайович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет.

Гурнак Микола Віталійович, кандидат економічних наук, Національний авіаційний університет.

Ананченко Олексій Євгенович, магістр, Державний університет телекомунікацій.

**AUTHORS:**

Gurnak Vitalii Mykolaiovych, Dr., Professor, National Transport University.

Gurnak Mykola Vitaliovych, PhD, National Aviation University.

Ananchenko Oleksii Evgenovych, Magister, State University of Telecommunications.

**АВТОРЫ:**

Гурнак Виталий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет.

Гурнак Николай Витальевич, кандидат экономических наук, Национальный авиационный университет.

Ананченко Алексей Евгеньевич, магистр, Государственный университет телекоммуникаций.

**РЕЦЕНЗЕНТИ**

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», Київ, Україна.

Богомолова Н.І., доктор економічних наук, професор. Державний економіко-технологічний університет транспорту.

**REVIEWERS**

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Bogomolova N.I., Dr., professor, State Economy and Technology University.