

ВЛИЯНИЕ КРЫМСКОГО МОСТА НА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ ПОЛУОСТРОВА

В работе сделана попытка анализа социально-экономических и инфраструктурных эффектов от введения в эксплуатацию автодорожного и железнодорожного моста через Керченский пролив, который соединяет Республику Крым с остальной частью России. Проведен как качественный анализ эффектов, так и количественный.

Ключевые слова: социально-экономические эффекты, транспортная инфраструктура, региональное развитие, инвестиции, инфраструктура

Peter Lavrinenko

INFLUENCE DU PONT DE CRIMÉE SUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE DE LA PENINSULA

Résumé: Le rapport tente d'analyser les effets socio-économiques et infrastructurels de la mise en service d'un pont routier et ferroviaire traversant le détroit de Kertch, qui relie la République de Crimée au reste de la Russie. Réalisé comme une analyse qualitative des effets, et quantitative.

Mots-clés: Effets socio-économiques, infrastructure de transport, développement régional, investissement, infrastructure

* *Петр Александрович Лавриненко – PhD по экономике, младший научный сотрудник ИНИП РАН, г. Москва; EHESS, Париж / Peter Lavrinenko – assistant de recherché de l'Institut des Prévisions Économiques de l'Academie de Science de la Russie (IPE RAS), Moscou, EHESS, Paris.*

Макроэкономическая политика определяет вектор развития всего государства в целом. В то же время последствия макроэкономической политики всегда так или иначе отражаются на региональном развитии. Данный доклад посвящен анализу того, как одно конкретное решение на макроуровне может повлиять на развитие целого региона, а именно строительство моста через Керченский пролив в Республике Крым. Помимо всего многообразия политических дискуссий, которые вызвало строительство этого моста, в первую очередь это все же инфраструктурный проект, оказавший очень значительное влияние на экономику региона.

Крымский мост является одним из нескольких крупнейших инфраструктурных проектов в области транспорта, которые реализовывались в России за последние 25 лет. По оценкам многих экспертов этот мост решит не только важнейшие социальные и политические проблемы, но и даст мощнейший толчок развитию экономики Крымского полуострова.

Сопоставимыми по масштабам транспортными проектами в последние десятилетия были только платная автодорога М11 до Санкт-Петербурга, а также железные дороги на Ямал и Якутск.

Мост был построен примерно за 3 года, что стало безусловным рекордом по скорости строительства транспортного проекта подобного масштаба для России. Его итоговая стоимость по последним оценкам на III кв. 2018 г. составляет 230 млрд. руб. (около 2,8 млрд. евро), но учитывая затраты на завершение железнодорожной части моста, полная стоимость скорее всего превысит 250 млрд. руб. (3 млрд. евро).

Функционирование моста влечет за собой два вида эффектов. Во-первых, инфраструктурный эффект, который выражается в значительном увеличении транспортной деятельности. Во-вторых, социально-экономический эффект, который порождается инфраструктурным эффектом.

На рис. 1 можно увидеть структуру поездок между Крымом и Россией по видам транспорта в динамике.

В 2013 г. большая часть пассажиров приезжала в Крым по ж/д, маршрут которой проходил через территорию Украины. На втором

месте находились автомобильные поездки, маршрут которых также проходил через Украину. На паромную переправу из российского Краснодарского края и авиацию приходились примерно равные доли, что составляло в сумме 33%.

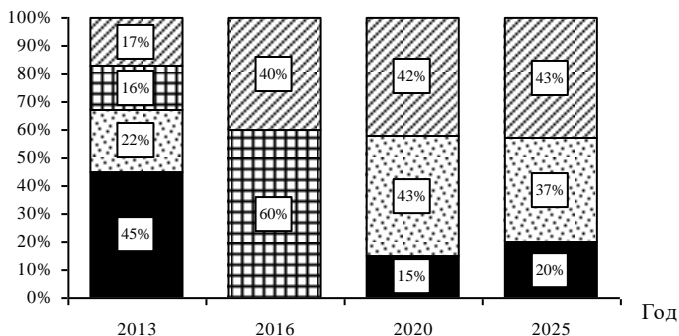


Рис. 1. Структура поездок РФ – Крым по видам транспорта:
 ▨ воздушный (avion); ▩ автомобиль (automobile) + паром (ferry);
 ▤ автомобиль (automobile); ■ ж/д (chemin de fer)

Источник: собственный анализ автора.

С 2014 г. ж/д и автомобильного сообщения через Украину фактически не стало, и доля паромного сообщения выросла до 60%, а авиационного до 40%. Но это обстоятельство порождало одну очень серьезную проблему. Паромная переправа относительно дешева, но это «бутылочное горлышко» транспортной инфраструктуры с недостаточной пропускной способностью. А в авиации имела место высокая цена, в том числе по причине отсутствия конкуренции со стороны других видов транспорта. В итоге спрос на перевозки был значительно больше, чем фактическое предложение. С вводом моста в 2020 г., по прогнозам, доля авиации останется примерно прежней. При этом доля автомобильного сообщения составит почти 45%, а доля ж/д – около 15%. В 2025 г. часть автомобильного потока переключится на железнодорожный транспорт.

На рис. 2 можно видеть прогноз структуры поездок в Крым до 2035 года по видам транспорта.

В настоящее время до 65-70% всех поездок в Крым осуществляются в туристических целях, что говорит о первостепенной важности решения транспортных проблем для

экономики Крыма. Резкий скачок в 2020-2030 годах будет обеспечен индуцированным туристическим спросом, причиной которого станет резкое улучшение транспортной доступности Крыма. В эти годы темпы ежегодного роста составят порядка 5-6% (при этом в 2015-2016 гг. темпы были более 15%, хотя в 2017 г. имела место стагнация).

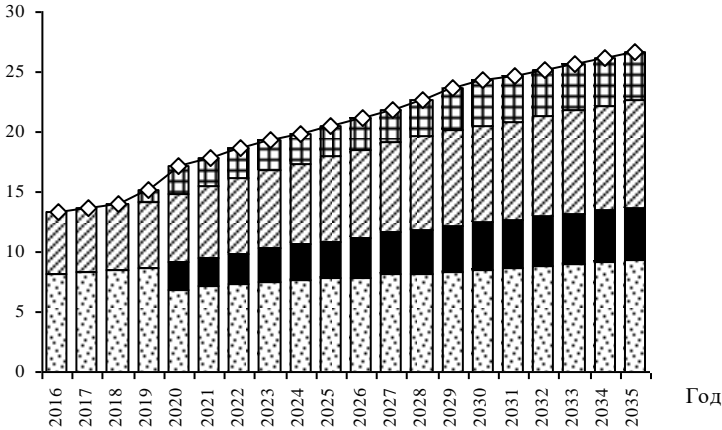


Рис. 2. Прогноз поездок в Крым по видам транспорта:

- ▨ дополнительный спрос (demande supp.);
- ▩ воздушный (avion);
- ▣ автомобиль (automobile);
- ж/д (chemin de fer);
- ◇— всего (total)

Источник: расчеты автора.

После 2030 г. темп прироста будет соответствовать среднегодовым в период 2000-2014 гг., будучи равным примерно 2%. Дополнительный спрос, который на графике изображен желтым цветом – турпоток, который будет реализован в случае сохранения тенденции опережающего развития внутреннего туризма (что будет возможно в случае сохранения низкого курса рубля и значительного улучшения туристического сервиса в Крыму). Таким образом, мы видим, что к 2035 г. совокупный пассажиропоток может вырасти практически в 2 раза.

Не менее важными являются социально-экономические эффекты. По оценкам, до 4 млн. туристов за период с 2020 по 2030 г. могут быть результатом индуцированного спроса (т.е. дополнительного к основному), который возникнет после ввода автомобильного и железнодорожного мостов. На основе открытых

источников известно, что «средний чек» пребывания туриста в Крыму составляет около 55 тыс. руб. (700 евро). С учетом инфляционного роста до 2030 г. можно оценить совокупный эффект от дополнительных доходов в крымском туризме в 240 млрд. руб. (3 млрд. евро). При этом здесь не учтено возможное увеличение «среднего чека», а также дополнительный спрос в случае значительного улучшения туристического сервиса. В этом случае эффект практически удвоится.

Кроме туризма, мост окажет также существенное влияние на сферу торговли. До ввода моста в Крыму наблюдались существенные проблемы с логистикой. Сложности доставки больших объемов грузов, включая высокие транспортные издержки и невысокую пропускную способность паромной переправы, создали неблагоприятные условия для развития оптовой торговли (рис. 3).

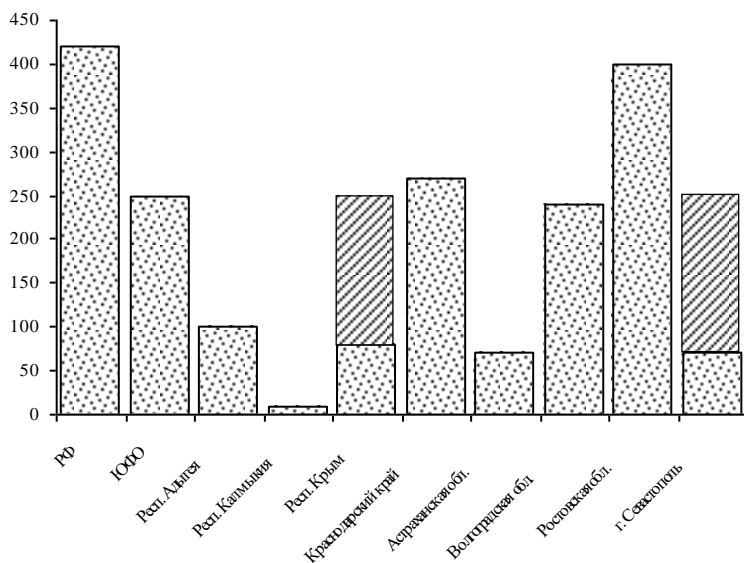


Рис. 3. Текущий (2017 г.) оборот оптовой торговли на душу населения и потенциал роста (■) после введения Крымского моста

Источник: Крымстат и расчеты автора.

В результате цены на многие ввозимые товары были выше, чем в соседних регионах России. На территории Крыма до недавних пор практически отсутствовали логистические центры (склады), которые обязательны для современной массовой торговли. В результате ввода моста должны снизиться цены на основную массу продовольственных товаров, а также расшириться их ассортимент, что для населения и туристов станет однозначно положительным фактором.

В настоящее время в Крыму цены сильно отличаются от тех, что можно наблюдать в центральной части России и даже в соседних Краснодарском крае и Ростовской области. Например, бензин в Крыму стабильно был на 3-6 руб./л больше, но цены на местные продовольственные товары были ниже. На рис. 4 схематически приведен прогноз цен в Крыму после ввода моста. В настоящее время сложно оценить совокупный ценовой эффект. Но предварительные оценки позволяют судить, что в целом уровень цен может вырасти.

Третий экономический эффект заключается в росте мощности черноморских портов. Текущие мощности портов России черноморского бассейна являются на настоящий момент предельными. Например, порт Новороссийска 2018 г. работал на пределе мощности, которой было недостаточно для экспорта всего потенциального объема зерна. В результате часть зерна была испорчена (млрд. руб. убытков).

Уровень цен

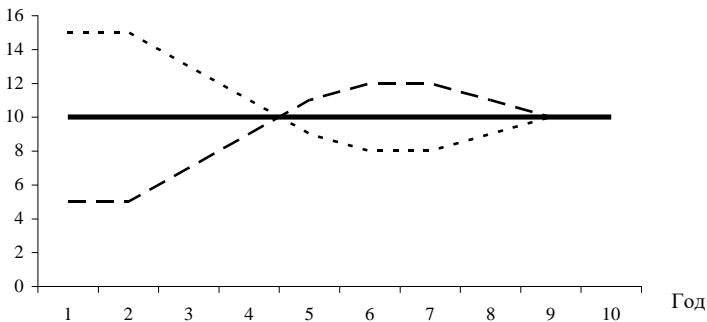


Рис. 4. Прогноз ценовых изменений в Республике Крым:
—— уровень цен в России; ---- уровень цен в Крыму 1;
--- уровень цен в Крыму 2

Источник: оценка автора.

Открытие железнодорожного сообщения может сделать Севастополь одним из крупнейших портов Юга России. Из России через крымские порты можно будет экспортировать зерно и нефтепродукты, а завозить в РФ – высокотехнологичную продукцию, например, автомобили (подобный опыт у севастопольских портовиков имеется). Однако следует помнить, что полноценное развитие крымских портов возможно лишь в случае решения проблемы антиросийских и антикрымских санкций.

Вывод. Сам мост не является панацеей для социально-экономического развития Крыма. Это лишь один, хотя, возможно, и важнейший из инструментов развития. Для возможного взрывного развития туристической отрасли необходимы также инвестиции в развитие соответствующей инфраструктуры (отели, рестораны, досуг). Для роста торговой отрасли необходимы инвестиции в логистическую инфраструктуру, а также заход различных торговых сетей. Необходимо и развитие внутренней транспортной сети Крыма, без которого мост будет как шикарная дверь в никуда.

Крымский мост – это инструмент, которым необходимо теперь с умом воспользоваться, чтобы он дал максимальные эффекты.

Литература и информационные источники

1. Крымстат. Режим доступа: <http://crimea.gks.ru/>
2. Федеральное агентство по туризму - www.russiatourism.ru/news/14541/
3. Российская газета. Режим доступа: <https://rg.ru/2016/03/16/reg-kfo/nazvany-ceny-na-otdyh-na-kurorte-letom-2016-go.html>
4. Керченская паромная переправа. Режим доступа: <https://parom24.ru/>
5. Министерство экономического развития РФ (долгосрочный прогноз развития экономики). www.economy.gov.ru