

УДК 911.3

DOI: 10.18384/2310-7189-2018-4-80-89

## ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ В РЕСПУБЛИКЕ КРЫМ (ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ)

**Крылов П.М.**

*Московский государственный областной университет  
141014, Московская область, г. Мытищи, ул. Веры Волошиной, д. 24,  
Российская Федерация*

**Аннотация.** В статье рассмотрены проблемы реализации федеральных целевых программ (ФЦП) на территории Республики Крым. В основу положено содержание мероприятий, предусмотренных при реализации федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года». Проанализирована информация, использованная при разработке схемы размещения объектов в Республике Крым и г. Севастополе. Предложены варианты оптимизации транспортно-логистической схемы доставки грузов на территорию Республики Крым при моделировании транспортных потоков и их распределения по автодорожной сети в процессе реализации ФЦП.

**Ключевые слова:** Республика Крым, моделирование транспортных потоков, автодорожная сеть, логистика, строительный комплекс, федеральные целевые программы.

## PROBLEMS OF IMPLEMENTATION OF FEDERAL TARGET PROGRAMS IN THE REPUBLIC OF CRIMEA (TRANSPORT-GEOGRAPHICAL AND LOGISTICS ASPECTS)

**P. Krylov**

*Moscow Region State University  
24, Vera Voloshina ul., Mytishchi, 141014, Moscow Region, Russian Federation*

**Abstract.** The problems of implementation of federal target programs on the territory of the Republic of Crimea are considered. The paper is based on the actions which are part of implementation of the federal target program "Social and Economic Development of the Republic of Crimea and Sevastopol till 2020." Information used for the development of the scheme of placement of objects in the Republic of Crimea and Sevastopol is analyzed. Scenarios of the optimum transport and logistics schemes of cargo delivery to the territory of the Republic of Crimea are proposed.

**Key words:** Republic of Crimea, modeling of transport flows, transport system, logistics, construction, federal target programs.

## Постановка проблемы

Транспортная инфраструктура регионов – важный фактор устойчивого развития территорий [6]. Вхождение Крымского полуострова в состав России в 2014 г. предопределило реализацию широкого набора мер регионального развития [3; 8; 9]. Развитие транспортной системы юга России после 2014 г. усложнилось в результате необходимости создания устойчивых транспортных связей с Крымским полуостровом [2; 5; 7]. Транспортная система стала тормозом социально-экономического развития хозяйственного комплекса республики, включая сферу рекреации и туризма [1; 4; 7]. В связи с реализацией федеральной целевой программы (ФЦП) «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года», строительством Керченского моста, преодолением дефицита энергетических и водных ресурсов, связанных с блокадой Крыма со стороны Украины, в Республике Крым в последние годы резко возросли инвестиции в развитие инфраструктуры<sup>1</sup>. Объем инвестиций в основной капитал рос в 2015–2016 гг. на 30%, а в 2017 г он был более чем в 3 раза выше, чем в 2016 г. Такой резкий рост инвестиций обусловлен тем, что на 2016–2017 гг. приходился существенный объем финансирования сооружения объектов ФЦП федерального и регионального уровня: 278,2 млрд. руб. согласно Паспорту программы (Минэкономразвития РФ).

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 29.11.2016 № 1260 «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года»».

По состоянию на 2015 г. в общем объеме валового регионального продукта на долю строительства комплекса приходится 3,9%, в отрасли занято 3,2% от общей численности экономически активного населения республики. Безусловно, эти значения существенно возрастут при расчёте ВРП на 2016 и 2017 гг. С другой стороны, количество занятых в строительном комплексе Республики Крым в разы превышает данные статистических органов, которые учитывают только строительные организации Крыма, в то время как большой объем работ выполняется организациями из других регионов России. Согласно ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» в Крыму должны быть построены не менее 350 объектов федерального, регионального и местного значения. По постановлению Правительства РФ от 29.11.2016 № 1260 объем финансирования ФЦП составляет 769,5 млрд. руб., в том числе за счет федерального бюджета 738,1 млрд. руб., а 31,4 млрд. руб. из внебюджетных источников<sup>2</sup>.

Очевидно, что данный объем строительной техники рассчитан на решение локальных задач строительной отрасли Крыма, основной объем техники для реализации ФЦП предоставляется подрядчиками из других регионов России.

## Материалы и методы исследования

Материалами, использованными в ходе настоящего исследования, являлись нормативно-правовые акты, включая данные о сроках и объемах

<sup>2</sup> Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года».

капитального строительства в рамках реализуемых в Республике Крым федеральных целевых программ; данные официальной государственной и муниципальной статистики.

Для решения задачи оптимизации распределения транспортных потоков использовался метод зонирования. Транспортно-логистическое зонирование территории Республики Крым выполнено в целях разграничения территории с выделением особых зон и определением для каждой из них целевого назначения, приоритетных функций и соответствующих режимов использования в части транспортно-логистического обеспечения строительства объектов предусмотренный федеральной целевой программой.). Зонирование выполнено с учётом административно-территориального устройства Республики Крым. Всего определено одиннадцать территориально-логистических округов, включая территорию Севастополя.

Территориально-логистическое зонирование выполнено с учётом следующих правил.

1) Внутри зоны должна обеспечиваться транспортная доступность территории строительства объектов ФЦП.

2) При начертании границ зон логистических округов использовались административные границы муниципальных образований. Это облегчает использование статистической информации. Границы зон не могут проходить по автомобильным дорогам и проводятся по возможности перпендикулярно им.

3) Площадь зон, как правило, коррелирует со скоростью перемещения грузов по автодорогам. Чем выше ско-

рость, тем больше площадь зоны и наоборот.

Для решения задач оценки существующих и прогнозных потоков для последующей оценки эффективности функционирования транспортной инфраструктуры Республики Крым с учётом реализации объектов федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополь до 2020 года» была разработана транспортная модель [11] с применением программного продукта VISUM (PTV GROUP, Карлсруэ, Германия).

Задача оценки распределения транспортных потоков по автодорожной сети требует определения характеристик транспортных потоков на рассматриваемых участках автодорожной сети. В связи с этим все участки автодорожной сети были распределены на классы. Количество классов было сформировано специально для задачи транспортного моделирования. Каждый класс отражает важнейшие характеристики транспортных потоков: пропускная способность и скорость движения, от которых зависит результат распределения транспортных потоков по автодорожной сети [10].

Пропускная способность участков сети определяется на основе количества полос движения, встречающихся в специальной литературе рекомендуемых значений пропускной способности (от 1200 до 2000 авт./ч на одну полосу движения) и коэффициента приведения пропускной способности, учитывающего дополнительные факторы («узкие места», например, перекрестки в одном уровне) – от 0,25 до 0,95.

### **Анализ возможности использования производимой продукции Крыма для строительства объектов ФЦП**

В строительном комплексе республики размещение горных предприятий по добыче строительного сырья крайне неравномерно: в основном они расположены в Белогорском, Сакском, Симферопольском районах, в городах Алушта и Севастополь, на которые приходится более 80% производства данной продукции. Это приводит к неравновесному состоянию локального регионального рынка строительного сырья. Отрицательными индикаторами надвигающихся проблем являются резкий рост затрат, снижение показателя рентабельности производства, а также значительное увеличение инфляционного разрыва, который проявляется в росте разности между номинальным и реальным показателями валового производства минерально-строительного сырья. В структуре цены на строительное сырье тарифы по его транспортировке уже составляют значительную долю и доходят до 50%.

Серьёзной, но не критической проблемой для многих предприятий являются ограничения экспорта на Украину и в страны Европы. Возможности их развития связаны со скоростью переориентации на рынки России, Азии и другие. Если рассматривать отраслевой разрез, то хорошие перспективы у промышленности стройматериалов, предприятий пищевой промышленности и виноделия. Они ориентированы на внутренний рынок Крыма и на рынки России. Стратегически важным направлением развития Республики Крым является создание инновацион-

ной инфраструктуры в промышленности – строительство и функционирование индустриальных парков.

В 2016–2019 гг. реализуются проекты по созданию трех индустриальных парков в Республике Крым в городах Евпатории (1,2 млрд. руб.), Феодосии (1,8 млрд. руб.) и Бахчисарае (1 млрд. руб.) в рамках выполнения Федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года».

### **Объёмы требуемых материалов для строительства объектов ФЦП**

Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» была принята Указом Президента Российской Федерации от 21 марта 2014 г. № 168; утверждена Указом Президента Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. № 268. Цели Программы – интегрирование экономики Республики Крым и г. Севастополь в экономическое пространство России, обеспечение транспортной доступности, снятие инфраструктурных ограничений в целях обеспечения устойчивого экономического развития. Общий объём финансирования Программы, согласно Постановлению Правительства РФ от 29.11.2016 № 1260 объём капитальных вложений составляет 711,8 млрд. рублей, из них федеральный бюджет выделяет 681,4 млрд. руб., из которых бюджетные инвестиции составляют 347,9 млрд. руб., субсидии субъектам РФ – 333,4 млрд. руб.

Оценка объёмов материалов для сооружения объектов ФЦП производилось на базе анализа ресурсных

смет объектов аналогов либо реальных ресурсных смет объектов ФЦП. При этом часть уже реализованных объектов либо объектов, реализация которых приходится на 2017 г. не рассматривалась в данной работе. Из рассмотрения потребности в стройматериалах был исключен транспортный переход через Керченский залив, а также электросетевые объекты, реализуемые в Краснодарском крае и Ростовской области, снабжение которых не затрагивает территорию Крыма. Общая потребность ФЦП в материалах составляет 25,9 млн. тонн.

#### **Расчёт дефицита сырья, материалов и продукции, производимой предприятиями Крыма для строительства объектов ФЦП**

Нами произведён расчёт дефицита сырья, материалов и продукции, производимой предприятиями Крымского полуострова для выполнения планов по строительству объектов ФЦП в срок до 2020 г. (включительно). Также нами была оценена потребность местных потребителей продукции (грузоёмких товаров) вне перечня объектов строительства ФЦП. Суммарная потребность по массе в грузах для объектов ФЦП составляет около 25,94 млн. тонн. Тогда как местные производители продукции могут предложить не более 5,4 млн. тонн необходимой продукции за этот же период при внутренней потребности Крыма 2,4 млн. тонн. Таким образом, объём потребности составит примерно 22,9 млн. тонн на весь период выполнения ФЦП.

Нами предложен расчёт необходимой потребности в грузоёмких товарах, которые необходимо поставить с территории других субъектов РФ, а

также из приграничных государств. Суммарная потребность составит примерно 22,9 млн. тонн. Из них: 4,31 млн. тонн – раствор цемента; бетон, асфальт, битумы; 2,75 млн. тонн – цемент, кирпичи, бетонные блоки; конструкции и изделия из железобетона; 13,95 млн. тонн – песок и песчано-гравийные смеси; и около 1,93 млн. тонн – прочие виды грузоёмких товаров.

Предполагается, что в 2017–2018 гг. все грузы извне доставляются в Республику Крым и город Севастополь морским транспортом (до одного из портов полуострова), а после этого перевозятся до мест реализации ФЦП автомобильным транспортом. С 2019 г. учитывается вводимый в эксплуатацию автомобильный мост через Керченский пролив, который будет способствовать удешевлению стоимости доставки грузов. А с 2020 г. учитывается начало эксплуатации железной дороги через Керченский пролив, которая будет связывать Крымский полуостров с Краснодарским краем и с другими регионами РФ.

Диспетчеризация маршрутов доставки грузов от «точек входа» в Крым и до доставки их потребителям (отдельным объектам строительства ФЦП) предусматривает перевалку грузов с использованием транспортно-логистических комплексов, складских баз вдоль путей транспортировки основной массы грузов. Так, вдоль автомобильной дороги общего пользования федерального значения «Таврида» будут работать крупные логистические комплексы. Помимо этого, около морских портов Севастополя, Керчи и во вторую очередь – рядом с морскими портами Феодосии, Судака, Евпатории необходимо развитие складской базы.

*Пригородная зона города Симферополя также может стать перспективным местом размещения транспортно-логистических объектов.*

Необходимо отметить, что грузы, ввозимые в Крым для реализации объектов ФЦП, будут составлять значительную долю от всех ввозимых на территорию Крыма грузов для всех типов потребителей. Так, для морского порта Керчь доля ввозимых грузов для нужд ФЦП предположительно будет составлять от 25 до 40% в течение 2018–2020 гг., для порта Севастополь аналогичный показатель составит 40–45%. Для прочих морских портов полуострова роль грузов, перевозимых для нужд строительства объектов ФЦП, будет незначительна и составит не более 10–15% (для морских портов Судак, Феодосия, Евпатория).

#### **Анализ результатов моделирования транспортных потоков Крыма с учётом и без учёта грузов ФЦП в 2018 г.**

Одним из итогов выполнения работы стало создание Схемы размещения и доставки объектов Федеральной целевой программы (ФЦП) «Социально-экономическое развитие республики Крым и г. Севастополя до 2020 года». По данным о 108 грузоёмких объектах строительства, реализуемых в 2018–2020 гг., были изучены возможности транспортировки необходимых грузов от мест их прибытия на полуостров до мест их потребления. Места потребления (группы объектов строительства в рамках ФЦП) были объединены (генерализованы) к уровню 17 районов концентрации объектов ФЦП. Центрами подобных районов стали следующие населённые пункты Крыма: Бахчиса-

рай, Белогорск, Керчь, Ленино, Саки, Симферополь, Феодосия, Севастополь, Ялта, Евпатория, Джанкой, Армянск, Алушта, Кировское, Нижнегорский, Судак и Красноперекоск. Прошлый, 2017-й г. в окончательном варианте работы не рассматривался. Для каждого из трех годов (2018, 2019, 2020 гг.) были рассчитаны объёмы необходимых перевозимых грузов. При этом *выделяется пространственная неоднородность потребления грузов, необходимых для выполнения работ в рамках ФЦП.*

Так, наибольшая часть грузов будет поставляться на объекты ФЦП, расположенные недалеко от Симферополя, Ленино и Феодосии. Тогда как перевозки грузов в район населённых пунктов Джанкой, Армянск, Алушта, Кировское, Нижнегорский, Судак, Красноперекоск – минимальны, а в некоторые из рассматриваемых годов равны нулю. Сеть автомобильных дорог Крымского полуострова представлена преимущественно автодорогами второй и третьей категории с относительно низкой пропускной способностью и низкими маршрутными скоростями перемещающихся транспортных средств (40–60 км в час). Протяженность автомобильных дорог первой категории незначительна. Также в Крыму представлены участки автомобильных дорог общего пользования низших технических категорий (четвертой и пятой), однако они не относятся к числу основных региональных и межмуниципальных дорог Крыма, по ним не будут перевозиться грузы для строительства объектов в рамках ФЦП.

Большая часть рассматриваемых автомобильных дорог имеют две полосы движения, лишь небольшая часть приходится на трех- и четырёхполос-

ные дороги (в том числе в окрестностях Симферополя, Севастополя, а также на некоторых участках Южного берега Крыма). Поэтому большая часть автодорожной сети Крыма характеризуется низкой пропускной способностью отдельных участков, в т.ч. задействованных для транспортировки грузов к строящимся объектам ФЦП. В целом за три последующих года реализации ФЦП (2018–2020 гг.) основной поток грузов по территории Крымского полуострова будет приходиться на участки автодороги «Таврида» (от Керчи до Севастополя и Симферополя), а также на участки автомобильных дорог, соединяющих между собой Симферополь и города Южного берега Крыма (Ялта, Алушта и др.).

В настоящей модели транспортировки необходимых грузов для реализации ФЦП нами были учтены грузовые транспортные потоки, не связанные с реализацией ФЦП; а также потоки автомобильного транспорта, включая рейсовые и экскурсионные автобусы. Таким образом, мы попытались учесть все возможные составляющие транспортных потоков на территории Крыма и Севастополя во внегородских условиях. Транспортные потоки в городах нами не рассматривались и не использовались в нашей модели. Для каждого из годов (2018, 2019 и 2020 гг.) нами отдельно моделировались все транспортные потоки и потоки без учёта транспортировки грузов для реализации объектов в рамках ФЦП. Исходя из величин потоков и данных о пропускной способности участков автомобильных дорог (около 120), мы моделировали различные варианты загрузки всех рассматриваемых участков автомобильных дорог.

Потоки в нашей модели рассматривались на пиковый летний день с наибольшими возможными значениями грузо- и пассажиропотоков. Все виды потоков транспортных средств нами переводились в условные автомобили (транспортные средства). Отдельно нами рассматривались транспортные потоки в каждую из двух сторон движения для всех участков автомобильных дорог, используемых в модели.

«Точками входа» грузов на территорию Крыма являются морские порты Керчи и Севастополя и, в меньшей степени, другие порты полуострова. Причём в 2018 г. более 80% всех ввозимых грузов извне на территорию Крыма в нашей модели будет приходиться на порт Керчи. Лишь во второй половине 2018 г. заработал мост через Керченский пролив для всех типов грузоперевозчиков. А в последний из годов реализации ФЦП – 2020, начнёт функционировать железная дорога, которая будет связывать Крымский полуостров с другими регионами России.

Возможная ситуация с перегрузкой (избыточной загрузкой) участков автодорог для каждого из годов немного отличается.

### Выводы

Загрузка автомобильных дорог в 2018 г. в пиковый день перевозок даже без учёта перевозимых грузов для нужд ФЦП на отдельных участках автомобильных дорог будет близка к предельно допустимой величине или даже превышать ее. Так, *в пригородах Симферополя (объездная дорога) уровень загрузки может превысить 200%, более 130% он ожидается в пригородах Феодосии, на отдельных участках автодороги «Таврида» он будет близок к*

100% (между Старым Крымом и Симферополем).

В 2018 г. в пиковый день перевозок объём транспортного потока на отдельных участках автодорог превысит 1390 условных автомобилей в час (без учёта перевозимых грузов для реализации объектов ФЦП). Наибольшие значения подобных потоков будут характерны для участков автомобильных дорог между Ялтой и Алуштой, Симферополем и Феодосией, Бахчисараем и Симферополем, Керчью и Феодосией (во всех случаях – более 800 условных автомобилей в час). При учёте перевозимых грузов для реализации ФЦП величина транспортного потока возрастёт ещё больше. Для отдельных участков перевозка грузов для ФЦП составит более 35% всех транспортных потоков для данного участка дорог (например, от Керчи до Ленино).

Наибольшая доля грузов, необходимых для реализации ФЦП относительно всей величины транспортного потока, приходится на участки автодороги «Таврида» (8–38 % от всего транспортного потока). В итоге загрузка участков автомобильных дорог будет избыточна (более 100% пропускной способности) для участков автодороги «Таврида» (в направлении от Керчи к Симферополю) почти на всем протяжении между Керчью и Симферопо-

лем, кроме участка от Насыпного до Грушевки). Также будет перегружен участок автомобильной дороги, являющийся объездной дорогой вокруг Симферополя. На отдельных участках автодороги «Таврида» между Керчью и Бахчисараем расчётная величина загрузки будет превышать 75% от предельно допустимой величины в обоих направлениях. Загрузка на уровне 76–85% в обоих направлениях ожидается между населёнными пунктами Саки и Укромная (северо-западный пригород Симферополя).

Загрузка на уровне 51–75% от предельно допустимых значений также будет характерна в пиковый день перевозок для участков Евпатория – Саки, Севастополь – Бахчисарай, Севастополь – Ялта – Алушта – Перевальное, Алушта – Судак – Коктебель – Феодосия. Максимальная загрузка (около 160% от предельной величины) будет характерна для пригородов Феодосии и около 240% – для объездной автодороги вокруг Симферополя.

В 2018–2019 гг. предельная загрузка западных и северных участков автодорожной сети Крыма (с учётом перевозок грузов для ФЦП) на всех участках не будет превышать 50% от предельно допустимых расчётных значений.

Статья поступила в редакцию 21.09.2018

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Адашова Т.А. Транспортный потенциал Крыма в контексте развития сферы туризма // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Серия: География. Геология. 2016. Т. 2 (68). № 3. С. 3–12.
2. Акопов А.Г., Егорова И.Н. Организация смешанных перевозок между Крымским федеральным округом и материковой частью России // Труды Ростовского государственного университета путей сообщения. 2015. № 4. С. 7–9.
3. Gladkova N.O. Транспортные проблемы, препятствующие развитию туризма в Республике Крым и пути их решения // Инновационная наука. 2016. № 6–1. С. 73–77.
4. Зова В.А. Особенности формирования социально-интеллектуальной модели разви-

- тия транспорта Республики Крым // Крымский Академический вестник. 2018. № 5. С. 221–225.
5. Космин В.В. Транспортная система Крыма // Транспортное строительство. 2018. № 4. С. 14–17.
  6. Крылов П.М. Роль транспортной инфраструктуры в устойчивом развитии и территориальном планировании региона (транспортно-географический аспект) // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2017. № 2. С. 50–58.
  7. Миротин Л., Яменсков А., Лебедев Е., Федосеенко С. Транспортно-логистические технологии развития коммуникационных транзитных возможностей Азово-Черноморского региона юга России // Логистика. 2016. № 7 (116). С. 18–21.
  8. Патракеева О.Ю., Ялмаев Р.А. Инфраструктурные ограничения и перспективы развития транспортных связей на юге России // Региональная экономика. Юг России. 2018. № 3. С. 99–106.
  9. Соловьев А.А. Перспективы трансформации транспорта Крыма // Ученые записки Таврического национального университета имени В.И. Вернадского. Серия: География. 2011. Т. 24 (63). № 1. С. 239–246.
  10. Терминологический словарь по экономической географии. Авт.-сост. Е.А. Бурдина, П.М. Крылов. М.: МГИУ, 2013, 116 с.
  11. Schnabel, W., Lohse D. Grundlagen der Strassenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, 2-volstaendig ueberarbeitete Auflage. Band 1–2. Berlin, Verlag fur Bauwesen, 1997. 608 S.; 632 S.

#### REFERENCES

1. Adashova T.A. [Transport potential of Crimea in the context of the development of tourism]. In: *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Seriya: Geografiya. Geologiya*, 2016, vol. 2 (68), no. 3, pp. 3–12.
2. Akopov A.G., Egorova I.N. [Organization of multimodal transport between the Crimean Federal district and mainland Russia]. In: *Trudy Rostovskogo gosudarstvennogo universiteta putei soobshcheniya*, 2015, no. 4, pp. 7–9.
3. Gladkova N.O. [Transport problems impeding the development of tourism in the Republic of Crimea and ways of their solution]. In: *Innovatsionnaya nauka*, 2016, no. 6–1, pp. 73–77.
4. Zova V.A. [Features of formation of social and intellectual development model of transport of the Republic of Crimea]. In: *Krymskii Akademicheskii vestnik*, 2018, no. 5, pp. 221–225.
5. Kosmin V.V. [The transport system of Crimea]. In: *Transportnoe stroitel'stvo*, 2018, no. 4, pp. 14–17.
6. Krylov P.M. [The role of transport infrastructure in the sustainable development and territorial planning of the region (transport-geographical aspect)]. In: *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Estestvennyye nauki*, 2017, no. 2, pp. 50–58.
7. Mirotin L., Yamenskov A., Lebedev E., Fedoseenko S. [Transportation and logistics technology of the development of the communication potential of the Azov–Black Sea region of Southern Russia]. In: *Logistika*, 2016, no. 7 (116), pp. 18–21.
8. Patrakeeva O.Yu., Yalmaev R.A. [Infrastructure constraints and prospects of development of transport links in the South of Russia]. In: *Regional'naya ekonomika. Yug Rossii*, 2018, no. 3, pp. 99–106.
9. Solov'ev A.A. [Prospects of transport of Crimea]. In: *Uchenye zapiski Tavricheskogo natsional'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Seriya: Geografiya*, 2011, vol. 24 (63), no. 1, pp. 239–246.

10. Terminologicheskii slovar' po ekonomicheskoi geografii. Avt.-sost. E.A. Burdina, P.M. Krylov [Terminological glossary in economic geography. Ed.-comp. E.A. Burdin, P.M. Krylov]. Moscow, MGIU Publ., 2013. 116 p.
11. Schnabel, W., Lohse D. Grundlagen der Strassenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, 2-volstaendig ueberarbeitete Auflage. Band 1-2. Berlin, Verlag fur Bauwesen, 1997. 608 S.; 632 S.

---

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

*Крылов Петр Михайлович* – кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии географо-экологического факультета Московского государственного областного университета;  
e-mail: pmkrylov@yandex.ru

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

*Petr M. Krylov* – PhD in Geographical Sciences, Associate Professor of the Department of Economic and Social Geography, Faculty of Geography and Ecology at the Moscow Region State University;  
e-mail: pmkrylov@yandex.ru

---

#### ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Крылов П.М. Проблемы реализации федеральных целевых программ в Республике Крым (транспортно-географические и логистические аспекты) // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2018. № 4. С. 80–89. DOI: 10.18384/2310-7189-2018-4-80-89

#### FOR CITATION

Krylov P. Problems of Implementation of Federal Target Programs in the Republic of Crimea (Transport-Geographical and Logistics Aspects). In: *Bulletin of the Moscow State Regional University, Series: Natural Sciences*, 2018, no. 4, pp. 80–89.  
DOI: 10.18384/2310-7189-2018-4-80-89