

Масюк Юлія Олегівна,
кандидат економічних наук

Львівський національний університет
імені Івана Франка, м. Львів, Україна,
e-mail: joliebox@gmail.com

*АНАЛІЗ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ
ТУРИСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТЕРИТОРІЇ АНЕКСОВАНОГО
ПІВОСТРОВА АВТОНОМНОЇ РЕСПУБЛІКИ КРИМ: ПРОБЛЕМИ,
ЗАХОДИ, НАСЛІДКИ*

Мета. У статті проаналізовано соціально-економічний розвиток на території анексованого півострова Автономної Республіки Крим, охарактеризовано основні рушійні сили економіки півострова у пострадянський період за часів незалежності України, а також особливості функціонування різних галузей економіки після анексії 2014 р. Проаналізовано розвиток туристичної галузі та роль туризму у економіці півострова у період незалежності України та після окупації.

Методика. Даний матеріал базується на таких основних методах дослідження як аналіз і синтез інформаційних джерел, спостереження та порівняння щодо становлення та функціонування засад соціально-економічного розвитку на різних рівнях державного управління. Використання принципу системного підходу у даній роботі підтверджує необхідність комплексного дослідження великих і складних об'єктів туристичної інфраструктури разом із інфраструктурою інших галузей економіки, вивчення їх як єдиного цілого з узгодженням функціонування всіх елементів і частин.

Результати. Визначено роль туризму як пріоритетної галузі економіки регіону у 2000-х рр. Проаналізовано тенденції розвитку підприємництва, промисловості та супутніх галузей економіки у пострадянський період. Охарактеризовано особливості інвестиційної діяльності у АР Крим після анексії. Доведено причини скорочення туристичних потоків внаслідок анексії півострова, мілітаризації та проблем із транспортною інфраструктурою.

Наукова новизна. Наукова новизна результатів дослідження полягає у відсутності актуальної інформації щодо умов, причин соціально-економічного розвитку території Автономної Республіки Крим у історичному та економічному аспекті.

Практична значимість. Основні положення та висновки, викладені у даній статті, можуть бути використані в наукових дослідженнях, пов'язаних з подальшою розробкою стратегічних орієнтирів для розвитку економіки регіону; в навчальному процесі; при підготовці навчальних і методичних посібників, а також дисциплін; пов'язаних із туризмом. Проведені дослідження можуть стати аргументами при вдосконаленні законодавства, спрямованого на урегулювання туристичної діяльності у регіоні, країні.

Ключові слова: соціально-економічний розвиток, економіка, туризм, туристична діяльність, інвестиції, транспортна інфраструктура.

Масюк Юлия Олеговна,
кандидат экономических наук

Львовский национальный университет
имени Ивана Франко, г. Львов, Украина,
e-mail: joliebox@gmail.com

*АНАЛИЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И
ОРГАНИЗАЦИИ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ
АННЕКСИРОВАННОГО ПОЛУОСТРОВА АВТОНОМНОЙ РЕСПУБЛИКИ
КРЫМ: ПРОБЛЕМЫ, МЕРЫ, ПОСЛЕДСТВИЯ*

Цель. В статье проанализированы социально-экономическое развитие на территории аннексированного полуострова Автономной Республики Крым, охарактеризованы основные движущие силы экономики полуострова в постсоветский период во времена независимости Украины, а также особенности функционирования различных отраслей экономики после аннексии 2014 г. Проанализировано развитие туристической отрасли и роль туризма в экономике полуострова в период независимости Украины и после оккупации.

Методика. Данный материал базируется на следующих основных методах исследования как анализ и синтез информационных источников, наблюдения и сравнения по становлению и функционированию основ социально-экономического развития на различных уровнях государственного управления. Использование принципа системного подхода в данной работе подтверждает необходимость комплексного исследования больших и сложных объектов туристической инфраструктуры вместе с инфраструктурой других отраслей экономики, изучение их как единого целого с согласованием функционирования всех элементов и частей.

Результаты. Определена роль туризма как приоритетной отрасли экономики региона в 2000-х гг. Проанализированы тенденции развития предпринимательства, промышленности и сопутствующих отраслей экономики в постсоветский период. Охарактеризованы особенности инвестиционной деятельности в АР Крым после аннексии. Доказано причины сокращения туристических потоков в результате аннексии полуострова, милитаризации и проблем с транспортной инфраструктурой.

Научная новизна. Научная новизна исследования заключается в отсутствии актуальной информации об условиях, причин социально-экономического развития территории Автономной Республики Крым в историческом и экономическом аспекте.

Практическая значимость. Основные положения и выводы, изложенные в данной статье, могут быть использованы в научных исследованиях, связанных с дальнейшей разработкой стратегических ориентиров для развития экономики региона; в учебном процессе; при подготовке учебных и методических пособий, а также дисциплин; связанных с туризмом. Проведенные исследования могут стать аргументами при совершенствовании законодательства, направленного на урегулирование туристической деятельности в регионе, стране.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие, экономика, туризм, туристическая деятельность, инвестиции, транспортная инфраструктура.

UDC 330.34:[338.481:330.322]:332.146(477.75)

Masiuk Yuliia Olehivna,
PhD in Economics

Ivan Franko National University of Lviv, Lviv, Ukraine,
e-mail: joliebox@gmail.com

ANALYSIS OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT AND ORGANIZATION OF TOURISM ACTIVITY ON THE TERRITORY OF THE ANNEXED PENINSULA OF THE AUTONOMOUS REPUBLIC OF CRIMEA: PROBLEMS, MEASURES, CONSEQUENCES

Purpose. In article they are analysed socio economic development on the territory of annexed peninsula of Autonomous Republic of Crimea, the main propulsion of economy of the peninsula in postSoviet period in the times of independence of Ukraine characterized, as well as feature of functioning of various branches of economy after 2014. Annexation development of tourist branch and the role of tourism in the peninsula economy in the period of independence of Ukraine and after occupation is analysed.

Methods. Use of the principle of system approach in given work confirms necessity of complex research of big and difficult objects of tourist infrastructure together with the

infrastructure of other branches of economy, studying of them as uniform functioning of all elements and parts whole with co-ordination.

Results. The role of tourism is determined as pre-emptive branch of the economy of the region in 2000s the tendencies of development of business, industry and accompanying branches of the economy in postSoviet period are analysed. It is proven of the reason of the reduction of tourist flows as a result of annexation of the peninsula, militarization and problems with transport infrastructure.

Scientific novelty. Scientific novelty of research is in absence of urgent information about conditions, the reasons of socioeconomic development of the territory of Autonomous Republic of Crimea in historical and economical aspects.

Practical importance. Main provisions and conclusions stated in given article, can be used in scientific researches connected with further development of strategic guiding lines for development of the region economy; at preparation of educational and methodical allowances, as well as disciplines; Conducted researches can become arguments at perfecting of the legislation directed to adjustment of tourist activity in the region, country.

Key words: socio-economic development, economy, tourism, tourism activity, investments, transport infrastructure.

Постановка проблеми. На даний час територія окупованого півострова Автономної Республіки Крим відстає від більшості регіонів України за рівнем багатьох показників економічного розвитку. Недооцінка впливу людських ресурсів, історичних аспектів індустріалізації, застарілість засобів туристичної та транспортної інфраструктури, а також перелік супутніх проблем, що виникли в процесі дій окупаційної політики внаслідок невизнаного референдуму 2014 р. поставило даний регіон у складну політичну, економічну, фінансову ситуації, а разом із тим зумовило переорієнтацію та занепад однієї із ключових галузей – туризму.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання взаємодії суспільства та природи, розвитку різних галузей економіки на території Автономної Республіки Крим досліджували такі науковці, як А.В. Гриценко, Ю.Д. Бойчук, О.В. Бугай, Е.М. Солоненко, а також О.І. Пашенцев, І.В. Бережна, М.В. Багров, М.О. Баштова, Є.Ю. Какутич, Н.М. Ветрова, Є.В. Хлобистов та інші. Однак на сьогодні через засилля недостовірних джерел інформації, не завжди вірних даних щодо об'єктивної соціально-економічної ситуації на окупованому півострові дослідженню економічних, соціальних, туристичних, інфраструктурних питань приділяється недостатньо уваги з боку фахових науковців, дослідників.

Постановка мети та завдань статті. Метою статті є виявлення актуальних соціально-економічних проблем Автономної Республіки Крим та визначення можливих шляхів їх подолання. У статті висвітлено комплекс проблем, які постають в процесі нераціонального використання природно-ресурсного потенціалу досліджуваної території з урахуванням різноманітності природних, соціальних та економічних умов територіального розвитку АР Крим.

Виклад основного матеріалу. З погляду зайнятості населення, використання території, державних інвестицій, обсягів виробництва півострів із часів закінчення Другої світової війни до розпаду СРСР був: по-перше, величезною військовою, військово-морською, авіаційною, із часом військово-космічною та ядерною базою, яка забезпечувала домінування Радянського Союзу в Чорноморському регіоні та його вплив у Середземномор'ї й на Близькому Сході; по-друге, великим науково-промисловим центром загальносоюзного значення у військовому приладобудуванні та суднобудуванні; по-третє, одним із центрів харчової промисловості СРСР зі спеціалізацією на переробці риби з видобутком її у Світовому океані (у м. Севастополь та м. Керч базувалася більшість океанського промислового флоту Української РСР), а також овочів, фруктів, винограду та вина.

Основу кримської промисловості становили десятки підприємств військового приладобудування, суднобудування та судноремонту. У регіоні будувалися кораблі ВМФ СРСР, вироблялися керовані торпеди, системи управління для ракетних озброєнь, навігаційна та радіоапаратура, танкові приціли, складні парашутні системи, зокрема для космічних кораблів і десантування танків тощо. Курорт за радянських часів відіграв роль не галузі економіки, а затратної загальнодержавної соціальної програми СРСР.

Із припиненням холодної війни, під час перебудови та після розпаду СРСР військові напрями спеціалізації економіки Криму були повністю втрачені. У 1990-ті роки там майже зникла легка промисловість. Сільське господарство, за винятком зернових, соняшнику, винограду та м'яса птиці, набуло присадибного характеру. Сировинну базу для продукції садівництва було втрачено: площі кримських садів зменшилися більше ніж у п'ять разів. Кількість туристів обвалилася з рівня 7,9 млн – 8,3 млн осіб на рік наприкінці 1980-х рр. до 2,5 млн у середині 1990-х років.

Вивільнені трудові ресурси поглинув переважно малий бізнес, який на півострові був не класичним видом підприємництва, що створює середній клас, а засобом виживання населення.

Нова структура економіки Криму стихійно склалася станом на 2001 р., і до 2010 р. головними її рушіями були хімічна промисловість (на базі північнокримського хімічного комплексу з виробництва двоокису титану та кальцинованої соди), видобуток нафти й газу на морському шельфі, а після початку земельного буму із середини нульових – ще й житлове будівництво. Питома вага сільського господарства далі знижувалася, зростали торгівля та сфера послуг.

У період економічного зростання після кризи 1998 р., тобто у 2001–2008 рр., частка туристичної галузі в доходах зведеного бюджету Криму становила 7–8%, це 6-7 місце після промисловості, торгівлі, транспорту, сільського господарства та будівництва. Незважаючи на це, саме у ці часи курорти й туризм – спочатку в свідомості суспільства, а з 2010 р. офіційно – стали стратегічним пріоритетом економіки Криму. У 2011-2013 рр.

почало спостерігатися відчутне зростання питомої ваги туристичної галузі та пов'язаного з нею сервісу. У цій сфері швидко розвивався малий бізнес, почалася реалізація великих інвестиційних проектів. Кількість туристів сягла 6 млн осіб на рік. До 2014 р. курортно-туристична сфера генерувала не менше як 25% доходів зведеного бюджету АР Крим.

Вагомим маркером успішності цього процесу було те, що Крим став головним центром міжнародного круїзного туризму на Чорному морі: у 2013 р. порти півострова прийняли 187 іноземних круїзних лайнерів (близько 105 тис. пасажирів). Це були рекордні показники не тільки за незалежної України, а за всю кримську історію. Станом на 2014 р. було підтверджено ще більше зростання – до 70–80%. Водночас у 2010-2013 рр. Крим вийшов приблизно на радянський рівень виробництва зернових (більше ніж 1 млн т на рік) та вина.

На момент окупації вже склалася та почала розвиватися нова демілітаризована структура економіки з туризмом і сферою послуг у ролі стратегічного пріоритету.

Хоча для уряду Російської Федерації (РФ) головний сенс окупації півострова був пов'язаний саме з військово-стратегічним значенням, у 2014 р. у РФ набула величезної популярності ідея Криму як «нової вітрини Росії» за аналогією з олімпійським Сочі, проте не спортивної, а туристичної та інноваційної (ігровою зоною, вільною економічною зоною, сучасними технологіями, готелями високої категорії, престижними курортами). Через два тижні після анексії півострова – 31 березня 2014 р. – було створене Міністерство РФ у справах Криму.

Однак вже з початку 2015 р. уряд РФ усвідомив неможливість початкових амбітних планів економічного розвитку регіону, і у зв'язку з цим сконцентрувався на його військовому освоєнні без туристичної складової. Міністерство РФ у справах Криму було ліквідоване 15 липня 2015 р. Причиною стало зростання кумулятивного ефекту перетворення півострова в «острів Крим» та «сіру зону» внаслідок транспортної, а потім енергетичної блокади з боку материкової України й міжнародних санкцій.

Статус Криму та Севастополя в складі РФ було знижено 28 липня 2016 р. указом Президента РФ було ліквідовано Кримський федеральний округ, створений відразу після анексії 21 березня 2014 р. Суб'єкти федерації Республіка Крим і місто Севастополь були включені до складу Південного федерального округу з центром у Ростові-на-Дону. Цим актом, крім іншого, адміністративне управління було уніфіковане з військовим, оскільки збройні сили РФ у Криму входять до Південного військового округу зі штабом у тому ж таки м. Ростові-на-Дону.

Відкрита, неприхована мілітаризація півострова з 2015 р. стала не тільки головним змістом кримської політики уряду Російської Федерації, а й основним рушієм економіки регіону.

Демонстрацією «зміни курсу» стало щорічне проведення під час підготовки та в розпал курортного сезону масштабних навчань на Керченському півострові, у безпосередній близькості до єдиної

автодороги, що забезпечує туристичний потік і постачання з Керченської поромної переправи, а з травня 2018 р. з Керченського мосту.

«Військове освоєння» включає передусім нарощування та облаштування гігантської військової бази, яка перевищує за чисельністю найбільші військові бази США у світі. Також створена транспортна, енергетична та інша інфраструктура подвійного призначення, що з'єднує півострів із материковою Росією – Кримський міст, підводний «енергоміст» і підводний газопровід через Керченську протоку. Відновлюються всі наявні в Криму з часів СРСР 11 військових аеродромів, пускові позиції ракетних установок, об'єкти ППО, радарні системи, бази зберігання ядерної зброї.

Саме ідеології військового плацдарму сьогодні підпорядковані всі інші сфери життя в Криму – цивільна економіка, соціальна сфера, освіта й виховання дітей і молоді, права людини, інформаційний простір, національна політика. Розвиток військової бази тепер визначає пріоритетні напрями економіки півострова. Це, передусім, відродження військової промисловості й усього, що пов'язане з військовою інфраструктурою через забезпечення кримських підприємств військовими замовленнями та державними інвестиціями в інфраструктуру.

У 2014 р. зростання промислового виробництва у м. Севастополі становило 372,9%. За підсумками 2015 р., Крим був оголошений «лідером за темпами зростання промислового виробництва» в Росії з показником 12,4%. Індекс промислового виробництва в Південному федеральному окрузі РФ у 2016 р. становив 106,4%, а в складі самого округу найвищий рівень темпів зростання промисловості знову продемонструвало м. Севастополь – 121,8%. До середини 2018 р. офіційні темпи зростання промислового виробництва по Севастополю залишаються дуже високими – 110%.

Слід зауважити, що за аналогією із СРСР у російській статистиці по Криму не відображаються показники, пов'язані з Міністерством оборони, ВПК та енергетикою. Крім того, величезні обсяги військового виробництва, наприклад, на захоплених українських суднобудівельних заводах у м. Феодосії та м. Керч, зараховуються до показників їхніх нових російських де-факто власників. Загалом зростання виробництва на підприємствах оборонно-промислового комплексу по Криму та Севастополю у 2017 р. порівняно з 2015 р. становило 430,8%, а з 2016 р. – 227,6%.

У серпні 2014 р. в РФ було ухвалено федеральну цільову програму «Соціально-економічний розвиток Республіки Крим та м. Севастополя до 2020 року» (ФЦП). На її фінансування заплановано 669 594,63 млн руб., зокрема 95,9% із федерального бюджету. На початок 2018 р. в межах реалізації ФЦП укладено понад тисячу контрактів (за основними виконавцями) на загальну суму майже 600 млрд руб. Половина цих контрактів укладена з кримськими виконавцями, однак їх обсяг становить лише 28 млрд руб., тобто близько 3,5% актуальних на цей час обсягів

програми. Абсолютна більшість фінансування дісталася підприємствам РФ, зокрема в сенсі зайнятості.

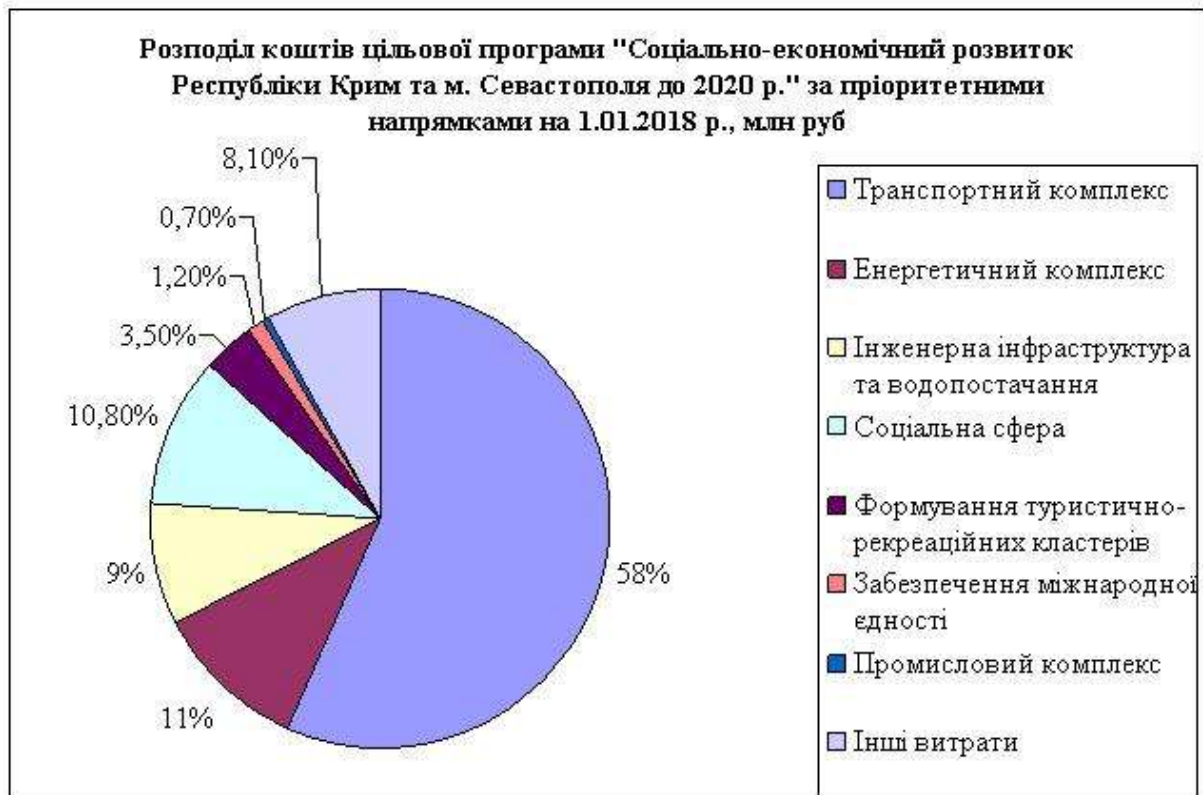


Рис. 1. Централізоване фінансування території Автономної Республіки Крим за пріоритетними напрямками діяльності

Джерело: за даними Уряду Російської Федерації

Вже у 2014 р. розподіл коштів ФЦП за напрямками був достатньо показовим. Більше ніж 80% витрат планувалося на три гігантські проекти: Керченський міст, автотраса «Таврида» від Керченського мосту до Севастополя та дві нові електростанції, 10% на соціальну сферу, близько 5% на туристичну галузь і 1,5% на «забезпечення міжнародної єдності». На початок 2018 р. загальний обсяг фінансування програми (див. рис. 1) становить уже 837 174,19 млн руб. (зокрема, капітальні вкладення – 770 192,94 млн руб.). При цьому треба враховувати, що інвестиції в підприємства ВПК на території Криму проводяться корпораціями РФ поза цією програмою. Будівництво та реконструкція військових об'єктів відбувається теж поза нею, із бюджету міністерства оборони РФ. Зростання обсягів ФЦП пояснюється кількома факторами. На перше місце треба поставити значне падіння курсу російського рубля до долара США. Крім того, ФЦП готувалася поспіхом, під час її реалізації виявилися недооціненими чимало територіальних, кліматичних, інфраструктурних особливостей Криму. Наприклад, вартість траси «Таврида» збільшилася з 41,8 млрд до 144 млрд руб.

Наприкінці липня 2018 р. в РФ підготували пропозиції щодо продовження програми до 2022 р. зі збільшенням її фінансування щонайменше на 37 млрд руб. (враховуючи 85 об'єктів по Криму загалом та 55 по м. Севастополь). За прогнозами авторів та експертів, після цього дію ФЦП буде подовжено ще принаймні на 3-4 роки з відповідним зростанням обсягів. Особливо важким і довготерміновим – як технологічно, так і фінансово – буде вирішення проблеми водопостачання.

Відповідно до положень ФЦП, близько 400 млрд руб. (\$ 6,3 млрд) російський бюджет виділив на міст через Керченську протоку і автотрасу «Таврида» протяжністю 250 км, яка з'єднає Керч з Сімферополем і Севастополем. Керченський міст було відкрито у травні 2018 р. і на сьогодні об'єкт працює в обмеженому режимі (по дві автомобільні смуги в кожную сторону), залізничні колії завершать наступного року. Планується, що міст досягне максимальної пропускної здатності у 40 тис. автомобілів і 47 пар поїздів на добу або 14 млн пасажирів і 13 млн т вантажів на рік. Російські підрядники залучають кримські підприємства лише на невеликих контрактах. За оцінками української громадської організації Майдан закордонних справ, частка підрядників з окупованого півострова в загальному обсязі робіт становить близько 4,7% [4].

Введення в повну експлуатацію Керченського мосту (вантажні авто – наприкінці 2018 р., залізнична частина – наприкінці 2019 р.), безумовно, спричинить серйозні військові, політичні та економічні наслідки для Криму. Насамперед значно спроститься військова логістика: перекидання до півострова військових вантажів.

Ймовірно, що у 2018-2019 рр. відпаде потреба в поромних перевезеннях із Росії до Криму. Проте решта кримських портів, крім поромної переправи, продовжить свою роботу, як і нині, у залишковому режимі (вони забезпечують морські перевезення, що не пов'язані з поромами: зерно, металобрухт, кальцинована сода до Сирії, Лівану, Лівії, Єгипту, Північного Кіпру, а також склотара, будівельні матеріали нафтопродуктів із РФ, цемент та ільменіт із Туреччини).

Далі зменшуватиметься пасажиропотік через аеропорт «Сімферополь», нові термінали аеропорту, що розраховані на пасажиропотік понад 7 млн осіб на рік, залишаться недовантаженими, а інвестиційні вкладення в них не окупляться. Спрощена транспортна доступність може зумовити зростання туристичного потоку до Криму, якщо ціна відпочинку на півострові для туристів із РФ стане конкурентною.

До початку окупації на території АР Крим та м. Севастополя діяла розгалужена мережа комерційних банків. Свої підрозділи на півострові мали 69 банків України. За період окупації в регіоні починали роботу 34 російські банки. На сьогодні 19 із них вже позбулися ліцензій, один банк ліквідовано, один – у процедурі банкрутства.

У червні 2018 р. минуло вже чотири роки, як почали діяти західні санкції щодо Автономної Республіки Крим. 18 червня 2018 р. їхню дію в

ЄС продовжили ще на рік. Так, громадянам і компаніям Європейського Союзу заборонено вкладати інвестиції в Крим і Севастополь, надавати там свої туристичні послуги, експортувати до півострова продукцію транспортної, комунікаційної та енергетичної галузей, а також таку, що пов'язана з нафто- та газовидобуванням. Схожі вимоги у зв'язку з незаконною анексією ставить перед своїми громадянами й США. Заборонені інвестиції в окупований півострів, а також експорт, реекспорт, продаж чи постачання (пряме чи непряме) з Сполучених Штатів Америки, зокрема її громадянином, хоч би де він перебував, будь-яких товарів, послуг, технологій до території АР Крим [3].



Рис. 2. Інвестиційна та банківська діяльність окупованої території Автономної Республіки Крим у 2017 р., Джерело: за даними «Кримстату»

РФ планувала використати українські фінансові установи для пом'якшення проблем «перехідного періоду». Однак жоден з українських банків не погодився продовжувати роботу на окупованій території. Російські банки, які функціонували в Криму до окупації (зокрема, «Сбербанк», Альфа-Банк, ВТБ), теж припинили свою діяльність на півострові через можливі санкції.

Економічно-соціальне становище на півострові залишається складним – високі ціни на продовольство, низька кількість туристів, ненадійна робота банківської системи, відсутність мережових торгових гіпермаркетів та ін. Після анексії у регіоні залишилося 14 діючих фінустанов, з них лише два – «Російський національний комерційний банк» і «Сбербанк», що став опорним закладом окупаційного уряду Криму мають розгалужену мережу відділень.

Те, що сьогодні Крим економічно не самодостатній, не приховує навіть окупаційна адміністрація. За її даними, бюджет півострова на поточний рік сформовано з дефіцитом 2 млрд руб. (дохідна частина – 172,2 млрд руб., видаткова – 174,7 млрд руб.). Однак насправді нестача в бюджеті може бути значно більшою: у 2017–2018-му його дефіцит становить понад 20 млрд руб. Значною мірою це результат економічної ізоляції, до якої регіон потрапив завдяки санкціям, а отже, став непридатним для інвестицій [3].

Після анексії Крим перетворився на курорт тільки для російських туристів. При цьому їхній якісний склад також зазнав істотних змін, на відміну від стабільної динаміки 2007-2013 рр. (рис. 3) [1]. Раніше на півострові відпочивали громадяни Росії із середнім та високим рівнями доходів. У 2014-2017 рр. до півострова за пільговими путівками організовано відправляли російських туристів із низьким рівнем доходів. Крім них, до відомчих санаторіїв Криму, які стали військовими трофеями відповідних відомств РФ, посилали на відпочинок працівників аналогічних структур Росії.

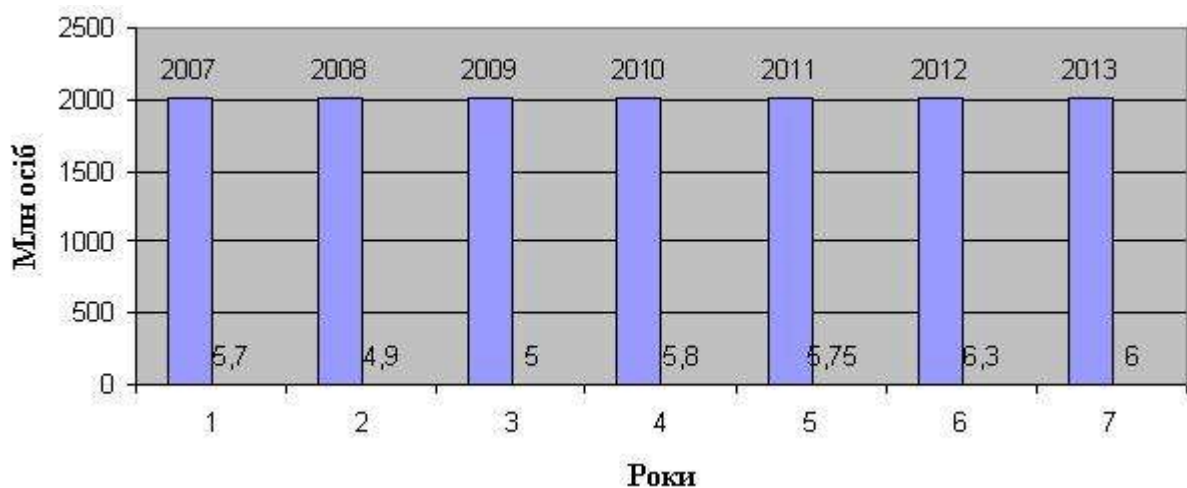


Рис. 3. Динаміка туристичних потоків у Автономну Республіку Крим у 2007-2013 рр., за даними Міністерства АР Крим

У 2010-2013 рр. на одного туриста в санаторії доводилося чотири туристи в міні-готелях і квартирному фонді. У зв'язку з цим розвиток туристичної галузі генерував значний (із коефіцієнтом 3,5-4,0) мультиплікативний ефект в інших галузях економіки Криму. Тобто на 1 грн податків, сплачених безпосередньо санаторіями, пансіонатами, готелями, додавалося до 4 грн податків, сплачених підприємствами торгівлі, сервісу, розваг, транспорту та/або населенням, що проводило діяльність з обслуговування туристів. У 2014-2017 рр. співвідношення між туристами у великих готелях і приватному секторі змінилося до 1:1,5. Крім того, ліберальне ставлення української влади до малого туристичного бізнесу з поступовим виведенням його з тіні змінилося погрозами та штрафами. До цього додаються високі податки на землю та майно, що

змушують готельєрів згортати бізнес: за чотири роки обсяг їхніх обов'язкових платежів до бюджетів зріс удесятеро.

Загалом курорт уже перестав бути однією з пріоритетних галузей економіки Криму як у бюджетному, так і в соціальному розумінні. Відзначимо, що будь-які офіційні кількісні оцінки нині наявних туристів у Криму не заслуговують уваги, оскільки вони мають лише пропагандистський характер. За нашими оцінками, декларовані 5,2-5,5 млн туристів на рік завищені у два-три рази (рис. 4).

Згідно даних державної прикордонної служби України, у липні-серпні 2015-2016 рр. кількість перетинів адміністративного кордону із окупованим півостровом Крим зросло у 4-5 разів у порівнянні із неsezонними місяцями. Так, у серпні 2017 р. через 3 діючих контрольних пунктів в'їзду-виїзду (КПВВ) в Каланчаку, Чонгарі і Чаплинці пройшли 260 тис. громадян України – трохи менше, ніж за січень-квітень 2018 року (295 тис. осіб) [6, с. 20].

Однак даними Держприкордонслужби потрібно оперувати вкрай обережно, оскільки вони не відображають реальної кількості українських туристів, які відвідують окуповану територію півострова. Більшість людей з материкової України їдуть до Криму із різних причин, найчастіше – особистого характеру: відвідання родичів, друзів, оформлення нерухомості.

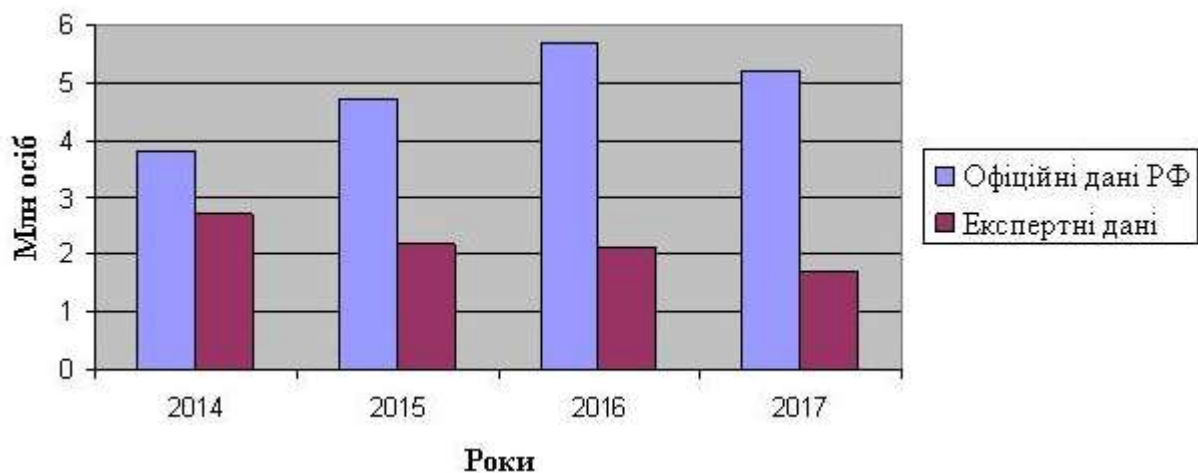


Рис. 4. Динаміка туристичних потоків у Автономну Республіку Крим за період окупації у 2014-2017 рр.

Джерело: за даними Ради міністрів Республіки Крим (2014-2017 рр.); за даними Майдану закордонних справ.

Однак всі громадяни України, які перетинають КПВВ, потрапляють в статистику відпочиваючих, оскільки українські прикордонники фіксують лише факт в'їзду-виїзду, а не мету візиту. Згідно даних Міністерства з питань тимчасово окупованих територій і тимчасово переміщених осіб, якщо припустити, що кожна третя особа, яка перетнула КПВВ в серпні 2017 р. є саме туристом, відпочивальником, кількість потенційних відвідувачів з метою відпочинку та туризму складе 85 тис. чол. у місяць.

Український туристичний потік на півострів на сьогодні не є масовим. Його нинішні масштаби непорівнянні з доокупаційним періодом, коли в 2013 р., згідно з даними Міністерства туризму АРК, сюди приїхали 5,8 млн відпочивальників, 4,3 млн з яких були громадянами України.

Попри політичні події, продовження військових дій у зоні АТО, обмеження міжнародних та торгівельних відносин із Російською Федерацією, громадяни України продовжують відвідувати Крим з метою відпочинку. Однією з причин відвідування забороненої державою території Автономної Республіки Крим є багатші природні ресурси, їх різноманіття, зосереджене у одному місці, рівень туристичної інфраструктури, рівень обслуговування. Мотивами відвідування окупованої території Автономної Республіки Крим є ностальгія у туристів середнього та старшого віку, а також аполітичність, байдуже ставлення до міжнародних відносин України та Російської Федерації та ставлення своїх інтересів, бажань вище за принципи громадянина. Окрім того, вартість туристичних послуг на окупованій території Криму на сьогодні відповідає вартості послуг у Причорномор'ї материкової України, а подекуди є й меншою. Це можна пояснити тим, що у високий сезон ціни на житло на курортах Одеської, Миколаївської, Херсонської областей за останній рік зросли в середньому на 25%, тоді як сервіс так і залишився низької якості. У містечках і селах Причорномор'я, які мають найменше розвинуту туристичну інфраструктуру, наприклад в Лебедівці, Лазурному і Очакові, ціни на найдешевше житло в приватному секторі починаються від 170 грн з особи. У той час як на кримських курортах – в Коктебелі, Феодосії, Судаку, – можна забронювати кімнату економ-класу за 400 російських рублів (приблизно 150 грн) з людини. Однак варто відзначити, що ці на продукти харчування на півострові значно вищі, ніж на материковій частині України [5, с.21].

На сьогодні замовити відпочинок в Криму «під ключ» в Україні практично неможливо: усі великі туроператори, що працюють з європейськими партнерами, давно відмовилися від організації турів на анексований півострів. Значною мірою їх мотивували до цього економічні санкції ЄС проти Російської Федерації, які охоплюють і сектор туризму. Після того, як у 2017 р. за рішенням РНБО України приєдналася до пролонгованим Євросоюзом санкцій, припинили роботу в Криму і дрібні турагентства. Чимало турагенцій Миколаївської, Херсонської, Дніпропетровської та інших областей на сьогодні не обслуговують пасажирпотоки із окупованою територією АР Крим. Наприклад, туристична агенція «Планета подорожей» ще у 2017 р. набирала туристичні групи для проведення екскурсійної діяльності на території окупованого півострова, а також обслуговувала трансфери туристичних груп у міста АР Крим. Міжнародний портал бронювання booking.com (Нідерланди), який до 2018 р. ігнорував санкції, лише влітку 2018 р. заблокував туристичні пропозиції з Криму, зробивши бронювання закладів на півострові через цей ресурс неможливим. Незважаючи на це, чимало

туристичних фірм за допомогою онлайн-сервісів, власних сайтів пропонують продаж трансферів на окуповану територію Автономної Республіки Крим. Наприклад, такі послуги через OLX пропонують приватні підприємці (ФОПи), а також фірми «Elen-travel», «Кандагар», «Крим-відпочинок», «Крым-тур», «Астра-тур», «Днепр-море» та ін. В основному дані туристичні підприємства пропонують перевезення туристів: трансфер до місць дикого відпочинку, в будь-яку точку півострова і навіть трансфер на конференції, концерти та інші заходи, а також для пошуку нерухомості. На сайтах деяких українських компаній, які займаються пасажирськими перевезеннями до Криму, можна знайти супутні пропозиції допомогти в пошуку житла і організації відпочинку на морі.

Залізничне і авіаційне сполучення материка із територією окупованого півострову припинено ще в 2015 р., тому на сьогодні автотранспорт є єдиним способом трансферу. Щорічно адміністративний кордон перетинають приблизно 2,5 млн осіб, вважається, що кожен третій це здійснює на особистому транспорті.

Вартість квитка на автобус в один кінець з Києва, Львова чи Дніпра практично однакова – 900-1000 грн. Пасажирські перевезення до Криму в Україні є бізнесом, велика частина якого знаходиться в тіні. За даними Міністерства з питань тимчасово окупованих територій і тимчасово переміщених осіб, за рік нелегальний оборот наближається до позначки \$ 100 млн грн (при вартості автобусного квитка у 900-1000 грн в один бік). Перевізники не проходили тендерних процедур, не мають фіксованих автостанцій, з яких забирають і куди доставляють пасажирів [2, с. 22]. За даними Міністерства з питань окупованих територій, необхідні для реалізації плану щодо облаштування КПВВ автостанціями II категорії 106 млн грн вже виділені з резервного фонду, що свідчить про пріоритетність проблеми. Це дасть змогу усунути проблему нелегальних перевезень до окупованої території Автономної Республіки Крим та усуне поле діяльності туристичних фірм, які на шкоду державі провадять підприємницьку діяльність у сфері туризму. Початок облаштування КПВВ і автостанцій на адміністративному кордоні з Кримом планується розпочатися наприкінці 2018 р.

У 2014-2018 рр. в Криму відбувся процес значного зменшення кількості малого та середнього бізнесу. На початок 2014 р. на півострові функціонувало 15,553 тис. малих приватних підприємств – юридичних осіб та 116,2 тис. приватних підприємців – фізичних осіб. Станом на 1 липня 2018 р. є 1382 приватні підприємства – юридичні особи та 55,328 тис. приватних підприємців. Кількість малих підприємств – юридичних осіб зменшилася в 11,3 раза, а кількість приватних підприємців – фізичних осіб у 2,1 рази.

Кримські підприємці свідчать, що в РФ, на відміну від України, немає спрощених режимів звітності та мінімізації перевірок. Малий бізнес у Криму зіткнувся з багаторазовим зростанням паперової звітності,

величезною кількістю перевіряльників і безжальною системою великих штрафів за найменші порушення. До 2014 р. питома вага малого бізнесу в наданні робочих місць по АР Крим становила більше ніж 35% та мала стійку тенденцію до зростання. За роки окупації вона впала до 19,5%.

Проведений аналіз свідчить, що у 2017 р. порівняно з 2014 р. вартість обраного продовольчого набору збільшилася на 75,16% у рублях РФ та на 154,79% у гривнях із урахуванням курсової різниці. Купівельна спроможність грошової одиниці за період окупації порівняно з довоєнною за сукупністю елементів споживчого кошика зменшилася орієнтовно у вісім разів.

Попри очікування місцевої влади та експертів, після відкриття моста через Керченську протоку та вирішення проблеми транспортної доступності півострова для громадян Росії та прямого постачання продовольства рівень цін, зокрема на основні продукти з травня виросли десь на 20-30%. При цьому середній розмір фактичних заробітних плат в Криму коливається в межах 15 тис. руб. (6,7 тис. грн), при тому, що в Україні ж середня зарплата складає 8,7 тис. грн.

Коефіцієнт фінансової незалежності півострова, розрахований як співвідношення зібраних на його території податків і витрат на регіон держбюджету, в 2012 р. (при Україні) становив 1,15; тобто півострів заробляв більше, ніж отримував з центру. Проте вже у 2017 р., на четвертому році окупації, цей показник склав вже 0,63: місцеві доходи помітно скоротилися, і Крим тепер сильно залежить від зовнішніх дотацій. Сільське господарство і промисловість поступово скорочують своє виробництво, в разі скоротилася туристична галузь, а на сьогодні найбільш стабільним залишається лише держсектор, що робить регіон вкрай чутливим до загальноросійських проблем.

Проаналізувавши усі вищеперелічені проблеми, можна зробити наступні висновки:

1. Знищення малого бізнесу на півострові на сьогодні має сталу тенденцію. Досвід показав, що підприємницька активність, вільне мислення, незалежна свідомість є антагоністичними до моделі відносин, що наявна в сучасній Російській Федерації;
2. Поступова методична мілітаризація окупованої території АР Крим є загрозою не тільки для України, а й для країн ЄС і Середземномор'я. Як відомо, туризм не може розвиватися там, де мандрівники не відчуватимуть себе у безпеці, а з огляду на тотальний контроль війських у ключових дислокаціях окупованої території, півострів ставтиме все більш закритим для суспільства.
3. Проблема обліку відпочиваючих, які перетинають КППВВ в Каланчаку, Чонгарі і Чаплинці, на сьогодні залишається актуальною, а громадяни України, які кілька разів на рік перетинають кордон України із окупованою територією Автономної Республіки Крим, мають на це свої причини, інколи не пов'язані із туризмом (навчання на материковій частині України, майно на окупованій території півострова, родинні зв'язки та ін.).

4. Попри офіційну заборону держави провадити туристичну діяльність на території Криму, деякі підприємства (туристичні агенції, транспортні підприємства) в Україні провадять нелегальну діяльність, організовуючи трансфери до окупованої території півострова, облік яких неможливо провести.

5. Санкції країн ЄС та США стосовно уряду Російської Федерації через анексію Автономної Республіки Крим чинять негативний вплив на соціально-економічне життя півострова, що не дозволяє надавати туристичні послуги повною мірою, а сама окупована територія залишається закритою для міжнародного туристичного ринку.

Список використаних джерел:

1. Головне управління статистики в Автономній Республіці Крим. – Режим доступу: [<http://www.sf.ukrstat.gov.ua/index.htm>].
2. Бутченко М. Разводной мост // Максим Бутченко; [Под. ред. Кравчук Н., Павленко А. и др.]. – Украинский еженедельный общественно-политический журнал «Новое время». – К: Издательский Дом «Медиа-ДК». – 2018. – № 28. – С. 20-24.
3. Віхров М. Півострів чиновників і солдатів // Максим Віхров; [Під. ред. Д. Крапивенка та ін.]. – ТОВ «Український тиждень». – К.: «НОВИЙ ДРУК». – 2018. – № 32 (560). – Режим доступу: [<http://tyzhden.ua/Economics/217995>].
4. Ворожбит О. Західні компанії в Криму: хитрий і ще хитріший // Ольга Ворожбит; [Під. ред. Д. Крапивенка та ін.]. – ТОВ «Український тиждень». – К.: «НОВИЙ ДРУК». – 2018. – № 32 (560). – Режим доступу: [<http://tyzhden.ua/Economics/218003>].
5. Зварыч Е. Предательский отдых // Елена Зварыч; [Под. ред. Е. Гордейчика и др.]. – Еженедельник «Фокус», ООО «ФОКУС МЕДИА». – К.: ООО «Новый друк». – 2018. – №32 (587). – С. 20-22.
6. Клименко А. Повернення радянського Криму // Андрій Клименко, Тетяна Гучакова; [Під. ред. Д. Крапивенка та ін.]. – ТОВ «Український тиждень». – К.: «НОВИЙ ДРУК». – 2018. – № 32 (560). – Режим доступу: [<http://tyzhden.ua/Economics/218017>].
7. АО «Крымтур». – Режим доступу: [<https://www.krymtur.com/>].
8. Группа туристических компаний «Кандагар». – Режим доступу: [<http://www.kandagar.net/infocat/o-kompanii/>].
9. Компания «Днепр-море». – Режим доступу: [<http://dnepr-more.com/>].
10. Компания «Elen-Travel» – Режим доступу: [https://elen-travel.com.ua/?gclid=CjwKCAjwwdTbBRAIEiwAYQf_E46Kmyqn7TkA4-uPKCmhvue5DwgJaGf9EQC_47ecFBptdgXyiLV98RoCS0cQAvD_BwE]
11. Турфирма «АСТРА». – Режим доступу: [<http://astra-tour.com/>].
12. Турфирма «Планета путешествий». – Режим доступу: [<http://hot-tour.mk.ua/> Планета путешествий].

Список использованных источников:

1. Главное управление статистики в Автономной Республике Крым. - Режим доступа: [<http://www.sf.ukrstat.gov.ua/index.htm>].
2. Бутченко М. Разводной мост // Максим Бутченко; [Под. ред. Кравчук Н., Павленко А. и др.]. - Украинский еженедельный общественно-политический журнал «Новое время». - К: Издательский Дом «Медиа-ДК». - 2018. - № 28. - С. 20-24.
3. Вихров М. Полуостров чиновников и солдат // Максим Вихров; [Под. ред. Д. Крапивенко и др.]. - ООО «Украинская неделя». - М.: «НОВАЯ ПЕЧАТЬ». - 2018. - № 32 (560). - Режим доступа: [<http://tyzhden.ua/Economics/217995>].
4. Ворожбит А. Западные компании в Крыму хитрый и еще хитрее // Ольга Ворожбит; [Под. ред. Д. Крапивенко и др.]. - ООО «Украинская неделя». - М.: «НОВАЯ ПЕЧАТЬ». - 2018. - № 32 (560). - Режим доступа: [<http://tyzhden.ua/Economics/218003>].

5. Зварыч Е. Предательский отдых // Елена Зварыч; [Под. ред. Е. Гордейчика и др.]. - Еженедельник «Фокус», ООО «ФОКУС МЕДИА». - М.: ООО «Новый друк». - 2018. - №32 (587). - С. 20-22.
6. Клименко А. Возвращение советского Крыма // Андрей Клименко, Татьяна Гучакова; [Под. ред. Д. Крапивенко и др.]. - ООО «Украинская неделя». - М.: «НОВАЯ ПЕЧАТЬ». - 2018. - № 32 (560). - Режим доступа: [<http://tyzhden.ua/Economics/218017>].
7. АО «Крымтур».- Режим доступа: [<https://www.krymtur.com/>].
8. Группа туристических компаний «Кандагар».- Режим доступа: [<http://www.kandagar.net/infocat/o-kompanii/>].
9. Компания «Днепр-море». - Режим доступа: [<http://dnepr-more.com/>].
10. Компания «Elen-Travel» - Режим доступа: [https://elen-travel.com.ua/?gclid=CjwKCAjwwdTbBRAIEiwAYQf_E46Kmyqn7TkA4uPKCmhvue5DwgJaGf9EQC_47ecFBptdgXyiLV98RoCS0cQAvD_BwE].
11. Турфирма «АСТРА».- Режим доступа: [<http://astra-tour.com/>].
12. Турфирма «Планета путешествий». - Режим доступа: [<http://hot-tour.mk.ua/> Планета путешествий].

References:

1. Main Department of Statistics in the Autonomous Republic of Crimea. - Access mode: [<http://www.sf.ukrstat.gov.ua/index.htm>].
2. Butchenko M. Leaf bridge // Maxim Butchenko; [Under. ed. Kravchuk N., Pavlenko A. et al.]. - Ukrainian weekly political magazine «New time». - K: Publishing House «Media-DK». - 2018. - № 28.
3. Vikhrov M. Peninsula of officials and soldiers // Maxim Vikhrov; [Under. ed. D. Krapivenko et al.]. - Ukrainian Week LLC. - M.: «NEW PRINTING». - 2018. - № 32 (560). - Access mode: [<http://tyzhden.ua/Economics/217995>].
4. Vorozhbit A. Western companies in the Crimea are cunning and even more cunning // Olga Vorozhbit; [Under. ed. D. Krapivenko et al.]. - Ukrainian Week LLC. - M.: «NEW PRINTING». - 2018. - № 32 (560). - Access mode: [<http://tyzhden.ua/Economics/218003>].
5. Zvarych E. Treacherous rest // Elena Zvarych; [Under. ed. E. Gordeychik et al.]. - Focus Weekly, FOCUS MEDIA LLC. - М.: Novy Druk LLC. - 2018. - №32 (587). - pp. 20-22.
6. Klimenko A. Return of the Soviet Crimea // Andrey Klimenko, Tatiana Guchakova; [Under. ed. D. Krapivenko et al.]. - Ukrainian Week LLC. - М.: «NEW PRINTING». - 2018. - № 32 (560). - Access mode: [<http://tyzhden.ua/Economics/218017>].
7. JSC «Krymtur».- Access mode: [<https://www.krymtur.com/>].
8. Group of travel companies «Kandahar».- Access mode: [<http://www.kandagar.net/infocat/o-kompanii/>].
9. Company «Dnepr-sea». - Access mode: [<http://dnepr-more.com/>].
10. «Elen-Travel Company» - Access Mode: [https://elen-travel.com.ua/?gclid=CjwKCAjCww5TbBRAIEiwAYQf_E46Kmyqn7TkA4uPKCmhvue5DwgJaGf9EQC_47ecFBptdgXyiLV98CCCCAC].
11. Travel agency «ASTRA».- Access mode: [<http://astra-tour.com/>].
- Travel Agency «Planet Travel». - Access mode: [<http://hot-tour.mk.ua/> Planet of Travel].