

Андрій КЛИМЕНКО
Тетяна ГУЧАКОВА



КЕРЧЕНСЬКИЙ МІСТ ТА ПОШИРЕННЯ АГРЕСІЇ РФ НА АЗОВСЬКЕ МОРЕ

Випуск 2
Травень 2019





Майдан закордонних справ

News
BlackSea



Інститут
Чорноморських
Стратегічних
Досліджень

Андрій КЛИМЕНКО
Тетяна ГУЧАКОВА

КЕРЧЕНСЬКИЙ МІСТ ТА ПОШИРЕННЯ АГРЕСІЇ РФ НА АЗОВСЬКЕ МОРЕ

Випуск 2
Травень 2019



© А. КЛИМЕНКО, Т. ГУЧАКОВА. «Керченський міст та поширення агресії РФ на Азовське море». Під загальною редакцією А. Клименка.

За результатами роботи Моніторингової групи «Майдану закордонних справ», «Інституту Чорноморських стратегічних досліджень» та редакції інтернет-порталу «Чорноморські новини» www.blackseanews.net. За участю О. Корбут. – Київ. 2019.

На обкладинці: Керченський міст. Штучні дверцята між Азовським та Чорним морем. 2018. Фото www.most.life

Зміст

Блокування портів Маріуполя та Бердянська. Як все починалося.....	3
Основні етапи технології блокування портів.....	5
Блокування в цифрах.....	5
Резолюція Європейського Парламенту про ситуацію в Азовському морі.....	13
Висновки та прогнози.....	16
Керченський міст. Історія питання.....	20



Блокування портів Маріуполя та Бердянська. Як все починалося

Сприйняття кризи в Азовському морі з травня по грудень 2018 стрімко пройшло декілька етапів: від заперечення та сумнівів з боку українських та закордонних офіційних структур до її визнання та офіційного реагування з боку України, США та ЄС та навіть вже до конкретних заходів, таких як посилення військово-морської присутності ВМС України в Азовському морі, рішення РНБО України, резолюція Європарламенту, інциденти між військовими кораблями та обговорення міжнародних санкцій до портів РФ, що розташовані в Азовському та Чорному морях.

Те, що Росія використовуватиме Керченську протоку, щоб завдати Україні шкоди, було зрозуміло майже три роки тому, коли стали відомі параметри Керченського мосту (див. розділ «Керченський міст. Історія питання»). Вже тоді було ясно, що це, так би мовити, перший фільтр. Він має висоту 33 метри від рівня моря до максимально можливої висоти проходження під мостом.

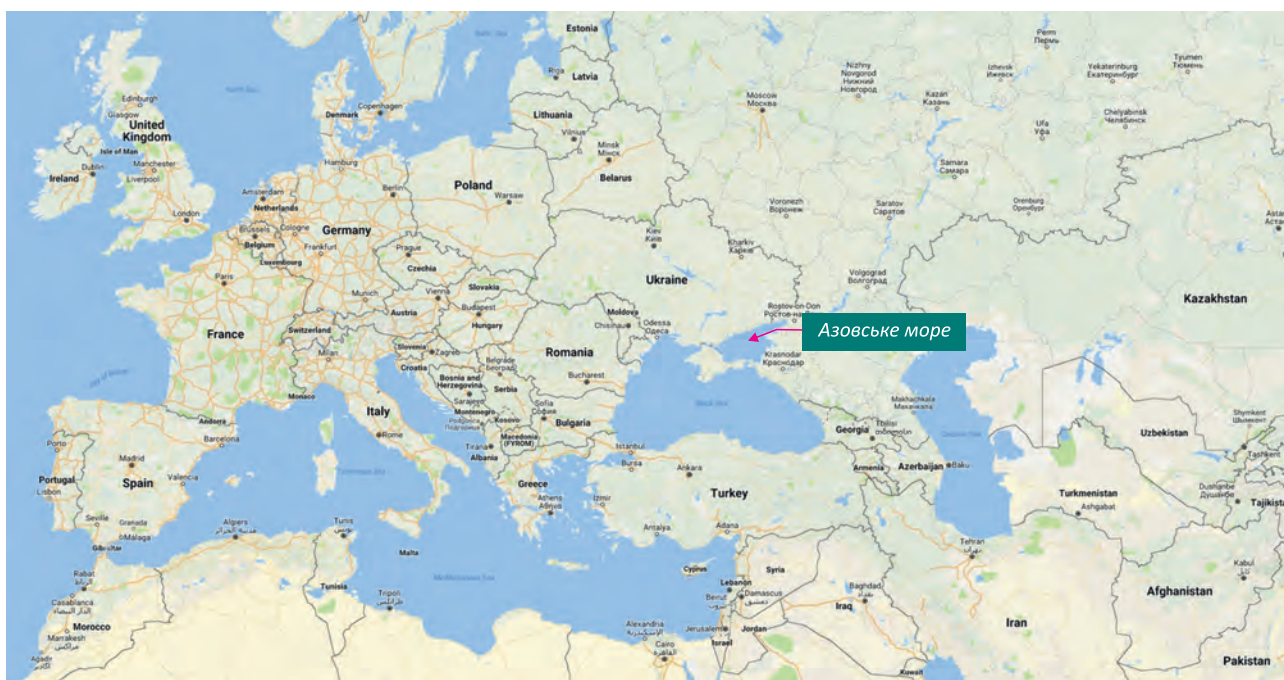
Вже тоді український морський бізнес почав шукати інший флот, бо геометрія конструкції відсікала майже половину того, який ходив раніше до українських портів Азовського моря – Маріуполя та Бердянська. Порти знайшли інший

флот, і ми впевнені, що саме цей флот призвів до того, що Росія почала застосовувати нові методи економічної блокади.

Вибіркові перевірки суден у Керченській протоці почалися 27 квітня 2018 року. Мова йде про різні судна, які йшли до Маріуполя і Бердянська і назад під різними прапорами і належали різним власникам. Починаючи з 17 травня 2018 року, Моніторингова група «Майдану закордонних справ», «Інституту Чорноморських стратегічних досліджень» та редакції BlackSeaNews почала фіксувати незвичні зупинки суден посеред Азовського моря. Ми зв'язалися з людьми, які займаються морським бізнесом у Маріуполі та Бердянську, а вони – з капітанами цих суден. Так ми дізналися, що ці зупинки здійснюються катерами Берегової охорони Прикордонної служби ФСБ РФ. Варто звернути увагу, що за день до початку зупинок суден посеред Азовського моря, 16 травня 2018 року, був відкритий Керченський міст.

За період з 17 травня до 31 листопада 2018 року ми зафіксували 110 таких зупинок, кожна з них описана і внесена до бази даних на сайті BlackSeaNews (<https://www.blackseanews.net/read/142725>).

Виглядає це так: йде велике торгове судно 150 метрів у довжину, в якого 20-30 тисяч тонн вантажу, вночі в морі до нього підходить катер або корабель Берегової охорони ФСБ РФ і по рації вимагає зупинитися. А такому судну для того, щоб зупинитися в морі, потрібно близько години. Потім на борт судна піднімаються військові



зі зброєю, екіпаж зганяють до кают-компанії та перевіряють у всіх документи. Якщо серед членів екіпажу будь-якого судна є громадяни України, то їх обов'язково запитують, чи служили вони у Збройних силах України, чи брали участь у війні на Донбасі. А в Україні — кілька десятків тисяч моряків, які ходять на суднах в закордонні плавання по всьому світу. Також перевіряються документи судна, оглядаються каюти екіпажу, нібито на предмет зброї та вибухівки, обов'язково оглядається вантаж, якщо судно завантажене, або трюм — якщо без вантажу.

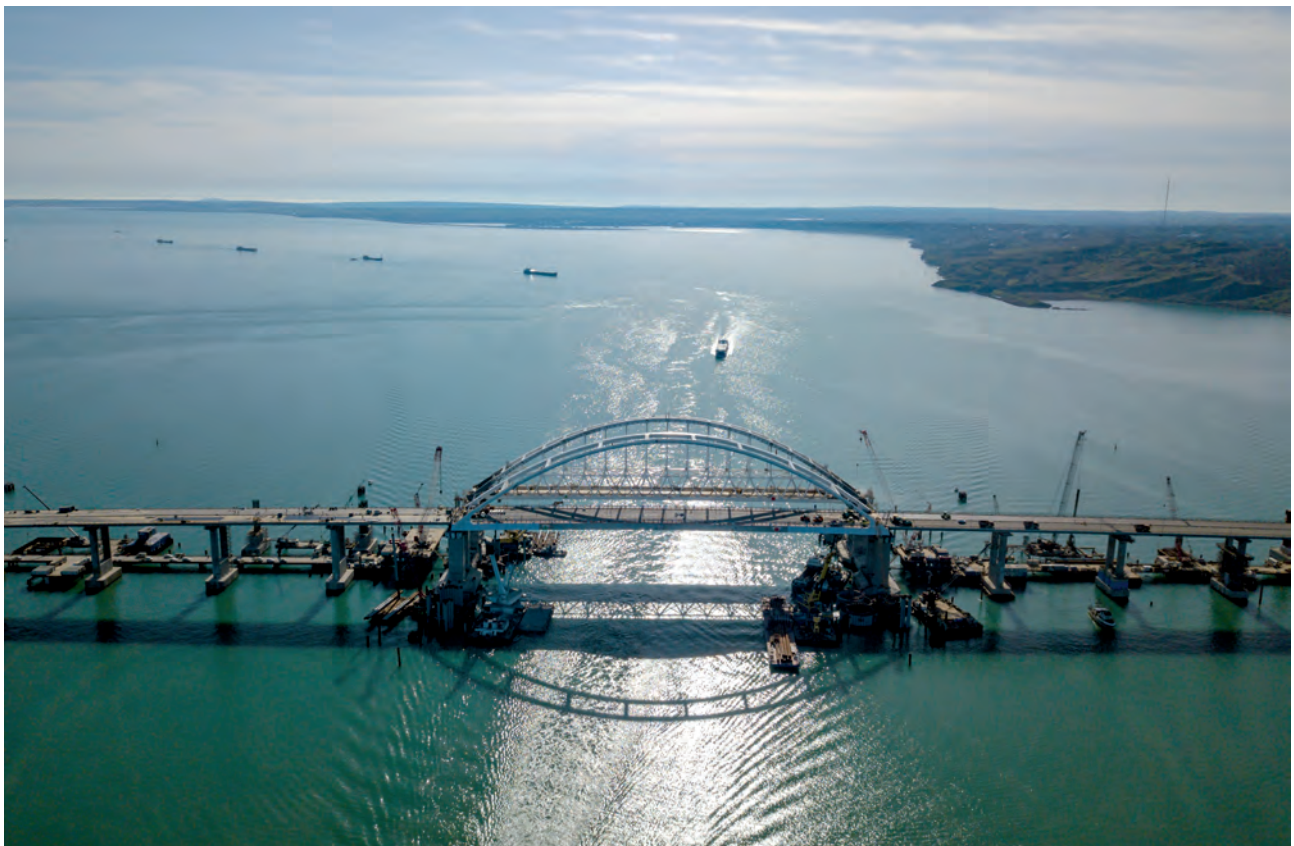
Такі затримання посеред Азовського моря почалися з 17 травня 2018 року, наступного дня після відкриття Путіним Керченського мосту. Наприкінці червня 2018 Береговій охороні ФСБ РФ стало недостатньо зупиняти судна посеред моря. І вони із 23 - 27 червня почали зупиняти для перевірки кожне судно без винятку ще й в Керченській протоці.

Справа в тому, що Керченська протока — це «вулиця з одностороннім рухом». Наприклад, спочатку проходить караван приблизно з 20 суден з південної частини протоки в північну — в Азовське море, це триває 2—3 години. А потім іде зустрічний караван, і так це працює — у човниковому режимі.

Раніше судно чекало дозволу на прохід Керченською протокою кілька годин — від двох до п'яти. А з кінця червня час очікування різко збільшився, судна стояли по 10—18 годин. Дозвіл на прохід стали надавати тільки після того, як до судна підходив катер, з нього на борт піднімалися морські прикордонники ФСБ і проводили ті ж процедури, що й під час зупинки у відкритому морі: опитування екіпажу, перевірка документів, огляд приміщень, огляд вантажів.

При цьому ще заповнювався документ — протокол або акт. І в ньому вказувалося, що такий-то інспектор здійснив перевірку, а ще в ньому є рядок, де надруковано, що капітан корабля до групи огляду претензій не має, і місце для підпису. Цим пояснюється той факт, що капітани потім не скаржаться.

Така процедура почала працювати в Керченській протоці і на вході в Азовське море, і на виході в Чорне. Дійшло до того, що в листопаді 2018 середній час очікування і на вході, і на виході становив по п'ять діб. Але окремі судна затримували ще довше. Рекорд був, коли канадське судно затримали на виході в Чорне море майже на 13 днів.



Керченський міст. Штучні дверцята між Азовським та Чорним морем. Фото www.most.life



Основні етапи технології блокування портів

Сьогодні ми розрізняємо три етапи, на яких зупиняють судна, що йдуть до Маріуполя чи Бердянська.

Спочатку вони чекають дозволу на прохід Керченською протокою в Азовське море, на карті це позначено як **Етап №1**.

На морській мові це місце відомо як якірна стоянка №471 або рейдовий район №5 Керченського морського торговельного порту.

Керченський порт, що перебуває в державній власності України, був захоплений РФ під час окупації Криму, потім експропрійований та наразі функціонує під назвою на російській мові: «Філіал Федерального Государственного Бюджетного Учреждения «Администрация Морских Портов Черного моря» в г. Керчь». Знаходиться під українськими та міжнародними санкціями.

Головна організація – «Администрация морских портов Черного моря», знаходиться в м. Новоросійськ, РФ. Вона підпорядкована державному органу виконавчої влади РФ, що

має назву «Федеральное агентство морского и речного транспорта» (Росморречфлот) та Міністерству транспорту РФ.

Управління рухом по Керченській протоці теж здійснюється з окупованої Керчі. Цю роботу виконує (рос.) «Центр регулювання движенья судов «Керчь» Крымского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

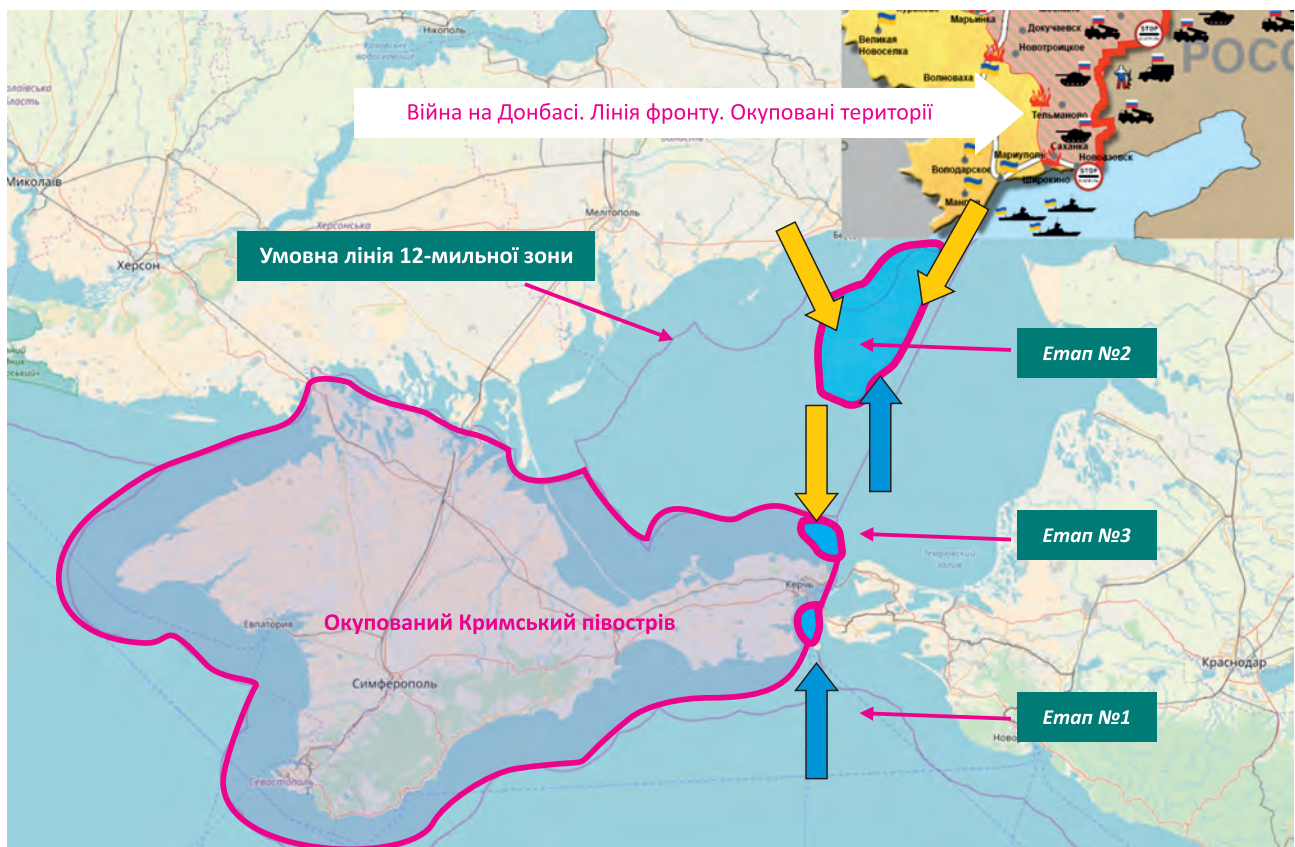
Далі – **Етап №2**, затримання у морі.

Потім судна беруть вантаж у Бердянську чи Маріуполі та йдуть за призначенням, переважно до країн ЄС. Є такі «щасливчики», яких зупиняють для перевірки вдруге, вже по дорозі назад, із вантажем.

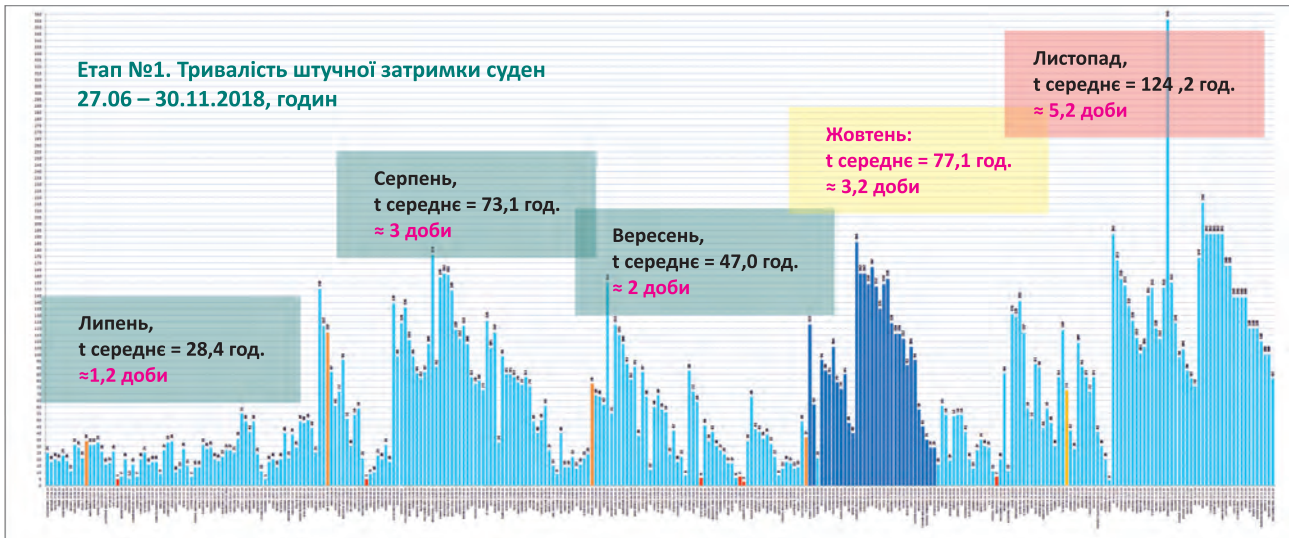
І нарешті після всього цього судно з вантажем потрапляє на **Етап №3** – це якірна стоянка в Азовському морі перед отриманням дозволу на прохід Керченською протокою в Чорне море. І знову чекає на дозвіл.

Блокування в цифрах

Тепер про те, як блокування виглядає в цифрах – детально. Зауважимо, що це стосується всіх без винятку суден (близько 60 щомісяця), які йдуть до українських портів Азовського моря.



Технологія блокування портів Маріуполя та Бердянська



Етап №1. Затримання на вході до Азовського моря.

Отже, спочатку відбувається затримка суден, що прямують до Маріуполя та Бердянська, у Керченській протоці, коли вони йдуть в Азовське море. Моніторингова група «Майдану Закардонних Справ», «Інституту Чорноморських Стратегічних Досліджень» та редакції інтернет-порталу «Чорноморські новини» (www.blackseanews.net) відслідковує цю ситуацію щоденно з кінця червня 2018 й може сказати, що тривалість затримки сильно зростала до грудня 2018.

Штучна затримка суден в Керченській протоці на шляху з Чорного в Азовське море, липень –

листопад 2018, виглядала так (зазвичай, до початку блокування, це тривало 2-4 години; абсолютна більшість цих суден йдуть в баласті, тобто без вантажу):

середня затримка на 1 судно, годин: липень = 28,4; серпень = 73,1; вересень = 47,0; жовтень 2018 = 77,1; листопад = 124,2;

максимальна затримка одного судна, годин: липень = 150; серпень = 176; вересень = 155; жовтень = 186; листопад = 351;

сумарна втрата часу, годин: липень = 1762; серпень = 4971; вересень = 2540; жовтень = 5167; листопад = 6705.





Етап №2. Затримання в Азовському морі.

Вони відбуваються приблизно в одному районі тому, що він охоплює так звані рекомендовані курси. Йдеться про маршрути, рекомендовані морськими службами України як безпечні для суден з досить великою осадкою. Жодне судно, куди б воно не йшло, не минає т.зв. «Бердянський поворотний круг», і саме там постійно чергують кораблі берегової охорони ФСБ. З'являється катер або корабель берегової охорони прикордонної служби ФСБ Росії, вимагає зупинитися, на борт судна піднімається оглядова партія, проводить свої заходи. Це триває в середньому 2-3 години. Але є суттєва деталь: судно важить декілька десятків тисяч тон. Щоб загальмувати, йому треба від 30-40 хвилин до години, а потім знову набрати швидкість до крейсерської, тобто загалом втрачається 4-5 годин.

З першого затримання у морі, яке відбувалося 17 травня 2018, загалом маємо 110 затримань: 21 у травні, 25 у червні, 40 у липні, 14 в серпні, 8 у вересні, 2 у жовтні 2018. Починаючи з 22 жовтня 2018 затримання в морі припинилися.

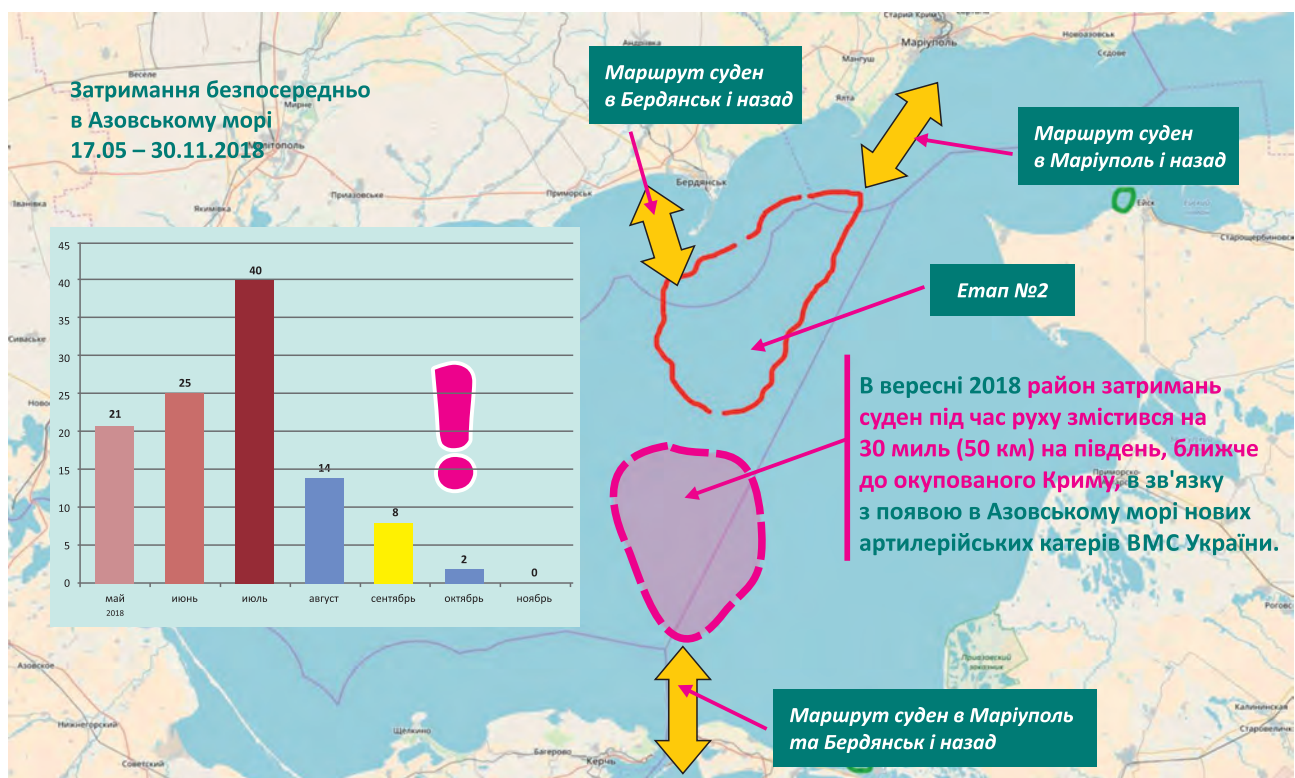
Чому затримували не всіх? Бо є вітри, шторми, тумани, шквали, й у такі дні невеликі катери чи кораблі прикордонної служби ФСБ просто не можуть виходити в море, тоді як великі вантажні судна спокійно почуваються за, скажімо, двох-трьох-бального шторму. Якби погода була нормальна, то затримували б усіх.

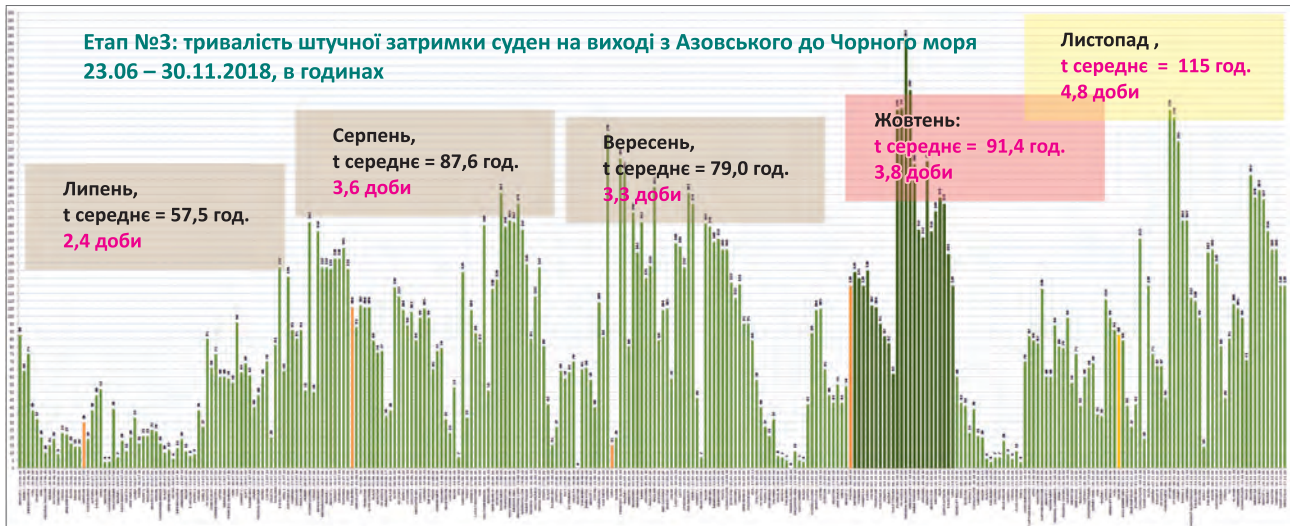
Також нікого не затримували, наприклад, на День Росії – тоді, видно, всі були на парадах, а потім святкували.

Звертає увагу, що 2/3 затримань стосувалися суден, що йшли з вантажем на зворотному шляху, так завдається більше шкоди судно-власникам.

Зменшення затримань в морі було обумовлено: в серпні – штормовою погодою, в вересні, жовтні, листопаді – перебазуванням катерів ВМСУ, публікаціями та заявами на Заході. В вересні 2018 район затримань суден під час руху змістився на 30 миль (50 км) на південь, ближче до окупованого Криму, в зв'язку з появою в Азовському морі нових артилерійських катерів ВМС України. 1-20, 22-31 жовтня 2018 року і надалі до травня 2019 затримань посеред моря не було зовсім. Секрет полягає в тому, що з середини вересня 2018 катери ВМСУ ескортують судна в Азовському морі.

Окремим пунктом ми вивели показник, який умовно назвали «ступінь нахабства». Ми взяли всі затримання й проаналізували за принципом відстані: скільки затримань було ближче, ніж 12 миль до українського узбережжя. Чому саме 12 миль? Бо в усьому світі це територіальні води. Тобто те, чого в нас немає через договір 2003-го року про спільне використання Азовського моря. Тож це умовні територіальні води. І ми бачимо, що в травні 43%, а в липні – третина затримань відбувалися на відстані ближче 12 миль від берега. Для розуміння: в хорошу





погоду морський горизонт – це 30 миль, а то й більше. Тобто це все можна побачити з українського азовського узбережжя неозброєним оком. Бували затримання за три милі, тобто 5,5 км або за 3,8 милі, тобто 7 км, від Бердянської коси. Тобто майже на пляжі. Вже у вересні 2018 затримання суден в морі на відстані ближче 12 миль від узбережжя України припинилися в зв'язку з появою в Азовському морі нових артилерійських катерів ВМС України.

Етап №3. Затримка перед виходом з Азовського моря.

І це, на наш погляд, найцікавіше – якірна стоянка в Азовському морі перед проходом до

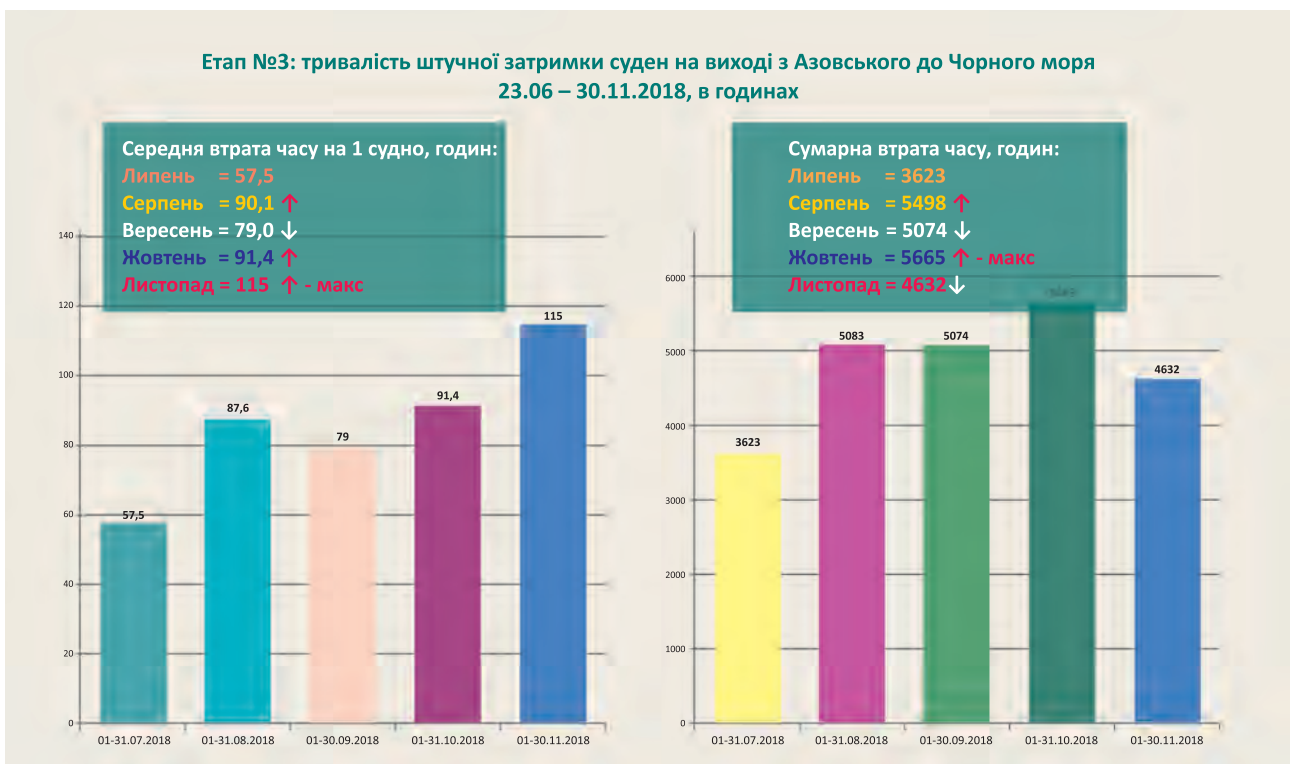
Чорного моря, коли всі судна вже йдуть з вантажами.

Зазвичай, до початку блокування, це тривало лише декілька годин. Зараз це виглядає так:

середня втрата часу на 1 судно, годин: липень = 57,5; серпень = 90,1; вересень = 79,0; жовтень = 91,4; листопад = 115;

максимальна затримка одного судна, годин: липень = 162; серпень = 220; вересень = 204; жовтень = 282 годин; листопад = 236;

сумарна втрата часу, годин: липень = 3623; серпень = 5498; вересень = 5074; жовтень = 5665; листопад = 4632.





У цей час плату за фрахт і роботу команди ніхто не скасовував. Важливе питання – про які суми збитків ідеться? Це залежить від характеристик самого судна. Сума може коливатися від 5 до 20 тисяч доларів на добу. Можна уявити собі витрати пального у судна довжиною 200 метрів з 40 тисячами тонн вантажу. Крім того, зривається весь графік його роботи.

Оцінка втрат судновласників тільки внаслідок вимушеного простою суден на вході та виході з Азовського моря за період з 1 липня до 1 грудня 2018 року становить:

$\$6\,167\,000 + \$7\,140\,000\$ = \$13\,307\,000$.

При розрахунках використано оціночну (мінімальну) середню вартість однієї доби експлуатації судна дедвейтом до 10 тис. т. в розмірі = 7 тисяч доларів США.

Що ми бачимо в цілому? – Головний економічний сенс цієї блокади вирішується не під час затримання в морі, а коли судно з вантажем на декілька днів замість декількох часів потрапляє на якірну стоянку перед Керченською протокою. В середньому воно стояло на вході 5 діб, потім ще 5 діб – на виході, отже втрачало 10 днів.

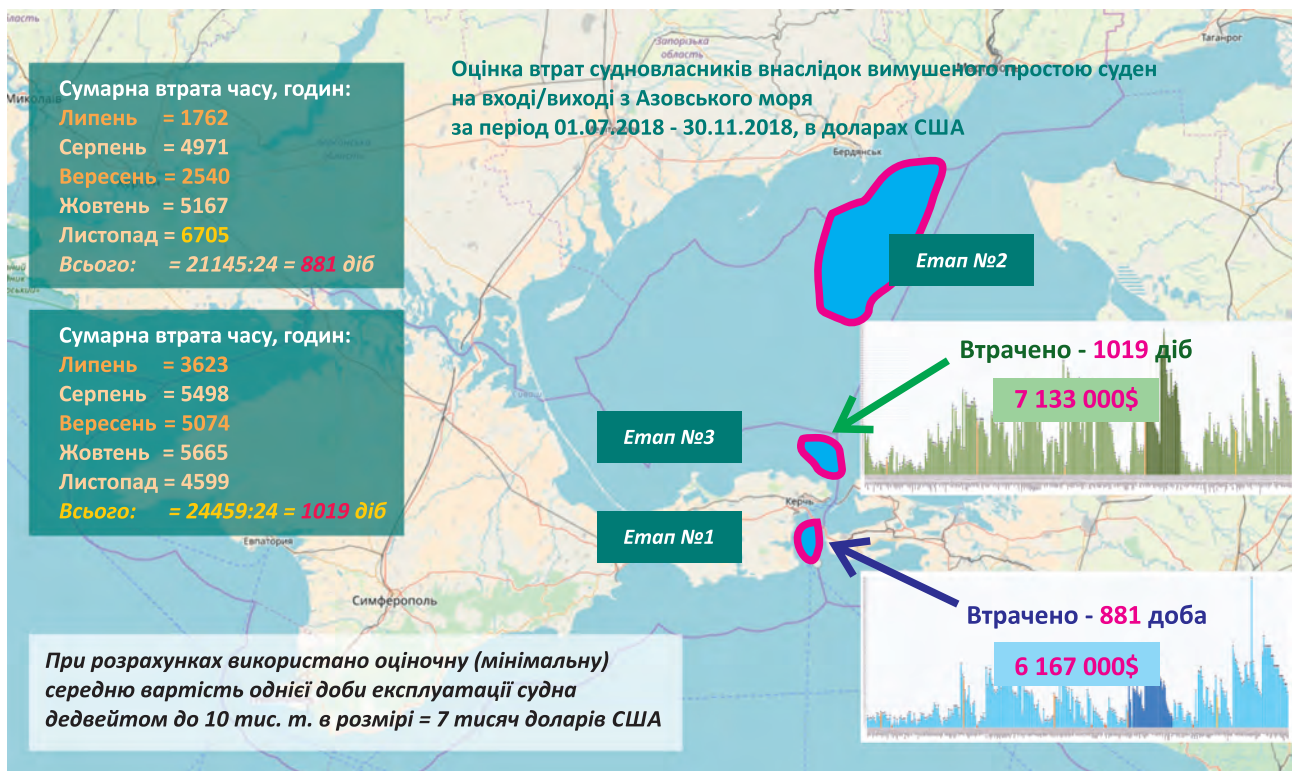
Ці цифри показують, що росіяни все більше повертають той ключик, який опинився в їхніх руках після окупації Криму й захоплення контролю над Керченською протокою.

В цілому за період з 17 травня до 1 грудня 2018 року:

- 1) судна затримувалися в морі під час руху 110 разів;
- 2) тривалі штучні затримки суден перед Азовським морем зафіксовані 323 рази;
- 3) тривалі затримки суден на зворотному шляху – 308 разів.

Всього це 741 випадків створення перешкод судноплавству силовими структурами РФ.

Затримання посеред моря мали скоріше демонстраційний ефект: вони розраховані на деморалізацію як українських військових, так і місцевого населення, а також на доведення до істерики екіпажів суден та їхніх власників.



Уявіть, що вас тримають на вході в Азовське море, а ви при цьому бачите, що решта суден безперешкодно прямують до російських портів? Врахуйте, що ви не просто собі стоїте – до вас на борт піднімаються озброєні військові ФСБ, оглядають судно, каюти, вантаж, пишуть протоколи й таке інше. Потім така ж процедура чекає на вас у морі й, зрештою, ви кілька діб стоїте перед виходом.

Ну й звичайно, це може використовуватися для провокування якогось *casus belli*. Але це не означає, що Україна має спокійно за всім цим спостерігати. Якщо росіяни захочуть створити *casus belli* – вони це зроблять. Але ще більш деморалізуючий ефект мав би той факт, якщо б органи влади не робили того, що вони роблять в цій ситуації.

Динаміка реакції виглядала наступним чином: спочатку в межах своїх повноважень почали реагувати українські військові. Демонстративні навчання, літаки над пляжами – все це відбувалося тому, що командири з'єднань, оцінивши ситуацію, вирішили зреагувати саме так.

Найпершими на ситуацію також відреагували представники іноземних посольств. Вони були збентежені й намагалися зрозуміти, що відбувається й чому не було із самого початку реакції від вищих органів влади України.

Потім почалися згадування на кшталт «на такий-то зустрічі такий-то український посадовець згадав про ситуацію в Азовському морі». Далі про

це на сторінці у Facebook написав Президент України, додавши, що ми будемо скаржитися на росіян під час саміту Європейського Союзу. В ухваленій за його підсумками резолюції дійсно була фраза «млітаризація Чорного та Азовського морів». Так Азовське море вперше потрапило до резолюції ЄС, що дуже важливо.

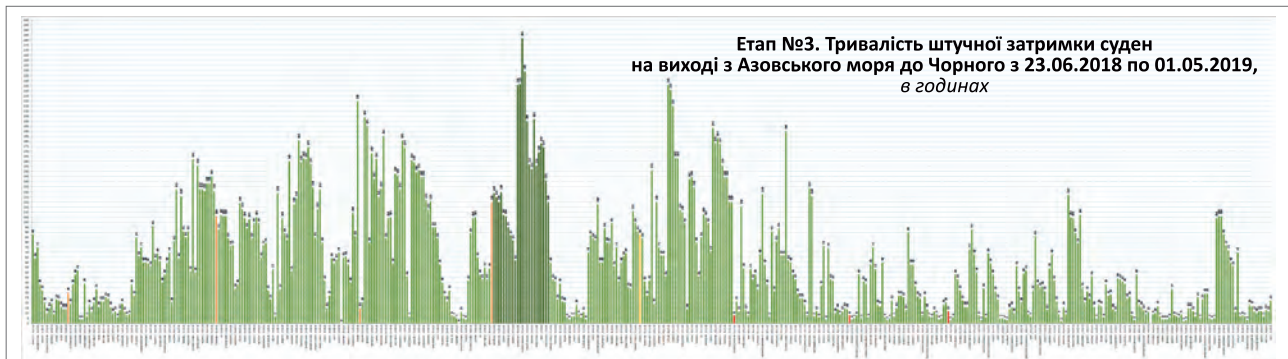
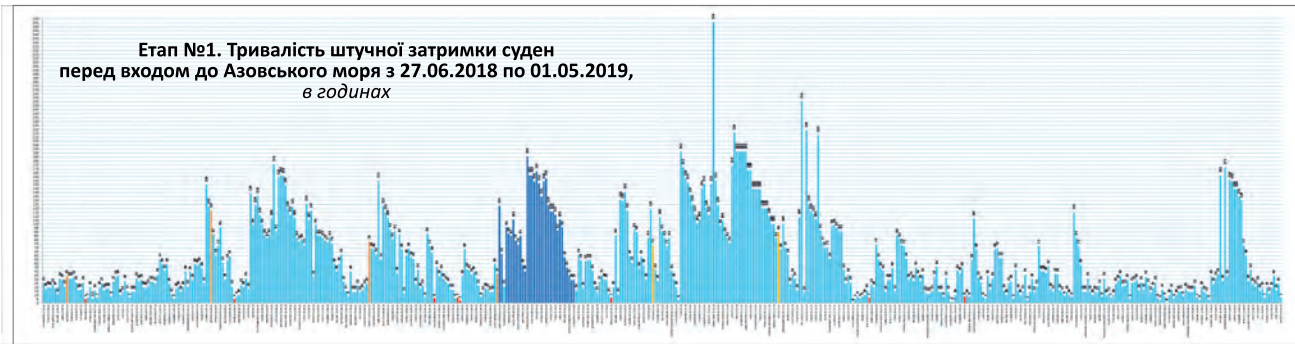
До Маріуполя й Бердянська почали їздити іноземні посли, ну й нарешті під час навчань Sea Breeze в Одесі 16 липня 2018 року Президент України заявив про неподобства в Азовському морі й запевнив, що доручив керівництву Збройних Сил, ВМС України та Прикордонній службі вжити заходів реагування – мова йде про посилення присутності ВМС України, що й почало відбуватися в вересні 2018 року. До цього ВМС України були у Приазов'ї тільки у вигляді морської піхоти й берегової артилерії, які перебувають в складі Операції об'єднаних сил на Сході України.

24 жовтня 2018 року резолюцію про ситуацію в Азовському морі прийняв Європейський парламент.

Наразі це найбільш системний міжнародний документ щодо цих подій.



Керченський міст. Штучні дверцята між Азовським та Чорним морем. Фото www.most.life



Події та тенденції з грудня 2018 до травня 2019

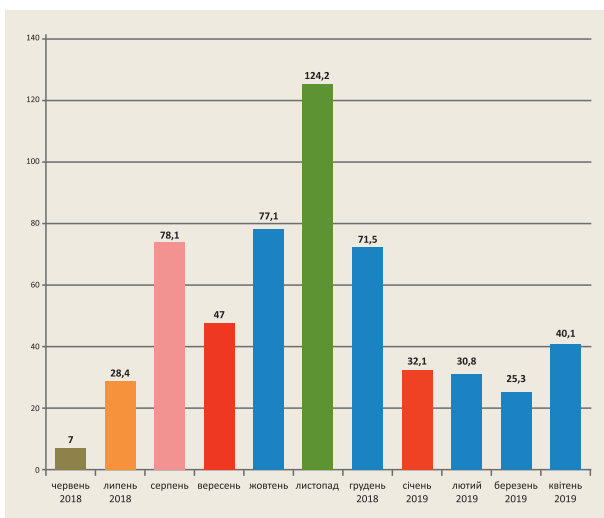
Після листопада 2018 року, коли спостерігалися максимальні показники середньої тривалості штучної затримки суден – 124,2 години на вході до Азовського моря та 115 годин на виході з нього – почалось зменшення тривалості затримок.

Аналіз інформації щодо ситуації з торгівельним судноплавством в Азовському морі та Керченській протоці свідчить, що головний чинник цього – підвищена увага міжнародної спільноти до ситуації з блокадою українських

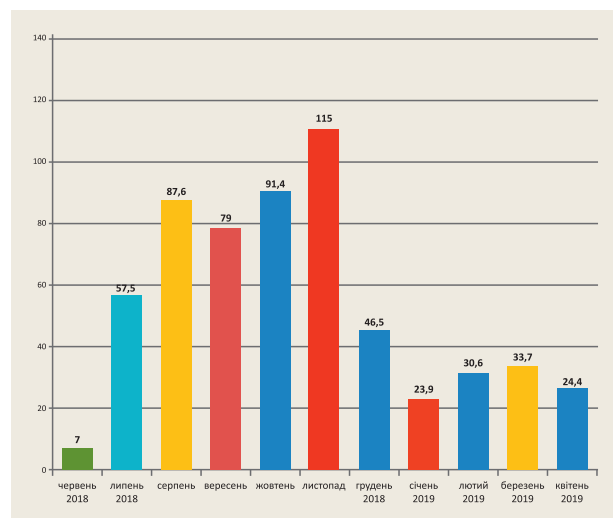
портів призвела до суттєвого скорочення максимального та середнього часу очікування торговельними суднами, що прямують до/з портів Маріуполь та Бердянськ.

Зауважимо, що це сталося навіть без застосування санкцій щодо російських портів Азовського та Чорного моря та суден, що прямують з них до портів ЄС, а тільки внаслідок вербальної загрози їх введення.

Західні персональні санкції, які були введені щодо декількох очільників Берегової охорони ФСБ РФ за захоплення наприкінці листопада 2018 поблизу Керченської протоки двох катерів та буксира ВМС України, по-перше,



Етап №1. Динаміка середньої тривалості штучної затримки одного судна перед входом до Азовського моря по місяцях блокади з 27.06.2018 по 01.05.2019 в годинах



Етап №3. Динаміка середньої тривалості штучної затримки одного судна на виході з Азовського моря до Чорного по місяцях блокади з 23.06.2018 по 01.05.2019 в годинах

Скорочення часу затримки суден в грудні 2018 – січні 2019 сталося без застосування санкцій щодо російських портів Азовського моря та суден, що прямують з них до портів ЄС, а лише внаслідок вербальної загрози їх введення.

не можна вважати серйозним тиском, а по-друге, вони знаходяться лише в непрямому взаємозв'язку із штучним утриманням суден перед Керченською протокою.

В грудні 2018 – січні 2019 ми зафіксували цікаве явище, якому надали умовну назву «ефект Меркель-Макрона». Йдеться про те, що протягом декількох днів до та після телефонних розмов канцлера Німеччини та президента Франції з президентом РФ з питань ситуації в Азовському морі спостерігалось значне зменшення показників затримання суден. Справа в тому, що президент РФ запевнював співрозмовників, що «Росія нікого не затримує». Аналогічний ефект спостерігався під час визитів до Маріуполя та Бердянська делегацій ЄС та міністрів закордонних справ країн ЄС...

Проте, в березні-квітні 2019 року тривалість штучної затримки суден перед Керченською

протокою знову демонструє тенденцію до зростання (див. відповідні діаграми на стор. 11)

Підвищена увага чергових сил РФ в Азовському морі останнім часом приділяється суднам, що працюють між портами України та Грузії та таким, що мають у складі екіпажів громадян України і Грузії. Також зберігається ситуація з наданням пріоритету на прохід протокою суднам, що прямують до/з портів РФ – тобто переважно саме російським суднам. Таким суднам в першу чергу надаються лоцманські послуги в Керченській протоці. Судна, що йдуть до/з Маріуполя та Бердянська, обслуговуються за залишковим принципом.

На думку Моніторингової групи, без реального демонстраційного введення західних санкцій щодо хоча б окремих портів РФ в Азовському морі або судновласників (за обслуговування ними морського трафіку до окупованого Кримського півострову) путінський режим буде відчувати свою безкарність та спроможність у будь-який момент «повернути ключик» у Керченській протоці під будь-яким приводом.

Без реальних санкцій щодо портів РФ в Азовському морі путінський режим буде відчувати безкарність та спроможність будь-коли «повернути ключик» в Керченській протоці.



Керченський міст. Штучні дверцята між Азовським та Чорним морем. Фото www.most.life



Резолюція Європейського Парламенту про ситуацію в Азовському морі

European Parliament resolution on the situation in the Sea of Azov (2018/2870(RSP))

Європарламент,

- беручи до уваги свої попередні резолюції щодо Росії та України,

- беручи до уваги заяву речника Європейської служби зовнішньої діяльності (EEAS) від 15 травня 2018 року про часткове відкриття Керченського мосту,

- беручи до уваги Конвенцію ООН з морського права, Договір про нерозповсюдження ядерної зброї та Статут ООН,

- беручи до уваги Рішення Ради (CFSP) 2018/1085 від 30 липня 2018 р. про внесення змін до Рішення 2014/145 / CFSP про обмежувальні заходи щодо дій, що підривають або загрожують територіальній цілісності, суверенітету та незалежності України, додаючи шість осіб, включених у будівництво Керченського мосту, до переліку осіб, суб'єктів та органів, що підпадають під дію обмежувальних заходів, як зазначено у Додатку I до Регламенту (ЄС) № 269/2014,

- беручи до уваги Угоду між Російською Федерацією та Україною щодо співробітництва у

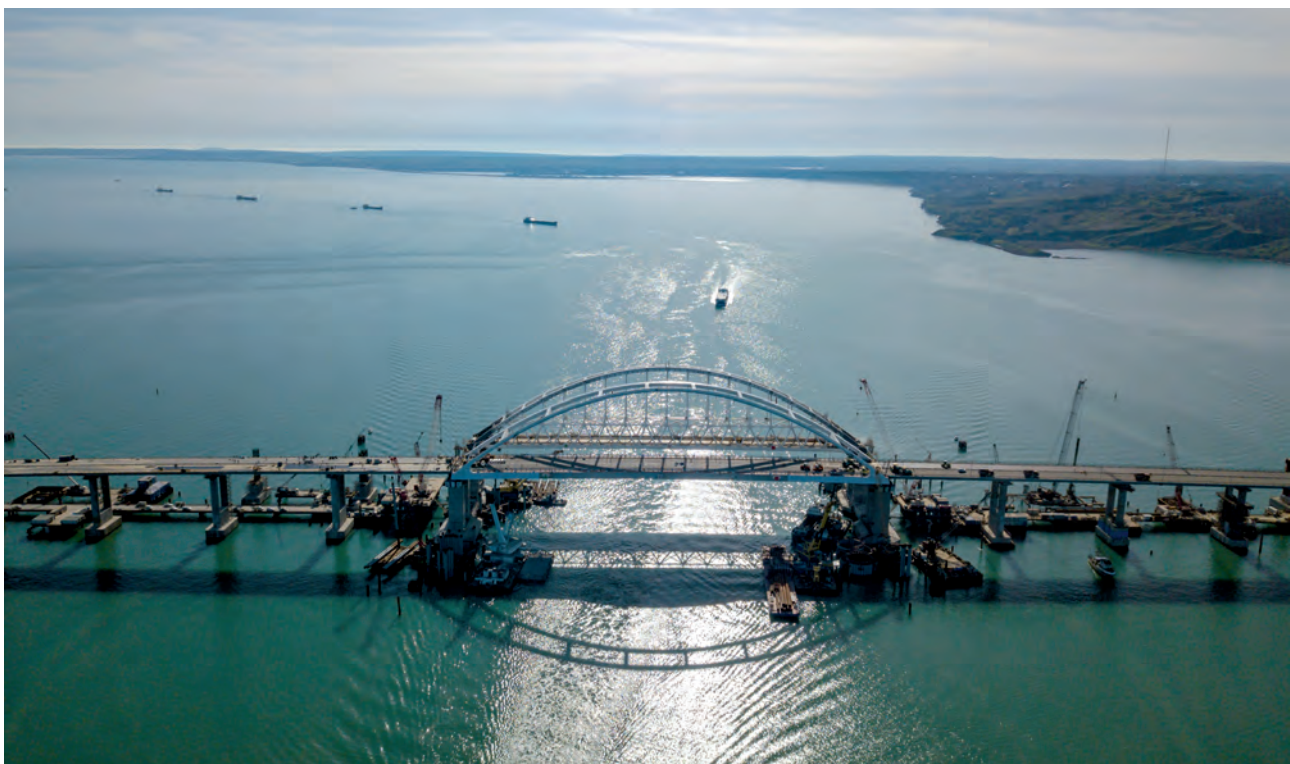
використанні Азовського моря і Керченської протоки 2003 р., Будапештський меморандум про гарантії безпеки від 5 грудня 1994 р. та Пакет заходів щодо імплементації Мінських угод від 12 лютого 2015 року,

- беручи до уваги пункти 2 і 4 правила 123 своїх Процесуальних норм,

А. Оскільки ситуація в Азовському морі розглядається за двосторонньою угодою між Україною та Росією 2003 року, що визначає ці території як внутрішні води обох держав і дає обом сторонам повноваження перевіряти підозрілі судна; враховуючи, що як Угода 2003 року, так і Конвенція ООН про морське право, передбачають свободу плавання;

В. Оскільки будівництво Керченського мосту та газопроводу і прокладання підводних кабелів на незаконно анексований Кримський півострів без згоди України є ще одним порушенням суверенітету та територіальної цілісності України Російською Федерацією;

С. Оскільки Керченський міст обмежує розміри кораблів, які можуть доходити до українських портів по Азовському морю, до менш ніж 33 метрів у висоту і 160 метрів у довжину, що зробило неможливим для суден типу «Панамакс», які становлять понад 20% всього судноплавства, заходити в Азовське море; при тому що до відкриття мосту через Керченську протоку навесні цього року перевірки були випадковими та не нав'язливими і не призводили до перебоїв вільного руху суден та вантажів;



Керченський міст. Штучні дверцята між Азовським та Чорним морем. Фото www.most.life

Д. Враховуючи те, що Росія часто та із зловживанням блокує та перевіряє кораблі, що ідуть через Керченську протоку до або з українських портів; враховуючи, що ці процедури викликають затримки до одного тижня та призводять до зменшення вантажних потоків та суттєвих матеріальних фінансових втрат для економіки України та бізнесменів, судна яких підпадають під цю практику; враховуючи, що за даними українського уряду, на кінець вересня 2018 р. понад 200 суден були змушені пройти ці надмірні процедури, включаючи більше 120 суден, зареєстрованих в ЄС, а судна під російським прапором були позбавлені такого контролю;

Е. Враховуючи, що ці міста та регіон вже стикаються з негативними економічними та соціальними наслідками анексії Криму та поточного конфлікту на Сході України, підтримуваного Росією; враховуючи, що ці нові дії Росії вже зробили значний негативний вплив на місцеву економіку та призвели до різкого зниження обороту вантажів українських портів;

Ф. Оскільки будівництво цього масивного мосту негативно вплинуло на навколишнє середовище, змінило рівень моря в протоці та вплинуло на водний обмін між Азовським і Чорним морями;

Г. Оскільки у вересні 2018 р. Україна ухвалила скасування підписаного у 1997 році Договору про дружбу, співробітництво та партнерство між

Україною та Російською Федерацією, та створення військово-морської бази в Азовському морі із подальшим збільшенням своєї військової присутності там шляхом перекидання на узбережжя додаткових сил морської піхоти та артилерії;

1. Засуджує надмірні дії Російської Федерації в Азовському морі, оскільки вони порушують міжнародне морське право та міжнародні зобов'язання Росії; засуджує зайву зупинку та перевірку комерційних суден, включаючи як українські, так і ті, які мають прапори сторонніх держав, включаючи судна під прапорами різних держав-членів ЄС; підкреслює, що випадкові перевірки суден не повинні використовуватися зі зловживаннями або здійснюватися з політичних міркувань з метою подальшої дестабілізації безпеки, цілісності та соціально-економічної ситуації в Україні; закликає Раду ЄС та Віцепрезидента/Верховного представника вимагати, щоб Російська Федерація негайно припинила інтенсивні та дискримінаційні перевірки суден та розглянула, за необхідності, відповідні контрзаходи;

2. Висловлює свою серйозну стурбованість з приводу дуже нестабільної ситуації в Азовському морі, яка може легко перерости у відкритий конфлікт; глибоко стурбований продовженням милітаризації Азовського та Чорноморського регіонів, особливо, нелегально анексованого Кримського півострова; нарощування спроможностей



Керченський міст. Штучні дверцята між Азовським та Чорним морем. Фото www.most.life



Європарламент «засуджує надмірні дії Російської Федерації в Азовському морі, оскільки вони порушують міжнародне морське право та міжнародні зобов'язання Росії; засуджує зайву зупинку та перевірку комерційних суден, включаючи як українські, так і ті, які мають прапори сторонніх держав, включаючи судна під прапорами різних держав-членів ЄС»

РФ по забороні доступу/блокуванню (A2/AD), включаючи нові протиповітряні системи S-400, та перерозподіл військових та патрульних суден з Каспійського моря; шкодує про те, що Азовське море стало новою морською площиною агресивних дій Росії проти України;

3. Засуджує будівництво мосту через Керченську протоку, що з'єднує незаконно анексований Кримський півострів з материковою частиною Росії та наступ на права навігації в територіальних водах України; вказує на те, що Росія повинна виконувати норми міжнародного морського права та двосторонньої угоди про співробітництво з Україною, щоб не перешкоджати і не заважати транзиту через Керченську протоку та Азовське море;

4. Підтверджує свою підтримку незалежності та територіальної цілісності України, підтверджує суверенітет України над Кримським півостровом та своєю частиною Азовського моря та абсолютне право України на повний доступ до Азовського моря, закріплений в Конвенції ООН з морського права;

5. Засуджує незаконний видобуток Російською Федерацією нафти і газу на території України; підкреслює можливу небезпеку захоплення Росією українських нафтогазових родовищ в Азовському морі після досягнення своєї мети по перетворенню його у внутрішнє озеро в межах Російської Федерації;

6. Підкреслює, що така схема порушень територіальних вод європейських країн або блокування морського транспорту вже здійснювалося Росією в Балтійському морі, зокрема проти країн Балтії та Польщі (Вісланське узбережжя);

7. Закликає Віце-президента /Верховного представника більш уважно стежити за розвитком ситуації в галузі безпеки в Азовському морі, зважаючи на зростаючий потенціал конфліктів на порозі Європи, що може мати ширші наслідки для безпеки, безпосередньо впливаючи на ЄС та його держави-члени; в зв'язку з цим вважає, що було б дуже корисно призначити спеціального представника ЄС з питань Криму та району Донбасу, обов'язки якого також охоплюватимуть Азовське море;

8. Закликає Віце-президента Комісії/Верховного представника Союзу з питань закордонних справ та політики безпеки вжити необхідні заходи та запропонувати щоб мандат Спеціальної моніторингової місії ОБСЄ в Україні (SMM), який охоплює всю територію України, включав і морські райони, охоплюючи і нову зону напруженості в Азовському морі, та підкреслює, що місія повинна бути обладнана необхідними засобами для виконання своєї моніторингової ролі в морських районах або ж для цих районів має бути створена окрема міжнародна моніторингова місія;

Європарламент «...Висловлює серйозну стурбованість з приводу нарощування спроможностей РФ по забороні доступу/блокуванню (A2/AD), включаючи перерозподіл військових та патрульних суден з Каспійського моря; шкодує про те, що Азовське море стало новою морською площиною агресивних дій Росії проти України...»

Європарламент «Висловлює серйозну стурбованість з приводу дуже нестабільної ситуації в Азовському морі, яка може легко перерости у відкритий конфлікт; ...продовженням мілітаризації Азовського та Чорноморського регіонів, особливо, нелегально анексованого Кримського півострова...»

9. Підкреслює, що Керченський міст був незаконно побудований та вітає рішення Ради ввести обмежувальні заходи для шести компаній, що беруть участь у його будівництві; наполегливо закликає Віце-президента/Верховного представника разом з державами-членами ЄС в Раді чітко зазначити, що санкції проти Росії будуть посилюватися, якщо відбуватиметься ескалація конфлікту в Азовському морі;

10. Знову висловлює занепокоєння з приводу залучення європейських компаній до будівництва Керченського мосту, що через це залучення свідомо чи несвідомо підірвало режим санкцій ЄС; закликає Комісію у зв'язку з цим оцінювати та перевіряти застосування чинних обмежувальних заходів ЄС, а держав-членів – поширювати інформацію стосовно будь-яких митних чи кримінальних розслідувань у випадках потенційних порушень в своїх країнах;

11. Підтримує зусилля, які вживає українська сторона у всіх дипломатичних діях та юридичних процедурах, передбачених міжнародним правом та відповідними конвенціями, включаючи поточний арбітражний процес, передбачений Конвенцією ООН з морського права, з метою протидії російській ворожій діяльності в Азовському морі;

12. Закликає Комісію та Європейську службу зовнішніх справ провести повну оцінку економічного збитку, спричиненого фактичною блокадою, та розглянути можливі способи підтримки тих перевізників та портів, які зазнали негативного впливу, зокрема шляхом посилення активності ЄС у Маріуполі і Бердянську, підвищення соціальної стійкості та сприяння економічному розвитку цих міст та всього південно-східного регіону України;

13. Занепокоєний негативним екологічним впливом Керченського мосту, який може мати наслідки на інтереси усіх країн Чорноморського басейну; закликає Україну, Комісію та чорноморські держави-члени ЄС спостерігати за ситуацією, обмінюватися відповідною інформацією та визначати потенційні потреби щодо відновлення екології;

14. Висловлює співчуття сім'ям жертв масового вбивства у коледжі в Керчі, де 17 жовтня 2018 року загинули 20 та отримали поранення десятки людей;

15. Доручає своєму Президенту передати цю резолюцію Раді, Комісії, Віце-президенту Комісії / Верховному представнику Союзу з міжнародних справ та політики безпеки, Генеральному секретарю Організації з безпеки та співробітництва в Європі (ОБСЄ), Генеральному секретарю НАТО, Президенту, Уряду та Парламенту України, Президенту, Уряду та Парламенту Російської Федерації та державам-членам ЄС.

Висновки та прогнози

Ми майже впевнені у тому, що «Азовська криза» – це було тренування. Виникає питання: передчим?

Головні експортні шляхи України знаходяться в Чорному морі. Нині всі дії відбуваються в Азовському морі, і якщо було вже понад 100 затримань, то можна уявити, яка кількість російських моряків та військових на березі відпрацювали свої дії в таких ситуаціях.

Крім того, РФ у другому півріччі 2018 року, особливо з травня по листопад, активно збільшувала кількість кораблів та катерів військово-морських сил та берегової охорони в Азовському морі.



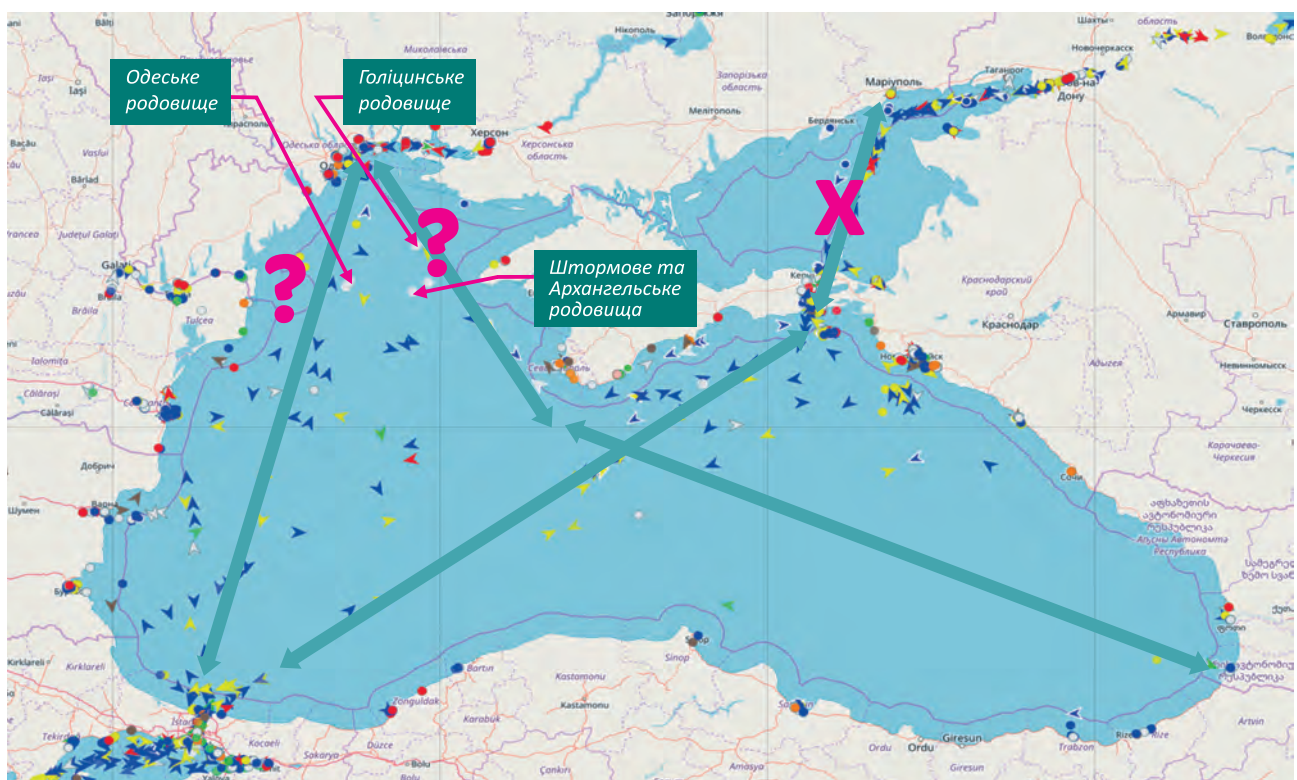
Це відбувалося за рахунок перекидання до Азовського моря нових кораблів, а також діючих кораблів з Каспійського, Балтійського та навіть з Білого моря внутрішніми річковими шляхами.

Йдемо далі до Чорного моря – ми маємо захоплені Росією нафтові платформи на морському шельфі України. Одеське родовище – це славнозвісні «вишки Бойка». Воно ближче до узбережжя Одещини, ніж до окупованого Криму. Ще є Голіцинське, Штормове та Архангельське родовища, які вже ближче до півострова. На кожній платформі й на кожній буровій є гарнізон російського спецназу або морської піхоти, а також локатори спостереження підводної, надводної й повітряної обстановки. Таких військових об'єктів там десятків півтора. І якщо раніше їх патрулювали допоміжні кораблі – буксири й таке інше, то з 1 червня 2018 року охорону захоплених українських вишок на українському шельфі офіційно передано 41-й бригаді малих ракетних кораблів Чорноморського флоту РФ. Відбувається цілодобова ротація кораблів, тобто мова йде про бойові кораблі зі значним потенціалом.

Як би можна вчинити на місці росіян? – Розпочати затримувати для огляду судна, що йдуть до або із Одеси. А чому ні? Наприклад,

ФСБ доповідь, що на одному із суден, що курсують цим шляхом, знаходиться диверсійна група, яка хоче підірвати, наприклад, бурові платформи на Одеському родовищі. Якщо вони раз, другий, третій так вчинять, то ми можемо собі тільки уявити, що буде з морським трафіком у цьому районі. Він суттєво зменшиться, й це буде вкрай неприємна ситуація. Такого може й не статися, але цей варіант розвитку подій треба мати на столі.

Аналогічно треба відпрацювати варіанти з висадкою десанту. Війна не завершилась. Закінчився, можливо, один з її перших етапів. Питання полягає лише в тому, як, куди й звідки. Росіяни не лізтимуть далі на Донбасі по суходолу. По-перше, вони бояться нових санкцій, реакції міжнародного співтовариства, великих військових втрат. А ось на морі... Азовське море – це майже на 100% російське озеро. Вони мають там абсолютну перевагу. До того ж, вони мають перевагу на Східному березі Азовського моря. Ростов, Єйськ, Темрюк – це найпотужніший у російських збройних силах Південний військовий округ. Він має морську піхоту, авіацію, спецназ, які, крім всього, постійно проводять навчання й тренування. Також за роки окупації Криму Москва дуже посилила Чорноморський флот.



Морські загрози для України у Чорному та Азовському морях

На морі РФ переважає Україну в рази й, звичайно, розглядає варіанти, як це можна використовувати.

В чому особливість десантної операції? Неможливо вгадати, куди саме вдарить десант. Все українське узбережжя в обох морях є десантно небезпечними ділянками.

Чим Україна може відповідати на морі? Доки ми не розвинемо ВМС України, тобто найближчі два-три-чотири роки, ми можемо тільки аргументовано просити НАТО, щоб у Чорному морі постійно чергували їхні військові кораблі. Як це було в 2014. З березня 2014 протягом майже 90% днів до кінця року в Чорному морі патрулювали кораблі НАТО. Саме завдяки цьому, на наш погляд, 2 травня 2014 в Україні не з'явилося «Одеської народної республіки». Сценарій був готовий – підпалили, вбили, «Путін, рятуй». І він би «рятував», якби в тому числі не кораблі НАТО в Чорному морі. Це дуже сильний фактор стримування. Розуміючи об'єктивно невисоку бойову спроможність ВМС України, треба домовлятися з Альянсом про таке чергування.

Путін це розуміє і намагається розтягнути сили НАТО й відволікти їх від Чорного моря на Балтику та Північне море. Наші друзі там стурбовані активністю РФ, але, на наш погляд, це демонстрація, що покликана відволікти сили

По-перше, Україні потрібен морський кордон в Азовському морі. Ми повинні проінформувати світ про те, що договір від 2003 року щодо Азовського моря не діє, й тому ми, згідно з Конвенцією ООН із морського права, оголошуємо там українські територіальні води. І забезпечимо охорону цього кордону.

Альянсу з Чорноморського регіону. Це велика військово-політична гра. В Україні немає інших варіантів, окрім як грати в неї. Й бажано при цьому вигравати.

Які ж заходи, симетричні чи асиметричні, ми реально можемо застосувати? Є дві-три дуже важливі речі.

По-перше, Україні потрібен морський кордон у Азовському морі. Що робити з договором 2003-го року? Тонкощі повинні вирішити юристи – денонсувати, призупиняти, допоки відносини з Москвою не налагодяться років так через 100. Тим більше, що будівництвом Керченського мосту Росія сама ж цинічно цей договір порушила. Надалі ми повинні проінформувати світ про те, що договір від 2003 року щодо Азовського моря не діє, й тому Україна, згідно з Конвенцією ООН із морського права, оголошує 12-мильну зону українськими територіальними водами. Тоді головнокомандувач, Президент України, буде взмозі та зобов'язаний віддати ЗСУ наказ забезпечити охорону цього кордону. Це складне й велике за обсягом питання, але це треба робити. В нас є чим охороняти цей кордон, хоча й менше за РФ.

Окрім морського кордону, потрібні асиметричні санкції проти Росії. Проти портів РФ на Чорному й Азовському морях треба ввести економічні обмеження за те, що з них здійснюються перевезення до окупованого Криму. В російському політикумі одразу почалася істерика з цього приводу, бо з Ростова, Азова і Темрюка через Азовське море йде величезний морський експортний трафік. Йдеться про зерно, бензин, нафту, сірку. Якщо світ тільки дізнається про те, що ці порти збираються підвести під санкції, то це вже буде дуже болючим ударом, бо міжнародні партнери не надаватимуть їм кредитів, не продовжуватимуть договорів і так далі. Бізнес дуже чутливий до подібних речей.

Ну й, звісно, Україні потрібно і надалі посилювати свої морські спроможності. В нас є морська піхота й вона дуже добре працює на березі, але моряки мають ходити в море. Основне завдання держави – щоб у нас були військові кораблі, і що швидше, то краще.

Якщо дивитися ширше, повинна нарешті з'явитися морська політика України. Поки Україна – це держава із сухопутним мисленням, хоча в нас, за різними оцінками, більше сотні тисяч



Окрім морського кордону в Азовському морі, Україні потрібні санкції проти портів РФ на Чорному й Азовському морях – за те, що з них протягом вже 5 років здійснюються морські перевезення до портів окупованого Криму.

чоловік працюють моряками по всьому світу. Що таке сухопутне мислення? – Коли ми дивимося на морський горизонт, а він нас лякає. А якщо пройтися по сайтах приморських міст, то видно, що там майже немає морських новин. Ми маємо формувати морське мислення в країні, але це тривалий процес. Українська економіка в цілому залежить від експорту зерна, соняшникової олії та продукції металургії. І весь цей експорт – це море. Реальна в Азовському морі, а потенційна – в Чорному морі, втрата хоча б частини морського експорту – це величезна криза в економіці держави. Морські перевезення та їхній захист – це питання національної безпеки. Держава, головнокомандувач, збройні сили, спецслужби повинні займатися цим в першу чергу.

В цьому контексті пора вже сьогодні негайно переосмислити роль окупованого Криму. Саме з Криму зараз виходить загроза не тільки Україні, а всій Європі й східному Середземномор'ю. Крим та Сирія – це вже нерозривний зв'язок, і він ще більше посилиться після повного вводу в експлуатацію Керченського мосту. Вже п'ять років з Криму до Сирії постачають зерно та військову техніку. Коли ж запрацює залізнична частина мосту, весь сирійський транзит скоріш за все РФ передасть Криму, тому що порт Новоросійськ дуже не хоче потрапити до сирійського списку американських санкцій.

Європі ще потрібен буде деякий час, аби зрозуміти, що Крим – це надпотужна військова база, яка не має аналогів у Європі. Звідти можна накрити ракетами, наприклад, Лондон і Середземномор'є аж до Іспанії. Там є все: декілька видів крилатих ракет морського, сухопутного й повітряно-

го базування. Всі вони можуть нести ядерні боєголовки й пройшли випробування в сирійській війні. Нові кораблі, підводні човни, малі ракетні кораблі з ракетами «Калибр» вже знають смак крові – вони стріляли тим самим «Калибром» по справжніх цілях у Сирії. Коли командир корабля вже не вперше натискає кнопку «Пуск», то йому, за великим рахунком, все одно, де саме розташована ціль – у Сирії чи в Європі. Це війська, що готові до війни із будь-ким.

До того ж, за час окупації Криму Росія почала будувати ракетні корвети на двох кримських заводах – у Феодосії та Керчі. Одинадцять наступних ракетних кораблів будуть збудовані саме там. І це ще більше підвищить рівень загрози, яку несе окупований Крим для всього європейського континенту.

І в нашій країні, і за її межами ми маємо говорити про те, що Путін не зупиниться. Путін наступатиме. У нього немає іншого виходу – в РФ не все так добре з економікою, тож йому потрібен зовнішній фактор, щоб гуртувати довкола себе зазомбоване населення, якому потрібні перемоги. Агресивна сутність путінського режиму не змінилася – вона лише посилюватиметься. Тож ми можемо привітати себе з тим, що житимемо у вкрай ненудні часи. Тема «Новоросії» не списана, й ми побачимо її або у військовому вигляді, або спочатку в політичному – під час виборчих кампаній 2019. Потрібно мати варіанти дій і протидій.

Тобто історія із сухопутним коридором до Криму, про який мріяли в РФ в 2014, не знята з порядку денного – ані на Херсонщині, ані в Бердянську, ані в Маріуполі, ані навіть в Одесі. Треба готуватися до цього. Відповідні плани мають бути як у силовиків, так і в місцевих органах самоврядування, аби знову не проходити це з чистого аркуша.

Путіну потрібна Україна. Йому також потрібна Молдова. Варто готуватися до того, що 2019 рік буде дуже складним. Як, в принципі, і наступний, і ще багато років загалом. Зауважимо, що в авторитарного лідера РФ, навіть диктатора, цикл «проблема - рішення - виконання рішення»

займає дуже мало часу. Демократії чи, тим більше, міжнародні організації на кшталт НАТО чи ЄС, які скла-даються майже з трьох десятків країн, навіть теоретично не можуть діяти так швидко. Диктатор завжди діє оперативніше.

Коли ми бачимо міжнародну політику сьогодні, то розуміємо, що дуже багато лідерів держав, яких ми вважали прихильниками цінностей, все більше скочуються до Realpolitik, тобто до політики XIX століття.

Це дуже складний етап, і Путін це розуміє. Його еліти й спецслужби діють грамотно й послідовно. Тобто якщо вони вирішили «дотиснути» Маріуполь і Бердянськ, то роби-тимуть це системно й поступово. Вони дійдуть туди, куди ми їх пустимо. Якщо вони вирішили перетворити Крим на військову базу й розу-міють, що кримські татари й активна частина населення є загрозою для цієї мети, то просто витиснуть тих, хто їм заважає. Росія наступатиме на всіх можливих фронтах і в Україні, і в Європі, і в світі в цілому доти, доки її не зупинять.

В найближчі кілька років розраховувати на те, що економіка РФ не витримає мілітаризації, ще не варто. Є дуже великий запас міцності. Ми оцінюємо, що економічні санкції, що пов'язані з окупацією Криму, коштують Росії приблизно 1% ВВП. Це багато, але треба більше.

Україна має утворити щось на кшталт міністерства економічної війни, як це зробила Британія в 1940 році. Воно проаналізувало, що є з активів на їхніх територіях, і все це заарештувало, припинило торгівлю між британськими територіями й ворогом й так далі. Для України це складне питання, бо в нас досі є велика присутність російського капіталу в усіх сферах. Санкції, арешт активів – це елемент економічної війни.

В нас немає іншого виходу – буде або гаряча війна, або тиха економічна. Але можливий варіант з обидвох. Ми ж розуміємо, що Україна не здасться. Питання лише в одному – на яких рубежах ми залишимося.

Керченський міст. Історія питання

Ідея будівництва моста через Керченську протоку не нова. Вона завжди сприймалася в Україні і в РФ як не економічний, а геополітичний проект.

За наявного до окупації Криму транспортного та пасажирського потоку через Крим до Кубані цей проект ніколи б не мав позитивного економічного ефекту – тобто окупності інвестицій.

За оцінками авторів, проект «Керченського мосту» мав би економічну доцільність лише в одному випадку – за умов, якщо б цей міст був частиною транспортного коридору із ЄС до Кавказу і далі через Каспійське море до Азії. Це було принципово неможливо через військово-політичну ситуацію на Кавказі, далі – в Афганістані, Ірані та Іраку.

За останні 20 років в Україні його підтримували політичні сили та політики, які прагнули максимального злиття із РФ. І навпаки, цей проект гальмували політичні сили України, що негативно відносилися до зближення із РФ.

Ідея будівництва мосту через Керченську протоку почала активно просуватися владою Російської Федерації ще наприкінці 1990-х років.

29 липня 2000 року було укладено «Угоду між органами представницької та виконавчої влади Автономної Республіки Крим і міста Москви про співробітництво в торговельно-економічній, науково-технічній та гуманітарно-культурній сферах в частині будівництва транспортного переходу через Керченську протоку». На той час Автономною Республікою Крим керували комуністи. 28 квітня 2008 року за підсумками засідання економічного комітету Україна-Росія було повідомлено, що Україна і Росія побудують мостовий перехід через Керченську протоку. Прем'єр-міністр України Юлія Тимошенко та голова уряду РФ Віктор Зубков доручили підготувати міністрам транспорту двох країн пропозиції щодо будівництва переходу.



21 квітня 2010 року під час підписання відомих «Харківських угод» президент України Віктор Янукович і президент РФ Дмитро Медведєв досягли угоди про будівництво транспортного переходу через Керченську протоку. 4 серпня 2010 року розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1595-р була створена Міжвідомча робоча група з питань будівництва транспортного мостового переходу через Керченську протоку.

17 грудня 2013 року – тобто вже під час гострої фази Євромайдану, в ході візиту до Москви Віктор Янукович уклав угоду «про спільні дії з організації будівництва транспортного переходу через Керченську протоку», яку було затверджено Постановою Кабінету Міністрів № 34 від 29.01.2014 – тобто в останні дні існування уряду Януковича – Азарова.

Цю угоду було підписано «в пакеті» з іншими домовленостями, що передбачали надання Україні кредиту у \$15 млрд як компенсації за відмову від угоди про Асоціацію з ЄС, допуск російських структур до будівництва літака Ан-124 та українських суднобудівних заводів тощо.

31 січня 2014 року в РФ було затверджено завдання на розробку техніко-економічного обґрунтування проекту.

Розвиток подій навколо будівництва Керченського моста після окупації Криму із самого початку характеризується бурхливими темпами.

Хронологія свідчить, що це найбільш цілеспрямований та організаційно ефективний проект, що планово реалізується РФ в окупованому Криму в економічній площині. Він нагадує сталінські «стройкі комунізма» 1930-х років.

Уже наступного дня після «законодавчого оформлення» анексії Криму, 19 березня 2014, президент РФ поставив перед міністерством транспорту задачу побудувати Керченський міст в автомобільному і залізничному варіантах.

27 березня 2014 був визначений переможець у конкурсі на інженерні винаходи і розробку техніко-економічного обґрунтування Керченського мосту – ВАТ «Гипротрансмост». Вартість – 375 млн руб.

Уже наступного дня після «законодавчого оформлення» анексії Криму, 19 березня 2014, президент РФ поставив перед міністерством транспорту задачу побудувати Керченський міст в автомобільному і залізничному варіантах.

22 квітня 2014 з'явилося доручення президента РФ: визначити обсяги і джерела фінансування заходів з будівництва транспортного переходу через Керченську протоку, передбачивши завершення будівництва цього переходу в 2018 році.

У червні 2014 міжвідомча робоча група з будівництва транспортного переходу між Кримом і Краснодарським краєм визнала оптимальним проект будівництва моста у створі коси Тузла. У серпні 2014 російський уряд остаточно визначився із цим варіантом будівництва моста.

8 серпня 2014 «Госсовет РК» прийняв закон Республіки Крим №47-ЗРК «Про особливості викупу майна в Республіці Крим», яким визначається «механізм викупу для потреб Республіки Крим майна, що розташоване на території Республіки Крим та належить на правах власності фізичним або юридичним особам».

Федеральною цільовою програмою «Соціально-економічний розвиток Республіки Крим та м. Севастополя до 2020 року» (постанова російського уряду від 11 серпня 2014 г. № 790) було передбачено 247 млрд. рублів на будівництво моста й інфраструктури (дорожні, залізничні підходи, берегова інфраструктура).

У вересні 2014 року Мінтранс РФ підготував законопроект «Про регулювання містобудівних та земельних відносин при реалізації проекту

будівництва транспортного переходу через Керченську протоку і підходів до нього з боку Краснодарського краю і Республіки Крим». Законопроект передбачав спрощений порядок вилучення земель, необхідних для будівництва мосту, який не вимагає письмової згоди власника.

1 жовтня 2014 – тобто вже за півроку після анексії Криму та агресії РФ на Сході України – дію міжурядової угоди від 17 грудня 2013 про «спільні дії України та РФ щодо будівництва мосту» було припинено урядом України під головуванням А. Яценюка № 493.

У січні 2015 російській уряд визначився з генеральним підрядником будівництва. Розпорядженням від 30.01.2015 № 118-р генеральним підрядником було призначено ТОВ «Стройгазмонтаж» (входить до Групи компаній СГМ близького до президента РФ Володимира Путіна Аркадія Ротенберга, що здійснює будівництво в нафтогазовому, транспортному і морському секторах російської економіки).

На той час і сам Ротенберг, і його бізнес-структури вже 10 місяців перебували під санкціями США, Канади та ЄС.

17 лютого 2015 Управління федеральних автомобільних доріг «Тамань» підписало з ТОВ «Стройгазмонтаж» державний контракт на будівництво і проектування транспортного переходу.

У березні 2015 року рішенням Керченської міської ради будівельникам Керченського мосту виділили 11000 кв.м землі на березі моря, в районі Цементної слобідки. Мешканців будинків пообіцяли розселити до кінця 2016 року. Крім того, вилученню підлягають близько 88 земельних ділянок дачного кооперативу.

У квітні 2015 року «Стройгазмонтаж» уклало з ЗАТ «Інститут Гіпростроймост – Санкт-Петербург» договір на проектування мосту. Управління проектом будівництва моста здійснює ТОВ «Стройгазмонтаж-Міст» (СГМ-Міст).

У липні 2015 року прийнятий федеральний закон № 221-ФЗ «Про особливості регулювання окремих правовідносин, що виникають у зв'язку з будівництвом, реконструкцією об'єктів транспортної інфраструктури федерального і регіонального значення, призначених для забезпечення транспортного сполучення між



Керченський міст. Штучні дверцята між Азовським та Чорним морем. Фото www.most.life



Таманським і Керченським півостровами, і об'єктів інженерної інфраструктури федерального і регіонального значення на Таманському і Керченському півостровах і про внесення змін в окремі законодавчі акти Російської Федерації».

Законом визначено, що для скорочення термінів юридичного оформлення майданчиків для будівництва моста і підходів до нього відсутність документів територіального планування, позитивного висновку державної екологічної експертизи проектної документації та ін. не є перешкодою для підготовки і затвердження документації для розміщення об'єктів, видачі дозволу на поховання донного ґрунту у внутрішніх морських водах і в територіальному морі.

18 лютого 2016 проектна документація транспортного переходу через Керченську протоку отримала позитивний висновок Головного управління державної експертизи.

Основні характеристики проекту:

«Транспортний перехід через Керченську протоку складається з паралельно розташованих автомобільної та залізничної трас. Його довжина – 19 км.

Траса починається на Таманському півострові, проходить по наявній 5-кілометровій дамбі й острову Тузла, потім перетинає Керченську протоку, огинаючи з півночі мис Ак-Бурун, і виходить на кримський берег.

Міст включає дві паралельні споруди – під автомобільний і залізничний рух, об'єднаних загальною конструктивно-технологічною схемою.

Проліт над фарватером Керч-Єнікальського каналу забезпечить пропуск суден через вільний простір шириною 185 метрів і висотою 35 метрів. Довжина прольоту – 227 метрів. Висота арок у найвищій точці – 45 метрів».

8 липня 2016 була затверджена підсумкова вартість спорудження мосту в Крим з урахуванням графіка будівництва. Загальна вартість будівництва моста через Керченську протоку складає 227,92 млрд. руб. в цінах відповідних років.

Загальна ціна державного контракту на проектування та будівництво мосту через Керченську протоку (витрати підрядника) затверджена в обсязі 223 142 621 480 рублів у цінах відповідних років, в тому числі ПДВ 18%.

5 липня 2016 голова російського уряду Дмитро Медведєв підписав розпорядження, в якому йдеться про те, що уряд переносить термін запуску залізничної лінії Керченського мосту: тимчасова експлуатація залізничної лінії повинна розпочатися 1 грудня 2019 року. Раніше передбачалося запустити її 18 грудня 2018 року. Відзначається, що терміни запуску автомобільного руху не змінюються – 18 грудня 2018 року.

За повідомленням офіційного сайту будівництва Кримського моста, в серпні 2016 року розпочато будівництво його судноплавної частини.

До початку будівництва мосту в російських ЗМІ повідомлялося про наявність різноманітних інвесторів цього проекту. Наприклад, що «велика китайська держкомпанія China Communication Construction Corporation, яка займається будівництвом транспортної інфраструктури, готова інвестувати в будівництво Керченського моста, який з'єднає материкову частину Росії з Кримом. Вона вже підписала з держкомпанією «Автодор» меморандум про взаємодію».

Але вже в липні 2014 віце-прем'єр РФ Дмитро Козак заявив, що приватні інвестори не будуть брати участь в будівництві моста через Керченську протоку, оскільки немає можливості забезпечити його прибутковість.

* * *

У серпні 2016 Міністерство закордонних справ України повідомило, що Україна завершила підготовку до арбітражного розгляду з Росією в питанні суверенних прав у водах навколо тимчасово окупованого Криму та анонсувало подання найближчим часом до міжнародних судових інстанцій «судового кейсу» щодо порушення Росією зобов'язань у рамках Конвенції ООН з морського права.

14 вересня 2016 МЗС України офіційно спрямувало до МЗС РФ повідомлення про арбітраж і позовну заяву про ініціювання арбітражного розгляду відповідно до Додатку VII до Конвенції ООН з морського права 1982 року, що включає тему будівництва Керченського мосту.

За допомогою арбітражу Україна намагається припинити порушення Російською Федерацією положень Конвенції, а також захистити свої права в Чорному морі, Азовському морі та Керченській протоці, включаючи права України на природні ресурси континентального шельфу Криму.

22 грудня 2016 за позовом України до Російської Федерації за Конвенцією ООН з морського права сформовано трибунал, який на початку 2017 року розпочав розгляд справи Україна проти Російської Федерації.

Трибунал складається з таких членів: суддя Пайк (Південна Корея) – президент трибуналу; суддя Бугетайя (Алжир); суддя Гомез-Робледо (Мексика); професор Льов (Велика Британія) – призначений Україною; суддя Голіцин – призначений Російською Федерацією.

12 травня 2017 відбулось організаційне слухання з процедурних питань в арбітражі за позовом України про порушення Росією Конвенції ООН з морського права. За їх результатами було ухвалено наказ щодо встановлення процесуальних термінів. 19 лютого 2018 року Україна подала меморандум, який містить опис претензій України до Росії, і до 19 листопада 2018 року Росія має подати свої контраргументи. Також Росії до 19 травня 2018 року було надано час для заперечень щодо юрисдикції.

* * *

15 травня 2018 автомобільний міст було відкрито. Відкривати міст приїхав президент РФ Володимир Путін, який проїхався мостом на «КамАЗі». 16 травня проїзд дозволили легковим автомобілям та вантажівкам масою до 3,5 т.

1 жовтня 2018 року автодорожню частину Кримського моста повністю відкрито для руху вантажного транспорту. На підходах до мосту з боку Керчі та Тамані зняли обмеження на в'їзд для машин з дозволеною максимальною масою понад 3,5 тонн, що діяло на час високого курортного сезону.

Рух поїздів по мосту планується розпочати в грудні 2019 року.

* * *



Андрій Клименко – кримський експерт та журналіст, співзасновник та головний редактор онлайн-видання «Чорноморські новини» www.blackseanews.net. За фахом інженер з автоматичних систем. До окупації Криму жив та працював в Ялті. Автор багатьох розробок із стратегій розвитку півострова, кримських міст та галузей економіки. Заслужений економіст АР Крим. Переслідується ФСБ РФ за спротив окупації Криму, включений до офіційного списку терористів та екстремістів РФ. З 2014 року разом з редакцією працює в Києві: голова Наглядової ради та Кримського департаменту Фонду «Майдан закордонних справ», керівник спільної Моніторингової групи з «Інститутом Чорноморських стратегічних досліджень» з питань дотримання міжнародних санкцій щодо РФ у зв'язку з окупацією та незаконною анексією Криму.



Тетяна Гучакова – кримський економічний експерт та журналіст, співзасновник та головний менеджер онлайн-видання «Чорноморські новини» www.blackseanews.net. За фахом інженер-економіст. До окупації Криму жила та працювала в Ялті. Бізнес-консультант, автор багатьох розробок із стратегічних питань розвитку Криму, його провідних міст та пріоритетних галузей економіки. Переслідується ФСБ РФ за спротив окупації Криму. З 2015 року разом з редакцією працює в Києві: провідний експерт Кримського департаменту Фонду «Майдан закордонних справ» та спільної Моніторингової групи з «Інститутом Чорноморських стратегічних досліджень» з питань дотримання міжнародних санкцій щодо РФ у зв'язку з окупацією та незаконною анексією Криму.