

Научная статья
УДК 656:327.2
<https://doi.org/10.24143/2073-1574-2026-1-117-124>
EDN UHBHRD

Современное состояние морской логистики международных транспортных коридоров в Черноморско-Каспийском регионе

Александр Сергеевич Цыганов¹, Владимир Муратович Цалоев²✉, Елена Георгиевна Ильина³

^{1, 2}*Севастопольский государственный университет, Севастополь, Россия, I._@mail.ru✉*

³*Астраханский государственный технический университет, Астрахань, Россия*

Аннотация. В современном быстро меняющемся мире, в котором происходит постепенный переход к многополярному мировому порядку, все большее значение приобретают развитие экономической мощи государств – мировых центров силы – и активизация торговых связей между ними. С учетом сосредоточения значительной части мировых производственных мощностей в быстроразвивающихся азиатских странах, в первую очередь в Китае и Индии, т. е. на востоке и юге Евразийского континента, а потребительского рынка – в основном на западе и севере континента, в Европе, особое значение приобретают логистические транзитные коммуникации, проходящие как с востока на запад и с севера на юг, так и в обратных направлениях. В этих условиях Черноморско-Каспийский регион в силу различных геополитических и экономических факторов становится важнейшим структурным элементом мирового пространства, где проходят и пересекаются основные межнациональные транспортные коридоры. Российская Федерация, благодаря своему выгодному территориальному расположению, занимает уникальное транзитное положение, в том числе и в рассматриваемом регионе Черного и Каспийского морей. Современное состояние, существующая проблематика и перспективы развития логистических маршрутов по направлениям «Север – Юг» и «Запад – Восток» по отдельности довольно широко рассмотрены в множественных как отечественных, так и зарубежных научных исследованиях. В последнее время отмечается существенная активизация формирования и развития альтернативных маршрутов перевозки грузов в вышеуказанных направлениях, особенно морской составляющей транспортной логистики, в обход России, таких как транспортный европейско-кавказско-азиатский коридор (ТРАСЕКА). В связи с обострением конкуренции по перераспределению потоков грузов между отдельными странами Черноморско-Каспийского региона рассмотрены современное состояние и существующие проблемные вопросы морской логистики международных транспортных коридоров, проходящих через территорию региона. Определена насущная необходимость формирования и расширения конкурентоспособного отечественного сегмента морской логистики транснациональных транспортных коммуникаций, прежде всего портовой инфраструктуры, учитывающей особенности экономического развития региона и основные направления развития транзитных коридоров в зависимости от современных геополитических тенденций.

Ключевые слова: морская логистика, международный транспортный коридор, мультимодальная коммуникация, Черноморско-Каспийский регион, коридор «Север – Юг», коридор «Запад – Восток», ТРАСЕКА

Для цитирования: Цыганов А. С., Цалоев В. М., Ильина Е. Г. Современное состояние морской логистики международных транспортных коридоров в Черноморско-Каспийском регионе // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. 2026. № 1. С. 117–124. <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2026-1-117-124>. EDN UHBHRD.

Original article

The current state of maritime logistics of international transport corridors in the Black Sea-Caspian region

Aleksandr S. Tsyganov¹, Vladimir M. Tsaloev²✉, Elena G. Ilyina³

^{1, 2}*Sevastopol State University, Sevastopol, Russia, I._@mail.ru✉*

³*Astrakhan State Technical University, Astrakhan, Russia*

Abstract. In today's rapidly changing world, in which there is a gradual transition to a multipolar world order, the development of the economic power of States – the world's centers of power – and the intensification of trade relations between them are becoming increasingly important. Taking into account the concentration of a significant part of the world's production capacities in rapidly developing Asian countries, primarily in China and India, i.e. in the east and south of the Eurasian continent, and the consumer market mainly in the west and north of the continent, in Europe, logistics transit communications are of particular importance, running both from east to west and from north to south, and in the opposite directions. In these conditions, the Black Sea-Caspian region, due to various geopolitical and economic factors, becomes the most important structural element of the world space, where the main interethnic transport corridors pass and intersect. The Russian Federation, due to its advantageous territorial location, occupies a unique transit position, including in the region of the Black and Caspian Seas under consideration. The current state, existing problems and prospects for the development of logistics routes in the North – South and West – East directions have been widely considered separately in numerous domestic and foreign scientific studies. Recently there has been a significant intensification of the formation and development of alternative cargo transportation routes in the above-mentioned directions, especially the maritime component of transport logistics, bypassing Russia, such as the European-Caucasian-Asian transport corridor (EUCAASTC). Due to the intensification of competition in the redistribution of cargo flows between individual countries of the Black Sea-Caspian region, the current state and existing problematic issues of maritime logistics of international transport corridors passing through the region are considered. There is an urgent need to form and expand a competitive domestic segment of the maritime logistics of transnational transport communications, primarily the port infrastructure, taking into account the specifics of the economic development of the region and the main directions of development of transit corridors, depending on current geopolitical trends.

Keywords: maritime logistics, international transport corridor, multimodal communication, Chernomorsk-Caspian region, North – South corridor, West – East corridor, TRACECA

For citation: Tsyganov A. S., Tsaloev V. M., Ilyina E. G. The current state of maritime logistics of international transport corridors in the Black Sea-Caspian region. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Marine engineering and technologies.* 2026;1:117-124. (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2026-1-117-124>. EDN UHBHRD.

Введение

С каждым годом товарооборот в мире увеличивается, что приводит к необходимости совершенствования и расширения логистических маршрутов. Каждая страна стремится создать новые или усовершенствовать существующие транспортные коридоры для обеспечения увеличения бесперебойного экспортирования и импортирования товаров. Создание новых транспортных коридоров усиливает конкуренцию мировых держав, имеющих выход к морю, в сфере перевозки грузов и морской логистики. Наложённые на Россию, Иран и ряд других стран Глобального Юга односторонние экономические санкции со стороны западных стран ограничивают полноценную работу транспорта и приводят к нарушению установленных логистических цепочек поставок товаров. Вследствие таких недобросовестных действий западных партнеров евразийские крупные государства для обеспечения доступности и безопасности логистики начали пересматривать маршруты доставки грузов, при этом наиболее эффективными способами транспортировки грузов являются морской и железнодорожный.

С 2022 г. в качестве применения инструментов политического и экономического давления на нашу страну перевозчики западных стран, поддержавшие санкционные ограничения, совершили уход из портов Российской Федерации, поэтому возникла объективная необходимость развивать отечественных российских перевозчиков, а также поддерживать перевозчиков из дружественных стран, выстраивать независимые региональные линии перевозки грузов

с партнерами, создавать независимые от недружественных игроков цепочки поставок товаров.

Геополитические, географические и климатические особенности Черноморско-Каспийского региона оказывают существенное воздействие на тенденции расположения морских коммуникаций международных транспортных коридоров, проходящих через его территорию. В исследовании рассматриваются характерные черты морской логистики транзитных межнациональных путей доставки товаров и существующей портовой инфраструктуры региона, их современное состояние, а также имеющиеся недостатки и положительные стороны.

Для эффективного функционирования экономики государства важнейшим фактором является проведение активной и целенаправленной морской деятельности, направленной на обеспечение национальных интересов России. Согласно Морской доктрине РФ, для обеспечения устойчивого социально-экономического развития страны в современном мире требуется способствовать прежде всего укреплению морской инфраструктуры государства, в том числе обеспечить развитие транспортной логистики и портов [1].

Материалы исследования

Черноморско-Каспийский регион обладает уникальным геополитическим положением вследствие пересечения в нем ключевых межнациональных транзитных маршрутов. Рассматриваемый регион располагается в центре Евразийского континента и включает акватории Черного, Азовского

и Каспийского морей, через которые проходят трансконтинентальные международные транспортные коммуникации, такие как «Север – Юг» и «Запад – Восток». С учетом географических особенностей региона перевозка грузов осуществляется по мультимодальным логистическим маршрутам через различные страны континента с использованием железнодорожного, морского (речного) или автомобильного транспорта. Международный транспортный коридор «Север – Юг» в Каспийском регионе проходит по трем различным «веткам», где используется в качестве основного один из видов транспорта. В исследовании будет рассмотрена именно морская составляющая транспортной логистики и морская инфраструктура международных транзитных коридоров в исследуемом регионе. Эффективная морская логистика международных транспортных коридоров должна обеспечить бесперебойное и безопасное перемещение грузов с минимальными временными и финансовыми затратами. При этом по морским маршрутам транспортировка грузов производится морскими (речными) судами с использованием портовой инфраструктуры для дальнейшей перевалки грузов на железнодорожный и автомобильный транспорт [2].

Разберем современное состояние морской логистики существующих международных транспортных коридоров в Черноморско-Каспийском регионе и существующие транспортно-логистические ограничения.

Для России стратегически важными являются Транссибирская магистраль, паромные линии на Балтике, коридор для доставки грузов с Тихоокеанского побережья США в Китай через российские порты Приморья, воздушное пространство России. В связи со сложной политической ситуацией в мире США и Евросоюз ввели экономические санкции в отношении России, среди которых запрет захода российских судов и грузов в европейские порты. Из-за ухода из страны крупнейших морских перевозчиков грузооборот морских портов РФ в 2022 г. существенно сократился. По оценкам представителей транспортных компаний, 9 из 11-и глобальных компаний ввели ограничения на перевозки через морские порты РФ и объявили об уходе из нашей страны.

В качестве одной из альтернатив использования портов Балтийского бассейна участники рынка морских перевозок рассматривают бассейны Черного и Азовского морей. Порты здесь меньше подвержены влиянию западных санкций и больше ориентированы на дружественные страны, хотя сложная геополитическая ситуация затронула и этот регион. Предполагается, что хабом для поставок товаров между Россией и Европой станет Турция. В этом случае грузы, прибывающие по суше в Стамбул, далее будут перегружаться на морской транспорт

и отправляться в черноморские порты России. Этим же путем российские товары могут доставляться в Северную Африку, Индию, Южную Америку.

Еще один вариант, который потребует больше задействовать южные порты, – Международный транспортный коридор «Север – Юг», выходящий на Каспийское море, а затем через Иран на порты Персидского залива. Однако пока инфраструктурные проекты в каспийских портах Астрахань, Махачкала, Оля не получили должного развития и интеграции в международную транспортную систему.

Маршрут «Север – Юг»

При том что перевозка грузов по морским транспортным коммуникациям считается наиболее распространенным способом доставки товаров, в основном за счет низкой стоимости, существуют и определенные недостатки. Наиболее значительным недостатком является зависимость при выборе транспортных путей от необходимости обеспечения безопасности перевозок в регионах и странах с нестабильной геополитической обстановкой. Так, например, в 2024–2025 гг. в результате нападений йеменских хуситов на суда объемы морских перевозок в Красном море и через Суэцкий канал сократились более чем на 50 %, судоходные компании вынуждены перенаправлять транспортные потоки на другие маршруты, что привело к значительному увеличению затрат на топливо и перегруженности портов [3]. Таким образом, использование альтернативного транспортного коридора через Каспийское море с севера на юг континента позволяет сократить сроки доставки грузов на 15–20 суток и уменьшить затраты на транспортировку и безопасность перевозки грузов, по сравнению с традиционными маршрутами, такими как Суэцкий канал.

После подписания соглашения между Россией, Ираном, Индией и Оманом в 2000 г. в Санкт-Петербурге и ратификации его парламентами данных стран, в том числе Постановлением Правительства РФ [4], был создан международный транспортный коридор «Север – Юг» для соединения рынков севера Евразии через порты Каспийского моря и Индийского океана с рынками ближневосточных и южноазиатских стран. Сегодня в соглашении участвуют и другие евразийские страны: Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Киргизия, Сирия, Турция, Таджикистан.

Морская логистика по «морской ветке» (Транскаспийскому маршруту) международного транспортного коридора «Север – Юг» включает портовую логистику, управление грузовыми потоками по морю, мониторинг и контроль грузов, а также их таможенное оформление. Для перевалки грузов используются портовая инфраструктура трех российских (Оля, Астрахань и Махачкала) и шести иран-

ских портов на Каспийском море (Астара, Каспиан, Бендер-Энзели, Амирабад, Нека и Ноушехр) [5]. Кроме этого, логистика транспортного коридора «Север – Юг» задействуется для перевозки товаров из Азии в Европу и в обратном направлении, а также для обеспечения региональных грузопотоков. Для обеспечения перевозки грузов используются существующие морские (речные) транзитные магистрали между портами Причерноморских и Прикаспийских государств, Азовского моря и по рекам Волга и Дон на территории России. Для развития морской логистики указанных маршрутов в соответствии с Указами Президента и Постановлениями Правительства РФ проводится усовершенствование морской логистической и портовой инфраструктуры, в первую очередь касательно модернизации работы мультимодальных логистических центров для эффективной перевалки грузов [6].

Россия и Иран для развития двустороннего морского сообщения в Каспийском море с 2025 г. запустили круизное сообщение, для чего между своими каспийскими портами активно используют регулярные морские линии. В ходе модернизации транспортно-логистической инфраструктуры в Астраханской области и Дагестане увеличивается мощность портов и расширяются сети грузовых терминалов. В общем российские порты имеют возможность обрабатывать более 23,5 млн т грузов, в то время как иранские порты примерно в два раза больше (около 42 млн т).

При этом на текущий момент существует ряд ограничений по объему перевозки грузов вследствие недостаточных мощностей портов, количества транспортных судов и их состояния, несоответствующих пропускных возможностей внутренних водных путей (в том числе Волго-Каспийского судоходного канала), сезонности перевозок в связи с замерзанием портов на севере Каспия, неразвитости железнодорожных коммуникаций в Иране. Чтобы устранить вышеперечисленные ограничения существующей морской логистики транзитных коридоров минимально необходимо выполнить ряд мероприятий, прежде всего предусматривающих строительство новых судов для перевозки различных грузов типа «река – море», проведение модернизации процесса перевалки грузов с железнодорожных вагонов на морские суда и в обратной последовательности, строительство незамерзающего порта на севере Каспия и реконструкцию судоходных каналов на реках Дон и Волга.

Маршрут «Запад – Восток» («Восток – Запад»)

Начиная с 90-х гг. прошлого века страны Евросоюза продвигают создание альтернативных транспортных маршрутов в Азию через страны Черноморско-Каспийского региона, в том числе развивают

проект транснационального транзитного коридора ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) из Европы в Азию через страны Закавказья (рис. 1). За счет финансовой поддержки Евросоюза осуществляется интеграция морской транспортной логистики государств Кавказа и Центральной Азии, имеющих выход к Каспийскому и Черному морям, в соответствии с проектом «Логистические процессы и морские магистрали II» (LOGMOS) [7]. Основными игроками в этой международной организации являются Евросоюз и КНР, которые обладают наиболее протяженными коммуникациями и терминалами. Вместе с тем Китай в рамках возрождения Великого шелкового пути развивает в регионе один из маршрутов проекта «Один пояс, один путь» через Центральную (Среднюю) Азию и Кавказ в Европу. Морские государства Черноморско-Каспийского региона – Казахстан, Азербайджан и Грузия – принимают активное участие в развитии морской логистики в Черном и Каспийском морях. Существующие проблемы заключаются в увеличении сроков доставки грузов по сравнению с коридором «Север – Юг», в связи с недостаточной организацией совмещения железнодорожной, морской и автомобильной инфраструктур. В настоящее время пилотные проекты ТРАСЕКА в Черном и Каспийском морях предполагают использование новых мультимодальных технологий и унификацию стандартов для оптимизации грузовых потоков между портами региона и внутренними районами стран, не имеющих выхода к морю, через логистические «узловые» центры [8].

Кроме этого, странами региона в рамках принятых планов по интеграции экономик ТРАСЕКА проводятся мероприятия по реконструкции и расширению портов Поти (Грузия), Актау (Казахстан), Алят (Азербайджан) и Туркменибаши (Туркменистан), строительству логистических центров в портах Каспийского моря, а также упрощению таможенных и портовых процедур, применению полноценных контейнерных перевозок. С учетом того, что Каспийское море является в определенной мере замкнутым водоемом, то развитие морской транспортной логистики имеет особенности, заключающиеся в стремлении Прикаспийских государств переместить на себя потоки грузов [8].

Официальная позиция России относительно программы ТРАСЕКА, заявленная еще в 2000 г., состоит в том, что эта программа рассчитана на создание транспортных коммуникаций «в обход России», а также на усиление «центробежных тенденций среди стран СНГ». Вместе с тем в аналитических документах СНГ программа ТРАСЕКА оценивается как один из основных международных транспортных коридоров СНГ.

С 2013 г. в регионе на базе вышеуказанной морской логистики реализуется Транскаспийский меж-

дународный транспортный маршрут (ТМТМ), или (в других источниках) Срединный коридор (Middle Corridor), который проходит из Китая через Казахстан, по Каспийскому морю, далее через Азербай-

джан, Грузию в Турцию и страны Европы, т. е. соединяет страны Средней (Центральной) Азии, Кавказа и Россию (изначально) с европейскими странами и государствами Ближневосточного региона (рис. 2).

Tsyganov A. S., Tsalov V. M., Dujina E. G. The current state of maritime logistics of international transport corridors in the Black Sea-Caspian region



Рис. 1. Международный транспортный коридор ТРАСЕКА – мультимодальный комплекс транспортной системы из Европы в страны Центральной Азии через Черное море, Кавказ и Каспийское море

Fig. 1. The International transport corridor EUCASTC – a multimodal complex transport system from Europe to Central Asian countries via the Black Sea, the Caucasus and the Caspian Sea

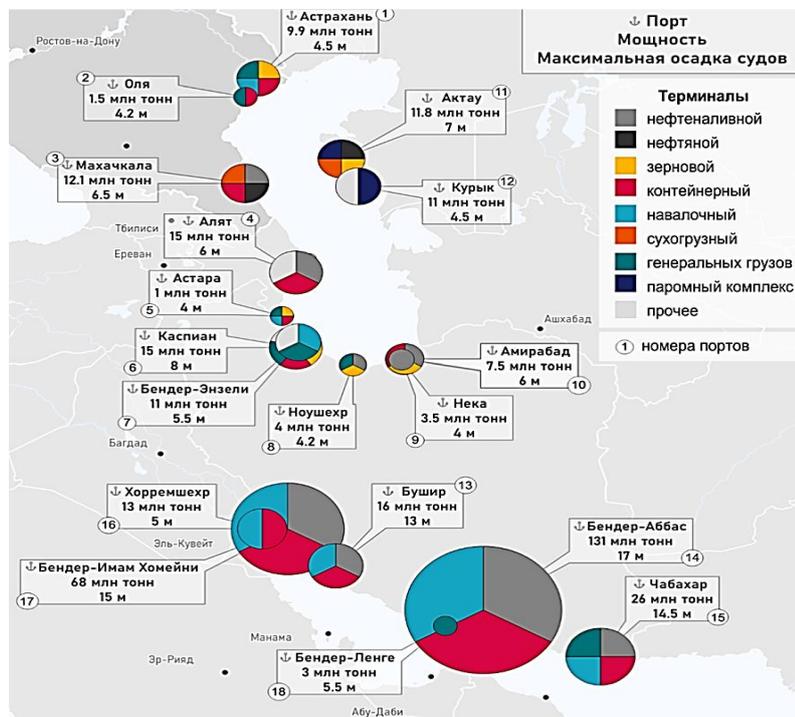


Рис. 2. Характеристика портов международного транспортного коридора «Север – Юг» и Транскаспийского международного транспортного маршрута [9]

Fig. 2. Characteristics of ports of the international North-South transport corridor and the Trans-Caspian International Transport Route [9]

Необходимо учитывать, что рассмотренные маршруты транспортной логистики в последние годы активно развиваются и меняются, в том числе по причине заинтересованности западных стран в сокращении транзитных логистических возможностей России для ее ослабления. Стремясь получить максимальную выгоду в настоящий момент, региональные игроки в этой ситуации проводят перенаправление маршрутов перевозки грузов в обход территории РФ. Транскаспийский международный транспортный маршрут постепенно трансформировался в мультимодальный маршрут протяженностью около 11 тыс. км с использованием железнодорожного и морского транспорта по маршруту «Курык (Северо-западный Китай) – порты на Каспийском и Черном морях Актау (Казахстан), Алят (Азербайджан), Батуми/Поти (Грузия)» и далее в третьи страны, в том числе через новую железнодорожную линию «Баку – Тбилиси – Карс (Турция)». Основным преимуществом этого маршрута является сокращение времени на доставку товаров из Китая в Европу по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал – Красное море, а также он становится альтернативным вариантом транспортным коридорам по территории РФ: «Восток – Запад» (Транссиб) и «Север – Юг». С 2023 г. грузовые перевозки по Среднему коридору свидетельствуют о ежегодном росте более чем на 50 %. При этом существует ряд проблем ТМТМ, которые заключаются в необходимости пересечения товарами границ нескольких стран, морских переправ, несовершенной портовой инфраструктуры и зависимости от неустойчивых погодных условий Каспийского моря, из-за чего грузы могут запаздывать от нескольких суток до недель. Также в полном объеме не решены вопросы касательно прохождения грузами таможенного контроля в нескольких транзитных странах (минимум в трех на одном маршруте), в которых отсутствует единая информационная система прохождения товаров. Однако альтернативные измененные маршруты, в первую очередь ТМТМ,

не смогли в полном объеме заменить ранее устоявшиеся направления. Необходимо учитывать и политическую нестабильность внутри региона и в непосредственной близости, что может значительно осложнить проведение транзита морского транспорта. Несмотря на определенную политическую ангажированность данного проекта начиная с 2022 г., следует отметить, что в настоящее время ТМТМ является довольно значимой составляющей в сфере торговли в пространстве Евразии [10].

Учитывая существующую конкуренцию между Прикаспийскими государствами в стремлении перетянуть на себя грузопотоки, ряд противоречий, присущих ТРАСЕКА, унаследовал и ТМТМ. Удастся ли государствам региона в конечном счете их преодолеть – покажет только время. Но пока конкурентные преимущества в отношении транзита товаров из Китая в Европу остаются на стороне России.

Заключение

Таким образом, рассмотренная морская логистика международных транзитных коридоров характеризуется сложными логистическими цепочками потоков товаров, в связи с чем эффективность перевозки грузов определяется состоянием развития транспортных коммуникаций и портовой инфраструктуры. Необходимо, чтобы морские порты, железнодорожные узлы, автомобильные дороги, другую морскую инфраструктуру связывала комплексная система управления потоками грузов, включающая современные мультимодальные коммуникационные узлы (транспортно-логистические центры) [11].

С учетом расширения торговых отношений между РФ и лидерами Глобального Юга, в первую очередь Китаем и Индией, дальнейшее развитие странами Закавказья и Средней Азии альтернативных международных маршрутов перевозки грузов в обход России не является перспективным. Для укрепления позиций России в мировой экономике необходимо развитие собственных структурных элементов международных евро-азиатских транспортных коридоров.

Список источников

1. Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации: Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/48215/> (дата обращения: 11.10.2025).
2. Международные транспортные коридоры (МТК): что такое, виды. URL: <https://tradedest.ru/stati/mezhdunarodnyye-transportnyye-koridory-mtk/> (дата обращения: 11.10.2025).
3. Атаки хуситов привели к падению объема перевозок через Суэцкий канал на две трети. URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/831270-ataki-khusitov-priveli-k-padeniyu-obema-perevozok-cherez-suetskiy-kanal-na-dve-treti/?bitrix_include_areas=Y&ELEMENT_ID=831270&ysclid=mlijm72yu890525069 (дата обращения: 11.10.2025).
4. О подписании соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг»: Постановление Правительства РФ от 11.09.2000 № 673. URL: <https://rula.ws.ru/government/Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-11.09.2000-N-673/?y-sclid=mlc6w1elig496964450> (дата обращения: 11.10.2025).
5. Каспий без Азербайджана: Россия ищет новый путь в Иран. URL: <https://ko.ru/articles/kaspiy-bez-azerbaydzhana-rossiya-ishchet-novyy-put-v-iran/> (дата обращения: 11.10.2025).
6. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: Указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204. URL:

<http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027?ysclid=mlinsu7jld213765433> (дата обращения: 11.10.2025).

7. Цыганов А. С. Влияние особенностей северо-западной части Черного моря на развитие морской деятельности в регионе // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Морская техника и технология. 2023. № 2. С. 95–100.

8. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. URL: https://tracesa-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/Master_Plan_Main_Document_ru.pdf (дата обращения: 11.10.2025).

9. Из Варяг в персы: перспективы развития МТК «Север – Юг». URL: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/>

[iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/?ysclid=mlnyblbk6b22208317](http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027?ysclid=mlnyblbk6b22208317) (дата обращения: 11.10.2025).

10. Транскаспийский коридор – много планов и туманное будущее РИТМ Евразии. URL: <https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-03-04--transkaspiskij-koridor-mnogo-planov-i-tumannoe-buduschee-71894> (дата обращения: 11.10.2025).

11. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года: Распоряжение Правительства РФ от 08.11.2017 № 2469-р. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71707372/?ysclid=mlu60q4y600684926> (дата обращения: 11.10.2025).

References

1. *Ob utverzhenii Morskoj doktriny Rossijskoj Federacii: Ukaz Prezidenta RF ot 31.07.2022 № 512* [On the approval of the Maritime Doctrine of the Russian Federation: Decree of the President of the Russian Federation dated 07/31/2022 No. 512]. Available at: <http://kremlin.ru/acts/bank/48215/> (accessed: 11.10.2025).

2. *Mezhdunarodnye transportnye koridory (MTK): chto takoe, vidy* [International Transport Corridors (ITCs): What are these types of]. Available at: <https://tradedest.ru/stati/mezhdunarodnye-transportnyye-koridory-mtk/> (accessed: 11.10.2025).

3. *Ataki husitov priveli k padeniyu ob"ema perevozok che-rez Sueckij kanal na dve treti* [Houthi attacks led to a two-thirds drop in traffic through the Suez Canal]. Available at: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/831270-ataki-khusitov-pri-veli-k-padeniyu-obema-perevozok-che-rez-suetskiy-kanal-na-dve-treti/?bitrix_include_areas=Y&ELEMENT_ID=831270&ysclid=mlimj72yu890525069 (accessed: 11.10.2025).

4. *O podpisanii soglasheniya o mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever – Yug»: Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 11.09.2000 № 673* [On signing the agreement on the North – South international transport corridor: Decree of the Government of the Russian Federation dated 11.09.2000 No. 673]. Available at: <https://rulings.ru/government/Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-11.09.2000-N-673/?ysclid=mlc6w1elig496964450> (accessed: 11.10.2025).

5. *Kaspij bez Azerbajdzhana: Rossiya ishchet novyj put' v Iran* [The Caspian Sea without Azerbaijan: Russia is looking for a new way to Iran]. Available at: <https://ko.ru/articles/kaspij-bez-azerbajdzhana-rossiya-ishchet-novyj-put-v-iran/> (accessed: 11.10.2025).

5. *Kaspij bez Azerbajdzhana: Rossiya ishchet novyj put' v Iran* [The Caspian Sea without Azerbaijan: Russia is looking for a new way to Iran]. Available at: <https://ko.ru/articles/kaspij-bez-azerbajdzhana-rossiya-ishchet-novyj-put-v-iran/> (accessed: 11.10.2025).

6. *O nacional'nyh celyah i strategicheskikh zadachah razvitiya Rossijskoj Federacii na period do 2024 goda: Ukaz Prezidenta RF ot 07.05.2018 № 204* [On national goals and strategic objectives for the development of the Russian Federation for the period up to 2024: Decree of the President

of the Russian Federation dated 05/07/2018 No. 204]. Available at: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027?ysclid=mlinsu7jld213765433> (accessed: 11.10.2025).

7. Cyganov A. S. Vliyanie osobennostej severo-zapadnoj chasti Chernogo morya na razvitie morskoy deyatelnosti v regione [The influence of the peculiarities of the north-western part of the Black Sea on the development of maritime activities in the region]. *Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Morskaya tekhnika i tekhnologiya*, 2023, no. 2, pp. 95-100.

8. *Logisticheskie processy i morskije magistrali II v Azerbajdzhane, Armenii, Gruzii, Kazahstane, Kyrgyzstane, Moldove, Tadjikistane, Turkmenistane, Uzbekistane, Ukraine* [Logistics processes and Sea lanes II in Azerbaijan, Armenia, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Ukraine]. Available at: https://tracesa-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/Master_Plan_Main_Document_ru.pdf (accessed: 11.10.2025).

9. *Iz Varyag v persy: perspektivy razvitiya MTK «Sever – Yug»* [From the Varangians to the Persians: prospects for the development of MTK North–South]. Available at: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/?ysclid=mlnyblbk6b22208317> (accessed: 11.10.2025).

10. *Transkaspiskij koridor – mnogo planov i tumannoe buduschee RITM Evrazii* [The Trans-Caspian corridor – many plans and a vague future in Eurasia]. Available at: <https://www.ritmeurasia.ru/news-2024-03-04-transkaspiskij-koridor-mnogo-planov-i-tumannoe-buduschee-71894> (accessed: 11.10.2025).

11. *Strategiya razvitiya rossijskih morskikh portov v Kaspijskom bassejne, zheleznodorozhnyh i avtomobil'nyh podhodov k nim v period do 2030 goda: Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 08.11.2017 № 2469-r* [Strategy for the development of Russian seaports in the Caspian basin, railway and automobile approaches to them in the period up to 2030: Decree of the Government of the Russian Federation dated 08.11.2017 No. 2469-r]. Available at: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71707372/?ysclid=mlup60q4y600684926> (accessed: 11.10.2025).

Статья поступила в редакцию 22.11.2025; одобрена после рецензирования 15.01.2026; принята к публикации 25.02.2026
The article was submitted 22.11.2025; approved after reviewing 15.01.2026; accepted for publication 25.02.2026

Информация об авторах / Information about the authors

Александр Сергеевич Цыганов – старший преподаватель кафедры социально-философских и политических наук; Севастопольский государственный университет; tsyhanov72@mail.ru

Aleksandr S. Tsyganov – Senior Lecturer of the Department of Socio-Philosophical and Political Sciences; Sevastopol State University; tsyhanov72@mail.ru

Владимир Муратович Цалоев – доцент кафедры судового электрооборудования; Севастопольский государственный университет; l._@mail.ru

Vladimir M. Tsaloev – Assistant Professor of the Department of Marine Electrical Equipment; Sevastopol State University; l._@mail.ru

Елена Георгиевна Ильина – кандидат экономических наук, доцент; доцент кафедры эксплуатации водного транспорта и промышленного рыболовства; Астраханский государственный технический университет; ilyinaeg@mail.ru

Elena G. Ilyina – Candidate of Economic Sciences, Assistant Professor; Assistant Professor of the Department of Operation of Water Transport and Industrial Fishing; Astrakhan State Technical University; ilyinaeg@mail.ru

