

УДК 339.5:656.6(262.81):330.34

Круглов Данила Игоревич

магистрант кафедры международной торговли и логистики
Финансовый Университет при Правительстве Российской Федерации,
г. Москва, Россия

**РОЛЬ ПОРТОВ КАСПИЙСКОГО МОРЯ В ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ
РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА: ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРНОГО
ПОТЕНЦИАЛА И ОГРАНИЧЕНИЙ**

Аннотация. Статья посвящена оценке роли российских портов Каспийского моря — Астрахани, Оли и Махачкалы — в процессе переориентации экспортных грузопотоков в условиях санкционного давления 2022–2024 годов. На основе анализа динамики грузооборота, товарной номенклатуры и инфраструктурных характеристик каждого из портов систематизированы их конкурентные преимущества и структурные ограничения. Показано, что совокупный грузооборот каспийских портов России достиг рекордных 7,8 млн тонн в 2023 году (+29,7% к 2022 г.), однако проектные мощности задействованы лишь на 30–50%, что свидетельствует о значительном нереализованном потенциале. Выявлены ключевые инфраструктурные барьеры: мелководность Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК), изношенность причальной инфраструктуры и дефицит специализированного флота. Разработана матрица товарно-портового соответствия, позволяющая оптимально распределить экспортные потоки между тремя портами в зависимости от номенклатуры груза. Предложены рекомендации по приоритизации инвестиций в портовую инфраструктуру Каспийского бассейна.

Ключевые слова: порты Каспийского моря, Астрахань, Оля, Махачкала, российский экспорт, переориентация грузопотоков, МТК «Север–Юг», Волго-Каспийский канал, портовая инфраструктура, санкции, внешнеэкономическая деятельность.

Abstract. The article examines the role of Russia's Caspian Sea ports — Astrakhan, Olya, and Makhachkala — in redirecting export cargo flows under the sanction pressure of 2022–2024. Based on an analysis of cargo throughput dynamics, freight nomenclature, and infrastructure characteristics, the competitive advantages and structural constraints of each port are systematized. The combined throughput of Russia's Caspian ports reached a record 7.8 million tonnes in 2023 (+29.7% year-on-year), yet design capacities are only 30–50% utilized, indicating significant unrealized potential. Key infrastructure barriers are identified: the shallow depth of the Volga-Caspian Maritime Shipping Canal (VCMSC), deteriorated berth infrastructure, and a shortage of specialized vessels. A commodity-port matching matrix is

developed to optimally distribute export flows among the three ports according to cargo type. Recommendations are proposed for prioritizing investment in the Caspian basin port infrastructure.

Keywords: Caspian Sea ports, Astrakhan, Olya, Makhachkala, Russian exports, cargo flow reorientation, North–South ITC, Volga-Caspian Canal, port infrastructure, sanctions, foreign trade.

ВВЕДЕНИЕ

Геополитические трансформации, начавшиеся в 2022 году, повлекли за собой коренную реструктуризацию логистических цепочек российской внешней торговли. Закрытие европейских портов для российских судов, санкционные ограничения на использование западной судоходной и страховой инфраструктуры, а также блокировка традиционных финансовых каналов обусловили вынужденный «разворот» российского экспорта на юг и восток. В этом контексте Каспийское море приобретает принципиально новое стратегическое значение: из акватории, игравшей преимущественно роль внутреннего транзитного узла, оно превращается в полноценный выход на перспективные рынки Ирана, Индии и стран Ближнего Востока.

Россия располагает тремя морскими портами на Каспии — Астрахань, Оля (оба расположены в Астраханской области) и Махачкала (Республика Дагестан), — совокупная проектная мощность которых составляет 18,8 млн тонн в год [7]. Тем не менее накануне 2022 года загрузка этих мощностей не превышала 24%, что отражало их периферийный статус в прежней, западноориентированной модели внешней торговли [3]. Последующие два года обозначили качественный перелом: грузооборот каспийских портов вырос с 6,0 млн тонн в 2022 году до рекордных 7,8 млн тонн в 2023 году, продемонстрировав прирост в 29,7% — наивысший показатель среди всех российских морских бассейнов [5].

Вместе с тем экспертное и академическое сообщество уделяет несоизмерно малое внимание сравнительному анализу трёх каспийских портов как самостоятельных инфраструктурных единиц с различными характеристиками, специализацией и ограничениями. Преобладающая часть публикаций рассматривает их либо совокупно как «каспийский портовый комплекс», либо в контексте МТК «Север–Юг» в целом [2; 6]. Данная статья восполняет этот пробел, предлагая дифференцированный анализ конкурентных преимуществ и структурных ограничений каждого из трёх портов, а также

матрицу оптимального распределения экспортных потоков в зависимости от товарной номенклатуры.

ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА И МЕСТО КАСПИЙСКИХ ПОРТОВ В СИСТЕМЕ РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА

2.1. Общая динамика: от периферии к стратегическому узлу

До 2022 года каспийские порты России занимали устойчиво маргинальное положение в системе морской торговой инфраструктуры страны: их суммарный грузооборот не превышал 7–8 млн тонн в лучшие годы, тогда как порты Балтийского бассейна переваливали свыше 240 млн тонн в год [5]. Введение западных санкций против российского судоходства, банковского сектора и страховых структур кардинально изменило конъюнктуру.

По итогам 2022 года суммарный грузооборот портов Астрахань, Оля и Махачкала составил 6,0 млн тонн, что отражало временное снижение на фоне резкой перестройки логистических схем. Уже в 2023 году, однако, ситуация изменилась кардинально: грузооборот вырос до 7,8 млн тонн (+29,7% к 2022 г.), причём перевалка сухих грузов увеличилась в 1,6 раза — до 5,0 млн тонн [5]. Для сравнения: рост грузооборота по всем российским морским портам в 2023 году составил лишь 5,0%, что делает динамику каспийского бассейна исключительной на общероссийском фоне.

Показательна и отраслевая структура роста. Основным драйвером стали сухие грузы, прежде всего зерно и продовольствие, тогда как перевалка наливных грузов снизилась на 2,3% до 2,8 млн тонн. Это свидетельствует о том, что в 2023 году порты Каспия прежде всего освоили новую экспортную функцию — вывоз российского зерна на иранский рынок, — тогда как традиционная нефтяная специализация оказалась под давлением санкций против теневого танкерного флота.

2.2. Позиционирование каспийских портов в системе МТК «Север–Юг»

Каспийские порты России являются ключевым звеном западного и транскаспийского вариантов МТК «Север–Юг», соединяющего балтийские и внутренние российские транспортные узлы с иранскими портами Бандар-Аббас и Амирабад и далее с рынком Индии [2]. Принципиально важно, что в нынешней геоэкономической конфигурации именно иранское направление остаётся наиболее освоенным: по данным экспертов журнала «Профиль», порядка 90% грузов, следующих через порт Оля по каспийскому направлению, адресованы иранским получателям [8].

Вместе с тем каспийские порты обладают потенциалом для выхода не только на иранский, но и на индийский, пакистанский и арабский рынки через иранскую транспортную сеть, связывающую северные каспийские порты (Амирабад, Энзели) с Персидским заливом. Реализация этого потенциала зависит, однако, от скорости развития иранской транзитной инфраструктуры и урегулирования вопросов финансовых расчётов в условиях санкционного давления на Иран.

Таблица 1 — Сравнительная характеристика российских портов Каспийского моря (2023–2024)

Характеристика	Астрахань + Оля	Махачкала	Итого/сравнение
Проектная мощность (начало 2024), млн т	Астрахань — 8,4; Оля — 2,1 (итого 10,5)	8,3 (в т.ч. 6,5 — нефть, 1,8 — сухие)	18,8 млн т суммарно
Грузооборот 2023, млн т	Астрахань — 3,7 (+48,5%); Оля — 0,6	3,4 (+13,9%)	7,8 млн т (+29,7%)
Замерзание акватории	Замерзают; зимняя навигация ~95 суток	Незамерзающий, работает круглогодично	Стратегическое преимущество Махачкалы
Макс. осадка принимаемых судов	Ограничена ВКМСК: до 4,5 м (после дноуглубления 2023)	Нефтеналив — до 6,5 м; сухогруз — до 4,5 м	Махачкала принимает более крупные суда
Специализация грузовой базы	Зерно, генеральные грузы, контейнеры, нефтепродукты	Нефть и нефтепродукты, удобрения (белорусские), зерно (терминал 0,5 млн т)	Взаимодополняемость по номенклатуре
Уровень загрузки мощностей	~37% суммарной мощности (2023)	<50% (нефть: 2,2 из 4,5–5,5 млн т)	Значительный резерв роста во всех портах

Источник: составлено автором на основе данных [3; 5; 7; 10; 11]

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА КАЖДОГО ПОРТА

3.1. Порт Астрахань: ключевой сухогрузный хаб

Морской порт Астрахань является крупнейшим по суммарной проектной мощности портом Каспийского бассейна России (8,4 млн тонн), располагая 14 грузовыми терминалами и развитой железнодорожной инфраструктурой [3]. В 2023 году грузооборот порта вырос до 3,7 млн тонн, что соответствует приросту в 48,5% к 2022 году — наибольшая динамика среди трёх каспийских портов [5].

Ключевым конкурентным преимуществом порта Астрахань является его интегрированность в водную транспортную систему России через реку Волгу, что обеспечивает возможность организации сквозных мультимодальных перевозок из внутренних регионов страны без железнодорожной перевалки. Этот фактор особенно важен для зерновых грузов, формируемых в Поволжском и Центральном

зернопроизводящих регионах. Стратегическую привлекательность порта для иностранных инвесторов подтверждает и факт приобретения контрольного пакета акций ПАО «Астраханский порт» иранскими инвесторами с последующими вложениями около 700 млн рублей в модернизацию инфраструктуры [3].

Вместе с тем порт Астрахань сталкивается с принципиальным структурным ограничением: как и соседний порт Оля, он является замерзающим. Период ледокольных проводок, начинающийся в декабре и продолжающийся до конца февраля — марта (около 95 суток), создаёт операционный разрыв в навигации и увеличивает издержки перевозчиков [3]. В зимнюю навигацию 2023–2024 годов через акватории портов Астрахань и Оля было проведено рекордное количество судов — 949 единиц, что свидетельствует о растущей интенсивности грузопотоков даже в неблагоприятных погодных условиях [3].

Существенным инфраструктурным ограничением остаётся глубина у причалов: по данным Счётной палаты, из 21 причала морского порта Астрахань лишь один имеет требуемую глубину, соответствующую параметрам Волго-Каспийского морского судоходного канала после дноуглубления [9]. Это означает, что суда с полной загрузкой, прошедшие через ВКМСК, зачастую не могут причалить непосредственно к большинству терминалов и вынуждены перегружать часть груза на рейде.

3.2. Порт Оля: специализированный терминал для контейнеров и зерна

Морской порт Оля является универсальным портом по перевалке генеральных, контейнерных и автопаромных грузов. Его пропускная способность составляет 4,37 млн тонн в год, однако фактический грузооборот по итогам 2023 года достиг лишь 597,6 тыс. тонн [3] — при этом прирост к 2022 году составил около 30%, что отражает начало активного освоения новых товарных ниш.

Стратегическое значение Оли определяется его положением на пересечении МТК «Север–Юг» и перспективных маршрутов, обеспечивающих выход на Среднюю Азию и Китай. Именно в порту Оля в 2023–2024 годах была развёрнута активная работа по перевалке зерновых: в первом полугодии 2024 года по иранским контрактам было отгружено 600 тыс. тонн пшеницы, кукурузы и ячменя [8]. Для обеспечения этого грузопотока открыта новая контейнерная площадка, установлены краны большей грузоподъёмности [3].

Планы развития порта Оля предусматривают создание новой грузовой территории площадью 250 га в районе ильмена Забурунный в 8 км к югу от порта. Первая

очередь проекта предполагает строительство 6 причалов к 2027 году с грузооборотом до 6 млн тонн, вторая очередь — расширение до 12 млн тонн [10]. Реализация данных планов способна превратить порт Оля в крупнейший контейнерный и зерновой терминал Каспийского бассейна.

3.3. Порт Махачкала: единственный незамерзающий и глубоководный

Принципиальное стратегическое преимущество порта Махачкала заключается в его статусе единственного незамерзающего и глубоководного порта России на Каспийском море. Порт работает круглогодично, принимает суда длиной до 150 м с осадкой до 4,5 м в сухогрузной гавани и до 6,5 м в нефтеналивной [11]. Это позволяет ему принимать суда более крупных классов, чем Астрахань и Оля, осадка у причалов которых ограничена характеристиками ВКМСК.

Инфраструктура порта включает сухогрузную гавань мощностью 3 млн тонн в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров (1,2 млн тонн), железнодорожный и автопаромный терминал (1,3 млн тонн) и зерновой терминал (0,5 млн тонн) [11]. Грузооборот по итогам 2023 года составил около 3 млн тонн (+5,3%), тогда как проектная мощность — 8,3 млн тонн. Таким образом, загрузка порта не превышает 36%, что свидетельствует о колоссальном нереализованном потенциале.

Ключевым событием 2024 года стала приватизация Махачкалинского морского торгового порта (ММТП): в соответствии с указом президента РФ от марта 2024 года об учреждении АО «Север–Юг» стратегическим инвестором, приобретшим 51% акций, стал Сулейман Керимов [11]. Стратегический инвестор приступил к модернизации, запланировав вложения более 7 млрд рублей на первом этапе [11]. Программа включает строительство зернового терминала мощностью 1,5 млн тонн в год (совместно с китайской Famsun Group), модернизацию контейнерного терминала до 50 тыс. TEU, обновление железнодорожного сортировочного парка и строительство сухого порта [7]. К 2030 году плановая мощность Махачкалы должна вырасти до 11 млн тонн [7].

ВОЛГО-КАСПИЙСКИЙ МОРСКОЙ СУДОХОДНЫЙ КАНАЛ: КЛЮЧЕВОЕ ЗВЕНО И ХРОНИЧЕСКОЕ УЗКОЕ МЕСТО

Волго-Каспийский морской судоходный канал (ВКМСК) протяжённостью 188 км является безальтернативным инфраструктурным связующим звеном для портов Астрахань и Оля: без него суда, следующие к этим портам, не могут преодолеть мелководную дельту Волги [9]. Исторически мелководность канала была хронической

проблемой, ежегодно вынуждавшей суда загружаться лишь на 70–80% грузоподъёмности.

По поручению президента РФ, в 2023 году были развёрнуты масштабные дноуглубительные работы: объём извлечённого грунта составил 10,2 млн кубометров, а расходы «Росморпорта» на эти цели — 4,08 млрд рублей [9]. В результате проходная осадка судов была формально доведена до 4,5 м, что позволило нарастить транзит через астраханские порты до 6 млн тонн в 2024 году [9]. Вместе с тем, по данным аудиторской Счётной палаты, «фактические глубины в акваториях ряда причалов морских портов Астрахань и Оля не соответствуют параметрам глубин», а доля судов, реально использующих осадку 4,2–4,5 м, не превышает 6% от общего числа [9].

Ситуацию дополнительно осложняет обмеление самого Каспийского моря: по данным Минприроды, уровень воды в 2024 году достиг отметки минус 29 м, а прогнозы Росгидромета указывают на продолжение этой тенденции в ближайшие 15 лет [9]. Это означает образование мелководных участков в акватории южнее границы канала, на которые дноуглубительные работы в рамках ВКМСК не распространяются.

В августе 2025 года стало известно, что правительство рассматривает возможность отказа от дальнейшего углубления канала с 4,2 до 4,5 м — в том числе ввиду недостаточного объёма грузопотока, дороговизны работ и продолжающегося обмеления Каспия [9]. Это решение, если оно будет принято, станет существенным ограничителем для перспективы превращения Астрахани и Оли в крупные морские хабы: флот с осадкой более 4 м не сможет эффективно использовать их мощности.

Данная коллизия указывает на принципиальную инфраструктурную асимметрию между тремя каспийскими портами: Махачкала, не зависящая от ВКМСК и располагающая незамерзающей акваторией с большей допустимой осадкой, обладает объективными конкурентными преимуществами в долгосрочной перспективе. Вместе с тем собственные ограничения Махачкалы — прежде всего изношенность инфраструктуры и низкая загрузка мощностей — требуют масштабных инвестиций, начало которых уже обозначено [7; 11].

МАТРИЦА ТОВАРНО-ПОРТОВОГО СООТВЕТСТВИЯ

Для практической реализации потенциала каспийских портов в интересах российских экспортёров необходима систематизация оптимальных маршрутов в разрезе товарных групп. Предлагаемая матрица товарно-портового соответствия строится на

основе синтеза грузовых характеристик каждого порта, требований к инфраструктуре перевалки различных номенклатур и санкционного профиля целевых рынков [1; 4].

Таблица 2 — Матрица товарно-портового соответствия для российского каспийского экспорта

Товарная группа	Приоритетный порт	Целевой рынок	Обоснование выбора
Зерно и продовольствие	Астрахань / Оля	Иран, Ирак	Зерновой терминал в Оле; 600 тыс. т за 1П 2024 г.
Сырая нефть и нефтепродукты	Махачкала	Иран, Азербайджан	Глубоководная нефтеналивная гавань (осадка 6,5 м); незамерзающий
Минеральные удобрения	Махачкала	Иран, Индия	Уже реализуется перевалка белорусских и российских удобрений
Металлопрокат	Астрахань / Махачкала	Иран, ОАЭ	Мощности для генеральных и навалочных грузов в обоих портах
Контейнерные грузы (импорт из Азии)	Оля	Россия (транзит из ИРИ и Китая)	Новая контейнерная площадка, установлены краны большей грузоподъемности
Нефтехимическая продукция	Астрахань	Иран	Иранский инвестор владеет контрольным пакетом Астраханского порта

Источник: составлено автором

Анализ матрицы позволяет выделить три ключевые закономерности. Во-первых, порт Оля занимает нишу специализированного зернового и контейнерного терминала, ориентированного на иранский рынок. При этом его ограниченная мощность при нынешней инфраструктуре требует ускоренной реализации проекта по созданию новой грузовой территории у ильмена Забурунный. Во-вторых, порт Астрахань сохраняет роль универсального хаба, обеспечивающего широкую номенклатуру грузов, при этом его конкурентное преимущество — водный выход на внутренние регионы России через Волгу — незаменимо для сухогрузных грузопотоков из Поволжья. В-третьих, Махачкала обладает уникальной нишей в нефтеналивном и удобренческом сегментах: только этот порт способен принимать крупнотоннажные нефтяные танкеры с осадкой более 4,5 м и обеспечивать круглогодичный приём грузов без ледокольной проводки.

Принципиально важен и ещё один вывод: ни один из трёх каспийских портов не обладает в настоящее время развитой контейнерной инфраструктурой, сопоставимой с портами Новороссийска или Владивостока. В третьем квартале 2024 года рост контейнерооборота в Каспийском бассейне составил лишь 15,5% [5], при этом он начался с крайне низкой базы. Формирование полноценного контейнерного сервиса на каспийском направлении — критически важная задача как для диверсификации

российской экспортной логистики, так и для организации встречного импорта из Китая и Ирана.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАСПИЙСКИХ ПОРТОВ

На основе проведённого анализа предлагается следующая система приоритетов в развитии каспийского портового комплекса.

Первое. Приоритизация инвестиций в причальную инфраструктуру портов Астрахань и Оля. Проблема несоответствия глубин у большинства причалов параметрам дноуглублённого ВКМСК является критическим барьером для полноценного использования потенциала обоих портов. Необходимо обязать собственников причалов обеспечить требуемые глубины в рамках чётких временных и финансовых обязательств, предусмотрев механизмы государственно-частного партнёрства для ускорения этого процесса.

Второе. Формирование специализированной государственной программы обновления флота для Каспийского бассейна. Нехватка специализированного флота — танкеров, зерновозов, паромов на линиях Актау–Махачкала и Туркменбаши–Махачкала — является системным ограничителем роста грузооборота, не менее критичным, чем состояние причальной инфраструктуры [11]. Субсидирование строительства каспийских судов на отечественных верфях (Астраханская область располагает судостроительными предприятиями, обеспеченными заказами на 50 млрд рублей) способно обеспечить синхронное развитие флота и портовой инфраструктуры.

Третье. Ускорение создания сухого порта в Махачкале с железнодорожным и автодорожным примыканием. Строительство подъездной дороги к ММТП с общим финансированием 8,9 млрд рублей в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни» запланировано к завершению в конце 2026 года [12]. Синхронизация этого проекта с приватизационной программой инвестора и строительством зернового терминала мощностью 1,5 млн тонн критически важна для создания полноценного мультимодального узла.

Четвёртое. Выстраивание интегрированной цифровой платформы управления каспийскими грузопотоками. Единая система мониторинга мощностей, тарифов и логистических маршрутов для трёх каспийских портов, аналогичная цифровым логистическим платформам ОАЭ или Китая, позволит оперативно перераспределять

грузопотоки между портами в зависимости от конъюнктуры, повысит прозрачность операций и снизит транзакционные издержки для российских экспортёров.

Пятое. Развитие страхового покрытия каспийских грузоперевозок вне западной инфраструктуры. Блокировка доступа к западному перестраховочному рынку создаёт значительные операционные риски для грузовладельцев. Формирование перестраховочного пула в формате ШОС или БРИКС с участием страховщиков России, Ирана и Китая способно снять этот барьер и обеспечить полноценное страховое покрытие для каспийских рейсов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведённое исследование позволяет сформулировать следующие выводы. Порты Каспийского моря России — Астрахань, Оля и Махачкала — превратились в 2022–2024 годах из периферийных транспортных узлов в стратегически значимые элементы системы переориентации российского экспорта. Рекордный прирост грузооборота до 7,8 млн тонн в 2023 году (+29,7%) свидетельствует о реальном спросе на каспийские маршруты в условиях закрытия западных портов и санкционного давления.

Вместе с тем загрузка проектных мощностей не превышает 30–50%, что указывает на значительный нереализованный потенциал. Главными структурными барьерами его раскрытия являются: мелководность у причалов портов Астрахань и Оля, несмотря на дноуглубление ВКМСК; угроза дальнейшего обмеления Каспийского моря; нехватка специализированного флота; изношенность причальной инфраструктуры Махачкалы; и отсутствие доступного страхового покрытия.

Три каспийских порта обладают различными конкурентными преимуществами и оптимально подходят для разных товарных ниш: Астрахань — для сухих грузов и зерна из Поволжья; Оля — для контейнерных перевозок и иранских зерновых контрактов; Махачкала — для нефтеналивных грузов, удобрений и крупнотоннажных перевозок, не зависящих от состояния ВКМСК. Системное развитие всех трёх портов с чётким разграничением специализации способнократно увеличить совокупную пропускную способность каспийского бассейна.

Перспективным направлением дальнейших исследований является количественное моделирование сценариев роста грузооборота каспийских портов в зависимости от темпов реализации инфраструктурных проектов, а также сравнительный

анализ опыта прикаспийских государств — прежде всего Ирана и Казахстана — в развитии портовой инфраструктуры Каспийского моря.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Влияние санкций на транспортно-логистические цепочки России // Сибирский вестник. — 2024. — № 1. — С. 10–22. — URL: <https://www.sibran.ru/upload/iblock/dc5/dc5313c6c27d2b3b0a45e64110d6878a.pdf> (дата обращения: 15.04.2026).
2. Международный транспортный коридор «Север — Юг» / Евразийский банк развития. — Алматы: ЕАБР, 2022. — 45 с. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 15.04.2026).
3. Улучшение работы портов Каспия стимулирует развитие МТК «Север–Юг» // Морские вести России. — 2024. — URL: <https://morvesti.ru/exclusive/112774/> (дата обращения: 15.04.2026).
4. Концепция и алгоритм обоснования транспортно-логистических схем доставки экспортно-импортных сухих грузов с участием речного транспорта России // Журнал водного транспорта. — 2021. — № 3. — С. 153–165. — URL: <http://journal.vsuwt.ru/index.php/jwt/article/download/190/153> (дата обращения: 15.04.2026).
5. Грузооборот морских портов России за январь–декабрь 2023 года / Ассоциация морских торговых портов (АСОП) // Альта-Софт. — 2024. — URL: https://www.alt.ru/logistics_news/107585/ (дата обращения: 10.04.2026).
6. Тебин В. Международный транспортный коридор «Север–Юг»: через тернии к звёздам? // Российский совет по международным делам. — 2025. — URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/mtk-sever-yug-cherez-ternii-k-zvezdam/> (дата обращения: 15.04.2026).
7. Мощность порта Махачкала планируется увеличить до 11 млн тонн к 2030 году // PortNews. — 2024. — URL: <https://portnews.ru/news/371180/> (дата обращения: 15.04.2026).
8. Завьялов Д. Какие товары и из каких портов экспортирует Россия? // EADaily. — 2024. — URL: <https://eadaily.com/ru/news/2024/08/16/kakie-tovary-i-iz-kakih-portov-eksportiruet-rossiya> (дата обращения: 15.04.2026).
9. Грузовые суда пройдут по Волго-Каспийскому каналу, но причалить смогут не все // Российская газета. — 2024. — URL: <https://rg.ru/2024/11/07/gruzovye-suda-projdut-po-volgo-kaspijskomu-kanalu-no-prichalit-smogut-ne-vse.html> (дата обращения: 15.04.2026).
10. Каспийские порты России в свете новой логистики // Морские вести России. — 2022. — URL: <https://morvesti.ru/exclusive/100291/> (дата обращения: 15.04.2026).
11. Инвестор вложит в модернизацию Махачкалинского морского торгового порта более 7 млрд рублей // PortNews. — 2024. — URL: <https://portnews.ru/news/370321/> (дата обращения: 15.04.2026).

12. Насрулаева Ш. Модернизация Махачкалинского порта — самый важный экономический проект Дагестана // МирМол. — 2026. — URL: <https://mirmol.ru/oficialno/shamsigat-nasrulaeva-modernizacija-mahachkalinskogo-porta-samyj-vazhnyj-jekonomicheskij-proekt-dagestana/> (дата обращения: 15.04.2026).

Статья поступила в редакцию: __. __.2026

Принята к публикации: __. __.2026