

ПОРТЫ, ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО И ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

PORTS, PORT INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT LOGISTICS

Научная статья
УДК 656:327
<https://doi.org/10.24143/2073-1574-2026-3-87-98>
EDN OJXENA

Транспортная логистика в Черноморском регионе с учетом правового статуса проливов и мировых тенденций

Александр Сергеевич Цыганов^{1✉}, Владимир Муратович Цалоев¹, Елена Георгиевна Ильина²

¹Севастопольский государственный университет,
Севастополь, Россия, tsyhanov72@mail.ru✉

²Астраханский государственный технический университет,
Астрахань, Россия

Аннотация. Черноморский регион, в свете последних тенденций развития мировой экономики и геополитики, играет все более заметную роль в обеспечении транспортной логистики в континентальном и даже мировом масштабе, невзирая на определенные трудности, связанные с близостью к театру военных действий. Азово-Черноморское направление является важнейшим вектором развития транспортной логистики России. Через регион проходят узловые транспортные транзитные международные коридоры, в первую очередь морские. Особенностью данного региона являются наличие на морских логистических путях естественных узкостей (Керченский пролив, Черноморская проливная зона и др.), которые при определенных условиях могут представлять существенные затруднения в организации и проведении своевременной эффективной перевозки товаров и грузов между странами, а также регионами мира. Первостепенное влияние на транспортную логистику в регионе оказывает правовой статус черноморских проливов и других узкостей, который имеет особенность изменяться в различных условиях обстановки и времени. Исследованы особенности международных договоров и различных правовых норм в данной сфере, а также их влияние на организацию транспортной логистики через Черноморский регион. Ключевым фактором по регулированию мореплавания и проходу судов как в Черное море, так и из него является подписанная 90 лет назад Конвенция Монтрё, которая и сегодня продолжает регулировать проход торговых судов и военных кораблей. Обращено внимание на существующие определенные особенности прохода Керченского пролива; рассмотрены особенности прохода судов в турецкой зоне влияния, в Эгейском море, наличие потенциальной возможности реализации канала «Стамбул» и проекта «Голубая родина». Проанализированы существующие мировые тенденции, в частности особенности прохода судов в Ормузском и Баб-эль-Мандебском проливах. В зависимости от различных факторов становится очевидным, что достигнуть государству поставленных целей по организации эффективной транспортной логистики в рассмотренном регионе возможно только при всестороннем изучении и анализировании существующей проблематики, что в результате предполагает принятие соответствующих адекватных мер по развитию транзитных международных коридоров с учетом мировых геополитических и экономических тенденций.

Ключевые слова: Черноморский регион, Россия, Черное море, Азовское море, Мировой океан, Керченский пролив, черноморские проливы, транспортная логистика, правовой статус проливов

Для цитирования: Цыганов А. С., Цалоев В. М., Ильина Е. Г. Транспортная логистика в Черноморском регионе с учетом правового статуса проливов и мировых тенденций // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. 2026. № 3. С. 87–98. <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2026-3-87-98>. EDN OJXENA.

Original article

Transport logistics in the Black Sea region, considering the legal status of the straits and global trends

Aleksandr S. Tsyganov¹✉, Vladimir M. Tsaloiev¹, Elena G. Ilyina²

¹Sevastopol State University,
Sevastopol, Russia, tsyhanov72@mail.ru✉

²Astrakhan State Technical University,
Astrakhan, Russia

Abstract. In light of recent global economic and geopolitical trends, the Black Sea region is playing an increasingly significant role in providing transport logistics on a continental and even global scale, despite certain difficulties associated with its proximity to a theater of military operations. The Azov-Black Sea route is a key vector for the development of Russia's transport logistics. Key international transport transit corridors, primarily maritime ones, pass through the region. However, the region is characterized by the presence of natural chokepoints along maritime logistics routes (the Kerch Strait, the Black Sea Strait Zone, and others), which, under certain conditions, can present significant challenges to organizing and executing the timely and efficient transportation of goods and cargo between countries and regions of the world. Furthermore, the legal status of the Black Sea straits and other chokepoints, which is subject to change under various circumstances and over time, has a primary influence on transport logistics in the region. This paper examines the specifics of international treaties and various legal norms in this area, as well as their impact on the organization of transport logistics through the Black Sea region. The Montreux Convention, signed 90 years ago and continuing to regulate the passage of merchant vessels and warships today, is a key factor regulating navigation and the passage of vessels both to and from the Black Sea. Attention is drawn to the specific specifics of passage through the Kerch Strait. Furthermore, the paper examines the specifics of vessel passage in the Turkish zone of influence, the Aegean Sea, and the potential implementation of the Istanbul Canal and the Blue Homeland project. Current global trends, in particular the specifics of vessel passage through the Straits of Hormuz and Bab el-Mandeb, are also analyzed. Depending on the factors considered, it becomes obvious that achieving the state's goals for organizing effective transport logistics in the region under consideration is only possible through a comprehensive study and analysis of existing problems, which ultimately presupposes the adoption of appropriate and adequate measures for the development of international transit corridors, taking into account global geopolitical and economic trends.

Keywords: Black Sea region, Russia, Black Sea, Sea of Azov, World Ocean, Kerch Strait, Black Sea straits, transport logistics, legal status of straits

For citation: Tsyganov A. S., Tsaloiev V. M., Ilyina E. G. Transport logistics in the Black Sea region, considering the legal status of the straits and global trends. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Marine engineering and technologies*. 2026;3:87-98. (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2026-3-87-98>. EDN OJXENA.

Введение

В этом году особого внимания заслуживает важная историческая дата, когда был подписан значимый международный договор, положения которого напрямую касаются транспортной логистики в Черноморском регионе. 21 июля 2026 г. исполнилось 90 лет с момента окончания проведения в швейцарском городе Монтрё Конференции о режиме черноморских проливов и непосредственно подписания Конвенции Монтрё. Данная Конвенция 1936 г. является одним из длительно действующих международных договоров, положения которого соблюдаются и в настоящее время. Конвенция Монтрё определяет порядок прохода как гражданских судов, так и военных кораблей в Черное море и заменяет Конвенцию, подписанную в Лозанне 24 июля 1923 г. [1].

Следует обратить внимание и на важное событие, произошедшее 15 июня 2026 г., которое также

напрямую касается транспортной логистики в регионе. Объявлено окончательное решение международного арбитража в Гааге (Нидерланды) в пользу России по спору между Российской Федерацией и Украиной о правах прибрежного государства в Черном и Азовском морях, а также в Керченском проливе, который длился более 10 лет. Международный суд данным решением в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву юридически определил статус Керченского пролива и Азовского моря [2].

Учитывая активное развитие южного вектора транспортной логистики в РФ и его значимую долю в общем объеме морских перевозок, Азово-Черноморское направление на современном этапе является достаточно перспективным и безальтернативным, несмотря на существующие определенные проблемы, включающие изменения статуса проливов в мире и частичное ограничение прохода судов

отдельными странами, а также непосредственную близость морских путей к району боевых действий в ходе специальной военной операции (СВО). В работе предлагается рассмотреть влияние правового статуса черноморских проливов на развитие морской транспортной логистики в Черноморском регионе с учетом мировых тенденций.

Актуальность проблемы

Несмотря на множественные преимущества морского транспорта, современные тенденции развития транспортной морской логистики указывают на определенные недостатки, в первую очередь касающиеся вопросов прохождения судами различных узкостей (проливов), которые необходимо учитывать при планировании грузоперевозок. Правовой статус проливов в Черноморском регионе является жизненно важным фактором, определяющим устройство системы транспортной логистики, а мировые тенденции в этой сфере оказывают непосредственное влияние на ее формирование.

Материалы исследования

Значимость роли морской логистики для РФ в современных условиях достаточно велика, а в среднесрочной и долгосрочной перспективе для надежного обеспечения экономического развития и национальной безопасности государства будет только возрастать. Учитывая тот факт, что воды Мирового океана покрывают более 70 % поверхности Земли, на перевозку по морским коридорам приходится основная доля грузов и товаров. Морской транспорт осуществляет около 70 % мирового грузооборота, а объем международных морских грузоперевозок составляет еще большую часть от общего объема перевозок международных грузов, а именно более 80 %, при этом на железнодорожный и автомобильный транспорт приходится всего лишь 10 и 5 % соответственно. 08.07.2026 на совещании у Президента РФ В. В. Путина Министр транспорта России А. С. Никитин сообщил, что за первые пять месяцев 2026 г. перевозка грузов в морских портах превысила прошлогодний показатель на 5 %.

В условиях введения многочисленных односторонних ограничений западными странами в отношении РФ, в том числе в сфере морской логистики, а также с учетом формирования торговых отношений с новыми партнерами в странах Глобального Юга, Россия активно перенаправляет свою транспортную логистику [3]. После частичного перекрытия западного вектора транспортной логистики

России основные направления транспортных перевозок сместились на восток, в Азиатско-Тихоокеанский регион, однако объекты транспортной инфраструктуры в восточных регионах страны оказались не способны в полном объеме обеспечить удовлетворение потребностей перевозчиков в связи со значительно возросшим грузопотоком в данном направлении. Кроме того, необходимо учитывать расположение мест формирования грузов, в первую очередь экспортных, которые находятся в европейской части страны, на Урале и Западной Сибири, что с учетом более длинных расстояний от этих мест до восточных портов, чем до южных, существенно увеличивает стоимость доставки товаров и грузов. Объективно перспективными направлениями развития морской логистики представляются маршруты через Азово-Черноморский бассейн, которые ориентированы на Турцию, страны Ближнего Востока, Южной и Восточной Азии (Индию, Китай, страны АСЕАН), а также африканские страны. Перевозка грузов по транспортным маршрутам через Азовское и Черное моря преимущественно независима от действий недружественных стран, при этом транспортная логистика является достаточно оптимальной как по времени, так и по затратам. Порты Черного и Азовского морей, в первую очередь Новороссийск и Туапсе, располагаются намного ближе к основным российским промышленным районам, и, соответственно, протяженность внутренних маршрутов доставки товаров и грузов по России для важнейших производителей и потребителей, расположенных в Центральной России и Сибири, до южных портов значительно короче, чем до восточных и даже балтийских. В настоящее время стоимость фрахта и сроки доставки грузов от российских черноморских портов до турецких в несколько раз меньше, чем от балтийских. Также стоит учитывать, что в последние годы лидерство по грузообороту в России занимают порты Черного и Азовского морей. Обзор характеристик основных российских портов Азово-Черноморского бассейна представлен в таблице. По итогам 2025 г., согласно данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), в Азово-Черноморском бассейне было перевезено 275,7 млн т грузов, в Балтийском бассейне – 273 млн т, в Дальневосточном – 236,5 млн т, в Арктическом – 93 млн т, в Каспийском – 8,1 млн т [4]. Также необходимо принимать во внимание значительный объем перевозок международных товаров и грузов из Каспийского региона, которые приходят из стран Средней Азии и Китая.

Характеристики основных российских портов Азово-Черноморского бассейна*

Characteristics of the main Russian ports of the Azov-Black Sea basin

Порт	Расположение	Технические характеристики	Инфраструктура, грузы, оказываемые услуги
Морской порт Кавказ	Азовское море, Керченский пролив, Россия, Краснодарский край, поселок Чушка	Площадь территории – 46,5 га. Площадь акватории – 36,3016 км ² . Количество причалов – 10 ед. Длина причального фронта – 1 347,64 погонных метра (далее – п. м). Пропускная способность грузовых терминалов – 27 559 300 т/г., в том числе: – наливные – 13 443 580 т/г.; – сухие – 14 115 720 т/г. Максимальные габариты судов, заходящих в порт: – по осадке – 5,3 м; – по длине 150 м; – по ширине 22 м	Грузы: уголь, кокс, удобрения, сера, зерновые. Услуги: рейдовая погрузка (суда дедевейтом до 70 000 т), перевалка, хранение, экспедирование, фрахт судна, перевозки ж.-д. и автомобильным транспортом
Морской порт Темрюк	Россия, Краснодарский край, Таманский полуостров, Темрюкский залив Азовского моря	Площадь территории – 229,2 га. Площадь акватории – 22,68 км ² . Количество причалов – 20 ед. Длина причального фронта – 2 502,08 п. м. Пропускная способность грузовых терминалов – 9 400 000 т/г., в том числе: – наливные – 3 480 000 т/г.; – сухие – 5 800 000 т/г.; – контейнеры – 10 000 ДФЭ/г.; – накатные – 130 000 ед./г. Максимальные габариты судов, заходящих в порт: – по осадке – 4,6 м; – по длине – 140 м; – по ширине – 17,5 м	Инфраструктура: ж.-д. перегрузочный комплекс ООО «Национальная стивидорная компания» в городе Темрюке (вместимость ж.-д. путей – 109 вагонов, ж.-д. ст. Темрюк), тыловые напольные склады, контейнерная площадка на 1 000 TEU, собственная техника и автопарк контейнеровозов и самосвалов. Грузы: насыпные, навалочные, генеральные, тарно-штучные, пиломатериалы, металлы, зерновые, наливные. Услуги: перевалка, хранение, экспедирование, перевозки ж.-д. и автомобильным транспортом, фрахт судна, обработка и хранение контейнеров, фумигация и выдача фитосанитарного сертификата, оформление VGM-сертификата
Морской порт Ейск	Россия, Краснодарский край, Ейский район, Таганрогский залив Азовского моря	Площадь территории – 68,61 га. Площадь акватории – 0,87 км ² . Количество причалов – 15 ед. Длина причального фронта – 2 346,2 п. м. Пропускная способность грузовых терминалов – 6 800 000 т/г., в том числе: – наливные – 1 200 000 т/г.; – сухие – 5 600 000 т/г.; Максимальные габариты судов, заходящих в порт: – по осадке – 4,5 м; – по длине – 150 м; – по ширине 22 м	Грузы: зерновые, удобрения, наливные. Услуги: перевалка, хранение, экспедирование, фрахт судна, перевозки ж.-д. и автомобильным транспортом

Продолжение табл.

The table cont'd

Tsygankov A. S., Tsaloev V. M., Pylya E. G. Transport logistics in the Black Sea region, considering the legal status of the straits and global trends

Порт	Расположение	Технические характеристики	Инфраструктура, грузы, оказываемые услуги
Морской порт Таганрог	Россия, Ростовская область, город Таганрог, Таганрогский залив Азовского моря	Площадь территории – 53,99 га. Площадь акватории – 9,76 км ² . Количество причалов – 11 ед. Длина причального фронта – 1 835,3 п. м. Пропускная способность грузовых терминалов – 4 920 000 т/г., в том числе: – наливные – 2 620 000 т/г.; – сухие – 14 115 720 т/г.; – контейнеры – 50 000 TEU/г. Максимальные габариты судов, заходящих в порт: – по осадке – 4,7 м; – по длине – 149 м; – по ширине – 18 м	Грузы: удобрения, зерновые, уголь, кокс (биг-бэги). Услуги: перевалка, хранение, экспедирование, фрахт судна, перевозки ж.-д. и автомобильным транспортом
Морской порт Ростов-на-Дону	Россия, Ростовская область, город Ростов-на-Дону, река Дон	Площадь территории – 284,23 га. Площадь акватории – 12,84 км ² . Количество причалов – 54 ед. Длина причального фронта – 8 978,9 п. м. Пропускная способность грузовых терминалов – 12 853 350 т/г., в том числе: – наливные – 3 154 150 т/г.; – сухие – 9 632 000 т/г.; – контейнеры – 5 600 ДФЭ/г. Максимальные габариты судов, заходящих в порт: – по осадке – 3,5 м; – по длине – 140 м; – по ширине – 16,7 м	Грузы: уголь, кокс, удобрения, зерновые, пиломатериалы. Услуги: перевалка, хранение, экспедирование, фрахт судна, перевозки ж.-д. и автомобильным транспортом
Морской порт Новороссийск	Расположен в Новороссийской (Цемесской) бухте на побережье Черного моря	Площадь территории – 238 га. Площадь акватории – 344 км ² . Количество причалов – 88 ед. Порт доступен для захода судов: – на внутренней акватории – длиной до 295,2 м, шириной до 45,04 м, осадкой до 13,1 м; – на внешнем рейде – с осадкой до 19 м; – на выносных причальных устройствах КТК-1 и КТК-2 – длиной до 324 м, шириной до 58 м, осадка неограниченна. Длина причального фронта – 15 287,72 п. м. Период навигации – круглогодичный. Пропускная способность грузовых терминалов – 152 110 000 т/г., в том числе: – наливные – 112 750 000 т; – сухие – 31 504 000 т; – контейнеры – 652 000 TEU	Услуги: перевалка генеральных, навалочных, контейнерных, продовольственных грузов, лесоматериалов, сырой нефти и нефтепродуктов. В последние годы загрузка порта была невысокой из-за ограниченного числа судов, готовых заходить в условиях санкций

Окончание табл.

Ending of table

Порт	Расположение	Технические характеристики	Инфраструктура, грузы, оказываемые услуги
Морской порт Керчь	Расположен на восточном побережье Крыма, в западной части Керченского пролива (он соединяет Азовское и Черное моря)	Незамерзающий порт, навигация ведется круглогодично. Протяженность причального фронта – 4 935 м (включая плавучие причалы). Пропускная способность: – у причалов – до 2 500 т/г. (генеральные грузы, контейнеры, колесная техника, зерно); – на рейде (якорная стоянка) – до 1 000 000 т. Максимальные габариты судов: – у причалов – длина до 200 м, осадка до 8 м; – на якорной стоянке – осадка до 20 м в грузу	Акватория порта разделена на несколько участков. Участок № 1. Грузопассажирский терминал «Крым» (паромная переправа, связывает Крым и Краснодарский край). Участок № 2. Керченский торговый порт. Участок № 3. Керченский рыбный порт. Участок № 4. Порт «Камыш-Бурун». Участок № 5. Якорная стоянка № 471 (подрайоны А, В, С). Участки № 6 и 7. Акватории рыбопромышленных предприятий. Складские площади: открытые площадки – 140 000 м ² , крытые склады – 12 000 м ² . Емкость резервуаров – 55 000 т. Грузы: навалочные (уголь, металллом, инертные материалы), генеральные, наливные, контейнеры, накатные. Есть опыт перевалки опасных грузов (2, 3, 4 и 9 классов ИМО) В последние годы загрузка порта была невысокой из-за ограниченного числа судов, готовых заходить в условиях санкций
Морской порт Севастополь	Расположен на восточном берегу Камышовой бухты, а также включает акватории Севастопольской, Казачьей и Балаклавской бухт	Площадь территории – 28,9 га. Причалы: всего 11 причалов общей протяженностью 1 770 м; из них 9 – для грузовых операций (общая длина грузовых причалов – 1 277 м) и 2 пассажирских причала (длиной 200 и 135 м) в центральной части города. Глубины причалов – от 6 до 10 м. Ограничения по габаритам судов: – в Севастопольской бухте: длина – 215,4 м, осадка – 11,73 м; – в Камышовой бухте: длина – 225 м, осадка – 11,5 м; – в Балаклавской бухте: длина – 76 м, осадка – 5 м. Пропускная способность по типам грузов: – тарно-штучные и навалочные – 3 040 000 т/г., – наливные 1 920 000 т/г. Перерабатывающая способность: среднесуточная выгрузка – 168 вагонов	Акватория: внутренний и внешний рейды. На внешнем рейде – 2 якорные стоянки. Внутренний рейд защищен 3-я молами (западным, восточным и внутренним). У порта естественный фарватер. Для подхода в верховье Севастопольской бухты прорыт судоходный канал (длина – 1 130 м, ширина – 45 м, глубина – 8 м). Складские площади: открытые склады – 74 000 м ² , закрытые (в капитальных зданиях) – 16 250 м ² . Грузы: генеральные (черные и цветные металлы, грузы в упаковке, техника, негабаритные, рыбная продукция), навалочные (металллом, песок, зерно) и наливные (нефть, нефтепродукты, масло). Есть возможность рейдовой дозагрузки. В последние годы загрузка порта была невысокой из-за ограниченного числа судов, готовых заходить в условиях санкций

* Составлено по [5].

Таким образом, развитие транспортной и портовой инфраструктуры Азово-Черноморского региона имеет принципиальное значение, учитывая совре-

менные тенденции ориентирования российской транспортной логистики в южном направлении.

В Южном федеральном округе России сосредоточена транспортно-коммуникационная инфраструктура всех видов транспорта. Одним из путей развития водного транспорта Юга России является объединение морских портов Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов в единую транспортно-логистическую систему. Эта система обеспечит вза-

имодействие Республики Крым с южными и с центральными регионами России, позволит снизить стоимость перевозок и сбалансировать транспортные потоки. На рис. 1 представлена схема водного сообщения Юга России в межрегиональном и международном направлениях.



Рис. 1. Схема водного сообщения Юга России в межрегиональном и международном направлениях

Fig. 1. The scheme of water communication in the South of Russia in the inter-regional and international directions

Возрастает роль морских проливов между Азовским и Черным морями. В Черноморском регионе существует несколько обладающих уникальным географическим положением проливов – единственных естественных транспортных коридоров, соединяющих Азовское и Черное моря через Средиземное море с Мировым океаном, что делает их геостратегическими транзитными коммуникациями, через которые осуществляется значительный поток товаров и грузов. При этом проливы являются проблемным узким местом в морской логистике, что требует довольно тщательного планирования перевозок и несения дополнительных расходов на обеспечение проводки судов. Вследствие наличия естественных препятствий и сложности навигации в проливах требуется высокая квалификация персонала и существует возможность увеличения сроков доставки грузов. Рассмотрим ряд особенностей правового статуса проливов Черноморского региона.

Керченский пролив

Керченский пролив расположен в северо-восточной части Черного моря и соединяет его с Азовским и далее по внутренним водным путям с Каспийским и другими морями, омывающими берега России. Имеется возможность свободного

прохода как гражданских судов, так и военных кораблей из/в Черное море. Сегодня Керченский пролив связывает пространства открытого моря с внутренними водами одного прибрежного государства, а именно РФ. До 2014 г. пролив был разделен между Россией и Украиной, причем морской судоходный Керчь-Еникальский канал принадлежал Украине, что создавало определенные трудности для свободного судоходства (рис. 2). В то время Украина монополизировала право пользования судоходным каналом, в том числе устанавливала размер стоимости прохода и взимала плату за проход в одностороннем порядке со всех судов, включая российские. Такая особенность статуса пролива в любой момент могла обернуться также немотивированным отказом в прохождении судов через судоходный канал. Плата Украине за проход по судоходному каналу с учетом лоцманских и навигационных услуг, а также других сборов, по данным Министерства транспорта РФ, для российских судов составляла порядка 15 млн долл. в год [6]. Так, в начале 2003 г. возник кризис вокруг острова Тузла, при этом уже в декабре этого года президенты РФ и Украины подписали «Договор о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива».



Рис. 2. Особенности прохода Керченского пролива до 2014 г.

Fig. 2. Features of the passage of the Kerch Strait until 2014

Начиная с 2014 г. Керченский пролив де-факто полностью принадлежит РФ. С 2022 г. Азовское море де-факто стало внутренним морем РФ, а с 15 июня 2026 г. де-юре официально признан статус Керченского пролива и Азовского моря как внутренних вод, являющихся частью суверенной государственной территории России. Так, начиная с 2016 г. Международный арбитраж провел разбирательство между РФ и Украиной и принял окончательное решение о правах прибрежного государства в Керченском проливе, Азовском море и водах Черного моря вокруг Крыма в соответствии с процедурой, которая определена Приложением VII к Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Исходя из того, что после распада СССР Керченский пролив и Азовское море сохранили статус внутренних вод, суд не признал Керченский пролив международным проливом, на который распространяется режим транзитного прохода для судов всех государств, в соответствии с чем международный статус пролива с правом прохода судов всех стран, включая военные корабли, на котором настаивала Украина при поддержке западных стран, был отклонен. Также судом отклонено требование Украины признать в форме «усугубления спора» после 2022 г. нарушение международного права провозглашение российского суверенитета над всем Азовским морем вследствие вхождения в состав РФ Донецкой Народной Республики, Херсонской и Запорожской областей. Кроме этого, действия России при постройке Крымского моста, который якобы мешал судоходству, и проведение проверок судов в Керченском проливе сотрудниками пограничной службы ФСБ признаны не противоречащими Конвенции ООН по морскому праву. В связи с изложенным в настоящее время ничто в решении международного арбитража не препятствует РФ осуществлять свой суверенитет в морских простран-

ствах, прилегающих к Крымскому полуострову, Азовскому морю и Керченскому проливу [2].

В связи с тем, что Керчь-Еникальский судоходный канал довольно сложный в обеспечении мореплавания, Россией была создана современная система обеспечения, что, соответственно, требует значительных финансовых затрат по поддержанию фарватера в работоспособном состоянии (необходимой глубины и ширины), необходимости регулирования движения судов, прохода судна под мостом и других мероприятий. Установлены определенные сборы, различные по размерам для российских и иностранных судов, в среднем без навигации и лоцмана РФ получает для иностранных судов от 10 руб. за 1 брутто-тонну и до 5 руб. для отечественных судов, что намного ниже, чем в других регионах мира.

Проливная зона «Босфор – Мраморное море – Дарданеллы»

В юго-западной части Черного моря пролив Босфор между Европой и Малой Азией соединяет Черное море с Мраморным, а пролив Дарданеллы соединяет Мраморное море с Эгейским и далее со Средиземным морями с последующим выходом в Атлантический (через пролив Гибралтар) и Индийский (через Суэцкий канал, Красное море и Баб-эль-Мандебский пролив) океаны. Следует отметить, что СССР через Черноморскую проливную зону осуществлял более половины оборота своей внешней торговли. В настоящее время через проливы осуществляются перевозки значительного объема товаров и грузов, в том числе перевозятся около 20 % мирового экспорта пшеницы. Если рассматривать объемы российских грузоперевозок, то сегодня порт Новороссийск является лидером среди морских портов России по грузообороту по итогам прошедшего 2025 г., при этом суммарный

объем перевалки грузов достиг 168 млн т (больше на 2 %, чем в 2024 г.). Доля порта составляет 19 % совокупного грузооборота портов России [7].

Необходимо отметить, что статус черноморских (турецких) проливов на протяжении веков многократно изменялся. Так, Черное море стало полностью закрытым для прохода любых иностранных судов после завоевания турками-османами Константинополя в 1453 г., превратившись в «турецкое» озеро, или «гарем султана» [8]. В XIX в., по условиям Ункяр-Искелесийского договора между Россией и Турцией в 1833 г., Россия получила самые выгодные условия и контроль за функционированием черноморских проливов, русские корабли могли беспрепятственно проходить в воды Средиземного моря. Такой статус проливов в течение XIX в. повторился дважды. Также дважды в XIX в. повторился статус долговременного перекрытия черноморских проливов для прохода кораблей всех государств, при этом русские корабли были заперты в Черном море. Проливная зона перекрывалась декларативно для всех стран, а в действительности только для России, т. к. Турция не могла перекрыть проливы для себя и для своих союзников, что впоследствии доказал опыт Крымской войны 1853–1856 гг., когда был осуществлен проход в Черное море флотов Великобритании, Франции и других стран-союзников. В XX в. происходило полное открытие проливов для всех военных кораблей и судов, либерализация прохода и переход проливов под международный контроль. Был установлен приоритет черноморских стран над нечерноморскими, но при этом Россия не контролировала черноморские проливы, которые находились под национальным контролем Турции [9]. Современный статус проливов определен положениями действующей Конвенции Монтрё 1936 г., подписанной 90 лет назад на Конференции о режиме Черноморских проливов, проходившей 22 июня – 21 июля 1936 г. в Швейцарии (Монтрё) с участием СССР, Турции, Великобритании, Франции, Болгарии, Румынии, Греции, Югославии, Австралии и Японии. В этом случае очень важна добрая воля Турции и ее приверженность строго выполнять положения Конвенции Монтрё. Так, например, 27 февраля 2022 г. Турция через три дня после начала СВО перекрыла проливы для военных кораблей всех государств, согласно статье 19 Конвенции Монтрё, и впервые с 1941 г. повторила дипломатический механизм, идентифицировав конфликт между Украиной и Россией как войну [1]. При этом, согласно статье 38 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., обеспечивается право беспрепятственного транзитного прохода через проливы, в чем имеется явное противоречие [10]. Однако Турция до настоящего времени не подписала и не ра-

тифицировала Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., т. е. положения Конвенции Монтрё имеют приоритет в связи с более ранним подписанием данного договора.

Следует отметить, что турецкими властями с торговых судов при проходе проливов Босфор и Дарданеллы взыскиваются установленные сборы, которые рассчитываются на основе тоннажа судов в рамках приложения 1 к Конвенции Монтрё и привязаны к золотому франку 30-х гг. XX в. в пересчете на долл. США. При этом в рамках ежегодной ревизии тарифов с июля 2026 г. Турцией повышены сборы за проход судов через черноморские проливы на 15 %, что составит 6,7 долл. США за тонну (в 2025 г. было 5,83 долл. США, что в среднем составляло от 15 до 30 тыс. долл. с каждого судна). Отдельного внимания заслуживает тот факт, что начиная с 2022 г. Турция каждый год повышает тарифы за проход судов через проливы, хотя до этого времени сбор составлял всего 0,8 долл. США за тонну. По данным турецкого министерства транспорта, в 2025 г. через черноморские проливы прошло более 40 тыс. судов [11].

Канал «Стамбул»

Под предлогом уменьшения экстремальной загруженности существующего пролива Босфор в 2011 г. президентом Турции Р. Т. Эрдоганом (в то время премьер-министром) был анонсирован проект строительства судоходного канала «Стамбул», параллельного Босфору (длиной 45 км и шириной 275 м, пропускной способностью около 160 судов в день), на который не будут распространяться положения Конвенции Монтрё. Стоимость проекта оценивается в 15–20 млрд долл. По состоянию на июль 2026 г. строительство не начато, т. к. проект требует значительных инвестиций, которые пока не найдены. В случае реализации проекта по созданию канала «Стамбула» статус канала будет определен как национальный и искусственный, что позволит Турции регулировать не только прохождение военных кораблей, но и гражданскую транспортную логистику.

Эгейское море

Важно подчеркнуть, что не только Черноморские проливы, но и судоходные пути в Эгейском море могут быть проблемными узкостями для прохода судов. Почти все острова Эгейского моря (более 480 островов) принадлежат Греции, и, соответственно, все морские маршруты проходят через них. При этом Турция не признает отдельные положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в том числе положение о том, что острова имеют равные с материками права на морские зоны, а именно – в Эгейском море территориальное море должно сохраняться размером 6, а не 12 м/миль. Необходимо

также учитывать анонсированное принятие в Турции законопроекта (Концепции) «Голубая родина» о зонах национальной морской юрисдикции, основанного на собственной трактовке морских зон и континентального шельфа, который расширит претензии Турции в Эгейском и Черном морях, а также в Восточном Средиземноморье [12].

Ормузский и Баб-эль-Мандебский проливы

Рассматривая современные мировые тенденции в морской логистике, следует обратить особое внимание на изменение статуса Ормузского пролива. До начала боевых действий по международным маршрутам через Ормузский пролив все суда проходили бесплатно. С конца февраля 2026 г. пролив фактически оказался под серьезными ограничениями, хотя отдельные суда проходили по маршруту, одобренному Тегераном. В последующем Иран представил новый порядок прохода судов, судовладельцы должны были направлять уведомления в иранское управление портов и судоходства, в том числе производить оплату за проход судна. В настоящее время Иран и Оман совместно продвигают план по взиманию платы за прохождение через Ормузский пролив, несмотря на публичные возражения других стран. Власти Ирана заявляют, что пролив – под полным суверенитетом Ирана и Омана, т. к. находится в их территориальных водах, а также будущее управление проливом не будет прежним. По причине того, что Иран и Оман долгие годы обеспечивали безопасность судоходства, обозначение маршрутов, экологический контроль, спасательные работы и другие услуги в проливе фактически бесплатно, суда, проходящие через Ормузский пролив, должны будут платить сборы за помощь в навигации и контроль загрязнения.

Необходимо учитывать возможное закрытие прохода судов через Баб-эль-Мандебский пролив. Так, еще в мае 2026 г. йеменские хуситы объявили о запрете судоходства для израильских судов, как военных, так и торговых. А уже в июле 2026 г. ху-

ситы заявили, что перекрывают транспортную логистику для Саудовской Аравии, при этом эскалация конфликта продолжается. В будущем могут также возникнуть подобные проблемы в других мировых проливах зонах.

Заключение

Черноморские проливы являются ключевым пространством для реализации интересов РФ в восточном и южном векторах развития российской внешней политики и экономики. При этом следует учитывать мировые тенденции по ограничению судоходства отдельными странами [13]. Правовой статус проливов существенно влияет на формирование транспортной логистики в регионе и мире в целом, т. к., с одной стороны, он обеспечивает баланс интересов стран региона и мировых акторов, а с другой – зависит от политических решений руководства стран, контролирующих проливы, что создает риски для транзита грузов и может увеличить сроки и затраты на перевозку товаров и грузов. С учетом всех вышеизложенных факторов становится очевидным, что проливы остаются критически важным, но одновременно самым уязвимым местом в транспортной логистике Юга России.

Черноморские проливы являются также важным звеном в проекте создания единой транспортно-логистической системы Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов. Основные цели создания такой системы, как мы писали ранее, обеспечить взаимодействие Республики Крым с южными и с центральными регионами России, снизить стоимость перевозок и сбалансировать транспортные потоки.

Достижение целей в этих условиях зависит от умения прогнозировать и планировать, своевременно реагировать на геополитические вызовы, развивать существующую и создавать новую транспортную и портовую инфраструктуру, одновременно – с целью исключения зависимости от проблемных узких мест – развивать альтернативные транзитные маршруты.

Список источников

1. Конвенция Монтрё. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901884247> (дата обращения: 01.07.2026).
2. О победе России в международном арбитраже по правам прибрежного государства в Черном море, Азовском море и Керченском проливе. URL: https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2118929/ (дата обращения: 01.07.2026).
3. Цыганов А. С., Цалоев В. М., Ильина Е. Г. Современное состояние морской логистики международных транспортных коридоров в Черноморско-Каспийском регионе // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Морская техника и технология. 2026. № 1. С. 117–124. DOI 10.24143/2073-1574-2026-1-117-124.
4. Бирюков А. Как трансформируются российские морские пути. URL: <https://expert.ru/expertise/arkhiv/infrastructure-proekty/transport-pro/logistika-smotrit-na-yug> (дата обращения: 01.07.2026).
5. Морские порты и терминалы России: справочник-2026. URL: <https://www.calameo.com/books/0059951-58dd25-d4a9e37c> (дата обращения: 01.07.2026).
6. Шавлохова М., Мошкин М. Россия сэкономит огромные деньги. URL: <https://vz.ru/politics/2014/3/9/676090.html> (дата обращения: 01.07.2026).
7. Рейтинг морских портов России по грузообороту в 2025 году. URL: <https://www.metalinfo.ru/ru/news/1808->

33?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (дата обращения: 01.07.2026).

8. Немцев В. В., Ирхин А. А. Черноморские проливы – невидимые нити стабильности юга России и Евразии // Мор. коллегия Рос. Федерации. Сер.: Морская наука и техника национальная безопасность. 2025. № 25. С. 12–15.

9. Москаленко О. А., Мурадов Г. Л., Ирхин А. А., Демешко Н. Э., Нагорняк К. И. Конвенция Монтрё после начала СВО. Статус-кво или денонсация: дискурс международных акторов и возможные геополитические последствия для Черноморского региона // Вестн. Рос. ун-та дружбы народов. Сер.: Международные отношения. 2023. Т. 23. № 4. С. 643–661. <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2023-23-4-643-661>.

10. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (1994 год). 272 с. URL: <https://www.wipo.int/wipolex/ru/treaties/textdetails/12689> (дата обращения: 01.07.2026).

11. Турция с июля на 15 % повысит сборы за проход судов через Босфор и Дарданеллы. URL: <https://tass.ru/ekonomika/27769131> (дата обращения: 01.07.2026).

12. Колесникова М. Турция – стратегические мечты о Голубой Родине / Междунар. жизнь. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/56119> (дата обращения: 01.07.2026).

13. Цыганов А. С. Значимость транзитной роли Черноморского региона в условиях современной геополитической ситуации // Парадигмы истории и обществ. развития. 2026. № 33. С. 51–55.

References

1. *Konvenciya Montre* [The Montreux Convention]. Available at: <https://docs.cntd.ru/document/901884247> (accessed: 01.07.2026).

2. *O pobede Rossii v mezhdunarodnom arbitrazhe po pravam pribrezhnogo gosudarstva v Chernom more, Azovskom more i Kerchenskom prolive* [Russia's victory in international arbitration on the rights of a coastal State in the Black Sea, the Sea of Azov and the Kerch Strait]. Available at: https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2118929/ (accessed: 01.07.2026).

3. Cyganov A. S., Caloev V. M., Il'ina E. G. Sovremennoe sostoyanie morskoy logistiki mezhdunarodnykh transportnykh koridorov v Chernomorsko-Kaspijskom regione [The current state of maritime logistics of inter-national transport corridors in the Black Sea-Caspian region]. *Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Morskaya tekhnika i tekhnologiya*, 2026, no. 1, pp. 117-124. DOI 10.24143/2073-1574-2026-1-117-124.

4. Biryukov A. *Kak transformiruyutsya rossijskie morskije puti* [How Russian sea routes are being transformed]. Available at: <https://expert.ru/expertise/arkhiv/infrastrukturnye-proekty/transport-pro/logistika-smotrit-na-yug> (accessed: 01.07.2026).

5. *Morskie porty i terminaly Rossii: spravochnik-2026* [Russian seaports and terminals: Reference book-2026]. Available at: <https://www.calameo.com/books/005995158dd25d4a9e37c> (accessed: 01.07.2026).

6. Shavlokhova M., Moshkin M. *Rossiya sekonomit ogromnye den'gi* [Russia will save a lot of money]. Available at: <https://vz.ru/politics/2014/3/9/676090.html> (accessed: 01.07.2026).

7. *Rejting morskikh portov Rossii po gruzooborotu v 2025 godu* [Rating of Russian seaports by cargo turnover in 2025]. Available at: https://www.metalinfo.ru/ru/news/1808-33?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (accessed: 01.07.2026).

8. Nemcev V. V., Irhin A. A. Chernomorskie proliвы – nevidimye niti stabil'nosti yuga Rossii i Evrazii [The Black Sea

Straits are invisible threads of stability in southern Russia and Eurasia]. *Morskaya kollegiya Rossijskoj Federacii. Seriya: Morskaya nauka i tekhnika nacional'naya bezopasnost'*, 2025, no. 25, pp. 12-15.

9. Moskalenko O. A., Muradov G. L., Irhin A. A., Demeshko N. E., Nagomyak K. I. Konvenciya Montre posle nachala SVO. Status-kvo ili denonsaciya: diskurs mezhdunarodnykh aktorov i vozmozhnye geopoliticheskie posledstviya dlya Chernomorskogo regiona [The Montreux Convention after the start of its Status quo or denunciation: the discourse of international actors and possible geopolitical consequences for the Black Sea region]. *Vestnik Rossijskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Mezhdunarodnye otnosheniya*, 2023, vol. 23, no. 4, pp. 643-661. <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2023-23-4-643-661>.

10. *Konvenciya Organizacii Ob"edinennykh Nacij po morskomu pravu (1994 god)* [United Nations Convention on the Law of the Sea (1994)]. 272 p. Available at: <https://www.wipo.int/wipolex/ru/treaties/textdetails/12689> (accessed: 01.07.2026).

11. *Turciya s iyulya na 15 % povysit sbory za prohod sudov cherez Bosfor i Dardanelly* [Turkey will raise fees for passage of ships through the Bosphorus and the Dardanelles by 15% from July]. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/27769131> (accessed: 01.07.2026).

12. Kolesnikova M. Turkiya – strategicheskie mechy o Goluboj Rodine [Kolesnikova M. Turkey – strategic dreams of a Blue Homeland]. *Mezhdunarodnaya zhizn'*. Available at: <https://interaffairs.ru/news/show/56119> (accessed: 01.07.2026).

13. Cyganov A. S. Znachimost' tranzitnoj roli Chernomorskogo regiona v usloviyah sovremennoj geopoliticheskoy situacii [The importance of the transit role of the Black Sea region in the current geopolitical situation]. *Paradigmy istorii i obshchestvennogo razvitiya*, 2026, no. 33, pp. 51-55.

Статья поступила в редакцию 02.07.2026; одобрена после рецензирования 24.07.2026; принята к публикации 10.08.2026
The article was submitted 02.07.2026; approved after reviewing 24.07.2026; accepted for publication 10.08.2026

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. Tsaloiev – 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

