

Научная статья

Original article

УДК 656.615

doi: 10.55186/2413046X\_2025\_10\_11\_271

**ИНФРАСТРУКТУРНАЯ И ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДИНАМИКА  
МОРСКИХ ПОРТОВ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ В 2010–2024 ГГ.**

**INFRASTRUCTURE AND PRODUCTION DYNAMICS OF THE  
SEAPORTS OF KRASNODAR KRAI IN 2010–2024**



**Турлучев Антон Павлович**, аспирант кафедры экономической, социальной и политической географии, ФГБОУ ВО Кубанский государственный университет, Краснодар, E-mail: [turluchev.a.p@gmail.com](mailto:turluchev.a.p@gmail.com)

**Turluchev Anton Pavlovich**, Postgraduate Student, Department of Economic, Social and Political Geography, Kuban State University, Krasnodar, E-mail: [turluchev.a.p@gmail.com](mailto:turluchev.a.p@gmail.com)

**Аннотация.** В статье анализируется инфраструктурная и производственная динамика морских портов Краснодарского края в 2010–2024 гг. На основе официальных данных о параметрах территорий, акваторий, причального фронта, складских мощностей и пропускной способности терминалов исследуются масштабы и направления изменений в региональной портовой системе. Задачей работы является выявление характера инфраструктурных преобразований и их влияния на функциональную специализацию портов. Показано, что порты развивались по различным траекториям: наиболее значимые изменения коснулись Новороссийска, Тамани, Кавказа и Сочи, где расширение причальных линий, изменение конфигурации акваторий и модернизация терминальной базы обеспечили рост производственных мощностей. В то же время порты Ейск, Геленджик и Анапа сохраняли

стабильность ключевых показателей и не демонстрировали существенного изменения структуры деятельности. Установлено, что модернизация технической инфраструктуры прямо связана с увеличением мощности терминалов и перераспределением ролей между портами внутри региональной системы.

Результаты исследования позволяют уточнить направления структурной диверсификации портовой деятельности, показать различия между портами универсального и нишевого типа и определить факторы, формирующие современную конфигурацию портовой системы Краснодарского края. Сделан вывод, что инфраструктурная динамика выступает ключевым драйвером изменений в функциональной специализации портов, объясняет их неоднородное развитие в условиях трансформации внешнеэкономических связей и определяет структурные изменения портовой системы региона.

**Abstract.** The article examines the infrastructure and production dynamics of the seaports of Krasnodar Krai in 2010–2024. Based on official data on port territories, water areas, berth length, storage capacities, and terminal throughput, the study identifies the scale and directions of changes within the regional port system. The aim of the research is to determine the nature of infrastructure transformation and its influence on the functional specialization of the ports. The analysis shows that the ports followed different development trajectories. The most significant transformations occurred in Novorossiysk, Taman, Kavkaz, and Sochi, where the expansion of berth lines, modifications of water areas, and modernization of terminal facilities ensured substantial growth in handling capacity. At the same time, the ports of Yeysk, Gelendzhik, and Anapa maintained stable infrastructure parameters and did not demonstrate notable shifts in their operational profiles. The study establishes a direct relationship between infrastructure modernization and the increase in terminal capacity, which determines the redistribution of functions among ports within the regional system.

The results of the study make it possible to refine the directions of structural diversification in port activities, to demonstrate the distinctions between universal and niche ports, and to identify the factors shaping the current configuration of the port system of Krasnodar Krai. It is concluded that infrastructure dynamics act as a key driver of changes in the functional specialization of ports, explain their uneven development under the transformation of external economic relations, and determine the structural shifts within the region's port system.

**Ключевые слова:** морские порты, портовая инфраструктура, производственная динамика, структурная диверсификация, территориальное развитие, грузовые терминалы, пропускная способность, функциональная специализация, портовая система, Краснодарский край

**Keywords:** seaports, port infrastructure, production dynamics, structural diversification, territorial development, cargo terminals, throughput capacity, functional specialization, port system, Krasnodar region

### **Введение**

Морские порты Краснодарского края занимают ключевое место в транспортной системе Азово-Черноморского бассейна России и обеспечивают значительную долю внешнеторговых перевозок страны. За последние полтора десятилетия их инфраструктура и производственная структура претерпели существенные изменения, обусловленные внешнеэкономической конъюнктурой, технологическим развитием и перераспределением грузопотоков внутри бассейна. Наблюдаемые изменения влекут необходимость комплексного анализа изменений пространственных и технических параметров морских портов и их функционального профиля.

Существующие исследования развития морских портов преимущественно сосредоточены на институциональных и логистических аспектах [1, 2]. Динамика портовой инфраструктуры рассматривается реже [3, 4], что не обеспечивает целостного представления о влиянии производственно-

технических изменений на специализацию портов и их место в портовой системе региона.

Актуальность настоящего исследования определяется необходимостью системного описания изменений 2010–2024 гг., и выявления основных направлений структурной диверсификации портовой деятельности в Краснодарском крае. Особое внимание уделяется тому, как инфраструктурная модернизация сочетается с перераспределением грузов между портами, что определяет их специализацию.

Цель работы состоит в том, чтобы на основе анализа пространственных, технических и производственных параметров установить особенности инфраструктурной и функциональной динамики морских портов Краснодарского края и определить её связь с процессами диверсификации портовой деятельности. Полученные результаты позволяют уточнить современные тенденции развития региональной портовой системы.

### **Материалы и методы**

Материалы исследования включают официальные данные о пространственных и технических параметрах морских портов Краснодарского края, содержащиеся в распоряжениях Правительства Российской Федерации «О внесении сведений о морском порте ... в реестр морских портов Российской Федерации» [5–13] в редакциях 2010–2024 гг., материалах сайтов Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края, Росморпорта, Росстата.

Для обработки исходных данных применялись методы прямого сопоставления, позволяющие фиксировать изменения инфраструктурных характеристик портов во времени. Динамика каждого показателя рассчитывалась на основе сравнения значений за 2010, 2014 и 2024 гг., что обеспечивало возможность выявления направлений роста, сокращения или стагнации. Относительные изменения параметров определялись путём

вычисления показателей динамики относительных величин структуры, что позволило сравнить порты с различным масштабом инфраструктуры.

Производственные показатели анализировались методом группировки по типам грузов. Суммарные мощности терминалов разделялись на сегменты сухих, наливных, контейнерных и пассажирских операций, после чего выполнялось сравнение их объёмов и их изменений за исследуемый период. Такой способ обработки данных позволил определить величины расширения или сужения отдельных функциональных направлений.

Для выявления связи между инфраструктурными и производственными изменениями использовалось параллельное сопоставление динамики технических характеристик (причальный фронт, складские площади, акватория) с динамикой пропускных мощностей по видам грузов. Это позволило установить, какие элементы инфраструктуры обеспечивали увеличение мощности терминалов и изменение структуры портовой деятельности.

Все количественные расчёты выполнялись на основе сводных таблиц. Итоги обработки данных легли в основу последующего анализа инфраструктурной и производственной динамики морских портов региона.

### **Результаты**

Анализ производственно-инфраструктурных показателей 2010–2024 гг. позволяет выявить основные направления структурной диверсификации морских портов Краснодарского края и степень сбалансированности их профилей. В 2010–2024 гг. наибольшие пространственные сдвиги пришлись на порты Тамань, Кавказ, Сочи и Новороссийск, в то время как Геленджик и Ейск по площадным параметрам оставались статичны (табл. 1, рис. 1).

Территория порта Новороссийск последовательно увеличивалась с 238 до 280 га (+17%), при неизменной площади акватории (344 км<sup>2</sup>). Количество причалов практически не изменилось (с 88 до 87), однако длина причального

фронта увеличилась примерно на 1 км (с 15288 до 16286 п.м.), что свидетельствует о технической модернизации.

Наиболее выраженные технические изменения наблюдались в морском порту Тамань. Территория увеличилась с 36,5 до 41,1 га, акватория – с 89,5 до 99,2 км<sup>2</sup>; число причалов – с 1 до 13, а длина причального фронта – с 176,2 до 4 334 п.м. (рост в 24 раза). Масштабное строительство вывело порт в разряд инфраструктурных «ядер» Азово-Черноморского побережья.

Таблица 1. Технические показатели морских портов Краснодарского края в 2010-2024 гг.

Порт	Год	Площадь				Количество причалов	Длина причального фронта морского порта, п.м
		Территории морского порта, га	акватории морского порта, км <sup>2</sup>	складов (тыс. м <sup>2</sup> )			
				крытых	открытых		
Новороссийск	2010	238,0	344,0	95,1	696,5	88	15287,7
	2024	279,6	344,0	85,2	787,2	87	16286,0
Анапа	2010	1,5	2,1	0,4	1,0	5	589,0
	2024	3,1	2,1	0,4	1,0	6	828,0
Сочи	2010	38,3	17,7	3,0	1,1	20	2390,0
	2024	24,7	17,7	2,9	34,0	40	4332,9
Геленджик	2010	6,7	10,7	2,2	35,1	9	795,8
	2024	6,7	10,7	2,2	35,1	9	795,8
Ейск	2010	68,6	0,9	25,7	133,7	15	2649,0
	2024	68,6	0,9	38,0	107,4	15	2346,2
Темрюк	2010	229,2	22,7	3,3	153,5	10	1394,8
	2024	229,2	22,7	14,0	228,6	22	2833,8
Тамань	2010	36,5	89,5	0,0	0,0	1	176,2
	2024	41,1	99,2	17,0	276,0	13	4333,5
Кавказ	2010	46,5	23,2	3,0	40,0	8	988,0
	2024	46,5	100,2	10,8	293,4	10	1347,6
Туапсе	2010	37,8	34,3	8,4	43,9	30	4817,6
	2024	37,8	25,2	23,4	50,6	36	5877,1

При стабильности площади территории (46,5 га), акватория морского порта Кавказ увеличилась почти в четыре раза (с 23,2 до 100,0 км<sup>2</sup>), число

причалов – с 8 до 10, длина причального фронта – с 988 до 1 348 п.м., а складские площади многократно расширены. Такая динамика отражает переориентацию на более интенсивную рейдовую/перевалочную работу и перераспределение грузопотоков в районе Керченского пролива.

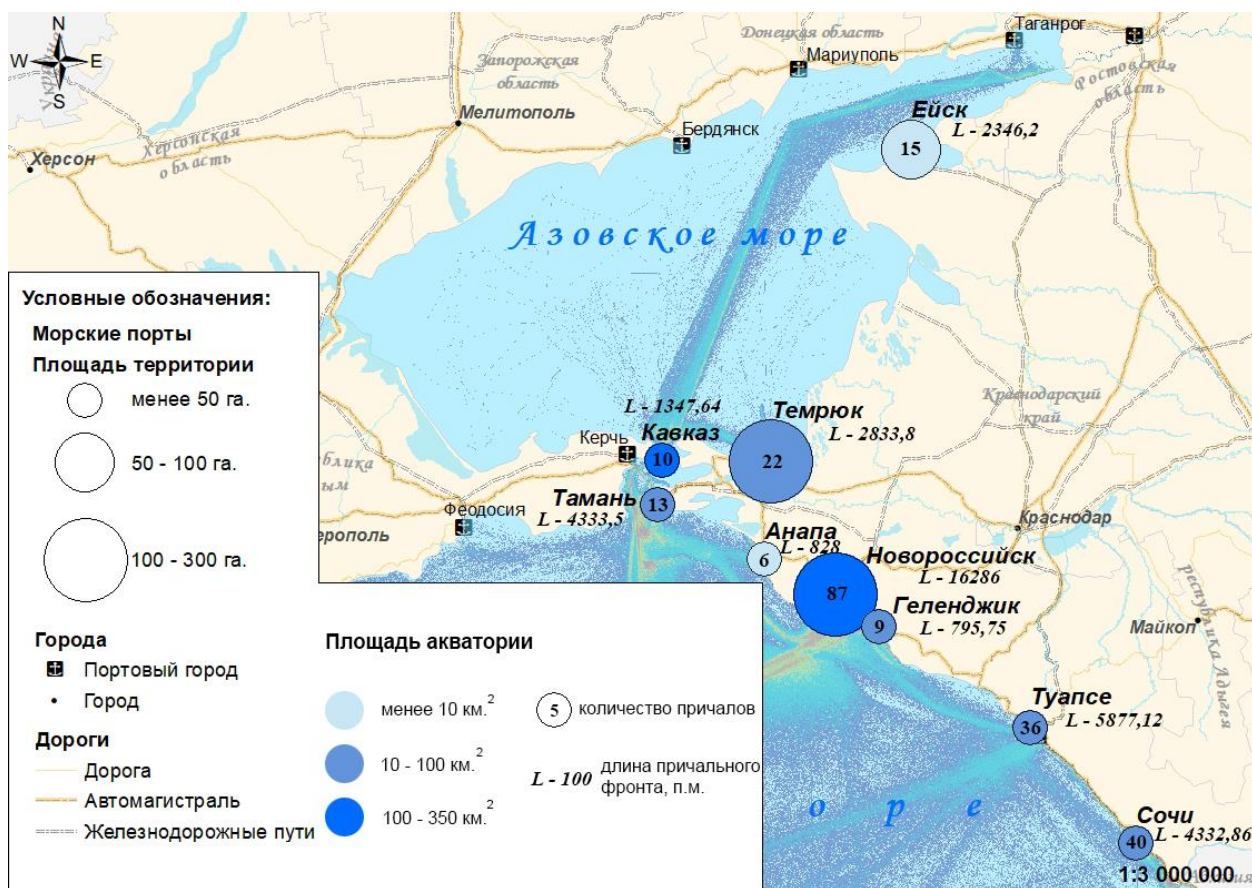


Рисунок 1. Пространственные и технические параметры морских портов Краснодарского края, 2024 г.

Уникальная техническая перестройка порта Сочи выразилась в том, что при сокращении территории с 38,3 до 24,7 га акватория осталась прежней (17,7 км<sup>2</sup>), в то время как причальная сеть была значительно расширена (количество причалов – с 20 до 40 причалов, длина причального фронта – с 2390 до 4333 п.м.). Порт компенсировал сокращение площади занимаемой территории увеличением «ёмкости» причального фронта, что корреспондирует с пассажирско-туристской специализацией и обращением генеральных/контейнерных грузов.

Стабильность пространственных показателей территории и акватории морского порта Темрюк (229 га и 22,7 км<sup>2</sup>, соответственно) компенсировалась проведением модернизации причального фронта. Количество причалов выросло с 10 до 22, а длина фронта – с 1395 до 2834 п.м. Вместе с тем были существенно расширены складские площади (крытые и открытые), что способствовало росту производственной динамики.

Ейск. Площадные параметры стабильны (68,6 га и 0,87 км<sup>2</sup>), но наблюдалась перестройка складского хозяйства (рост крытых складов при сокращении открытых) и колебания длины фронта (2 649 – 2 346 п.м.) при неизменном числе причалов (15), что интерпретируется как «тонкая настройка» без экстенсивного роста.

Морской порт Туапсе. Площадь территории не изменилась (37,8 га), в то время как акватория уменьшилась (с 34,3 до 25,2 км<sup>2</sup>). В этот же период было зафиксировано наращивание причального фронта (длина фронта выросла с 4818 до 5877 п.м., количество причалов – с 30 до 36 ед.) и существенное расширение площадей крытых складов (с 8,4 до 23,43 тыс. м<sup>2</sup>), что отражает ориентацию порта на интенсификацию деятельности внутри акватории.

В морском порту Анапа зафиксировано увеличение площади территории (с 1,49 до 3,08 га), а также увеличение причального фронта (с 589 до 828 п.м.) и числа причалов (с 5 до 6). Остальные показатели не изменились.

В морском порту Геленджик не наблюдалось изменения всех показателей.

Анализ пропускной способности терминалов морских портов Краснодарского края по типам грузов указывает на разнонаправленные тенденции развития производственной деятельности. Одни узлы развиваются в направлении многофункциональных портов, другие усиливают свою нишевую специализацию (табл. 2, рис. 2).



Таблица 2. **Производственные показатели морских портов Краснодарского края в 2010-2024 гг.**

Порт	Год	Пропускная способность грузовых терминалов				Пропускная способность пассажирских терминалов (пассажиры в год):	Емкости резервуаров для хранения грузов, тыс. тонн
		тыс. тонн в год			Тыс. TEU в год		
		всего	наливные	сухие	контейнеры		
Новороссийск	2010	152109	112748	31537	652	1662520	0
	2024	222847	165124	44355	1114	738000	716,95
Анапа	2010	374	0	350	2	500000	0
	2024	374	0	350	2	670000	0
Сочи	2010	530	0	530	0	233000	0,15
	2024	5010	0	4353	54,75	1637800	0
Геленджик	2010	250	0	250	0	185000	0
	2024	250	0	250	0	185000	0
Ейск	2010	5653,3	1000	4650	0	0	71,4
	2024	6800	1200	5600	0	0	77,4
Темрюк	2010	5820	1800	3900	10	0	3,1
	2024	11500	5580	5800	10	0	9,71
Тамань	2010	438	438	0	0	0	30
	2024	63100	22400	40700	0	0	924,09
Кавказ	2010	8420	3960	4460	0	400000	195
	2024	81234	24790	56444	0	876000	215
Туапсе	2010	41240	31000	10240	0	17000	106,7
	2024	38490	27000	11490	0	15314	536,7



Рисунок 2. Производственные параметры морских портов Краснодарского края, 2024 г.

Динамика производственной группы показателей свидетельствует о том, что развитие морского порта Новороссийск направлено на диверсификацию деятельности. Суммарная мощность грузовых терминалов возросла с 152,1 до 222,8 млн т/год (46%). По направлениям: наливные – с 112,7 до 165,1 млн т; сухие – с 31,5 до 44,4 млн т; контейнеры – с 652 до 1 114 тыс. TEU (в 1,7 раза). Пропускная способность пассажирских терминалов, напротив, снизилась (с 1,66 млн до 0,738 млн человек в год), а резервуарный парк (достиг 717 тыс. т), что фиксирует технологическое «утолщение» наливного плеча при расширении контейнерной линии.

Тамань демонстрирует редкий для российской практики скачкообразный рост показателя совокупной обработки грузов с 438 тыс. т/год до 63,1 млн т/год (рост более чем в 140 раз). Структурное изменение определяется за счёт

увеличения перевалочных мощностей по обработке сухих грузов (с 0 до 40,7 млн т) и наливных (с 438 тыс. т до 22,4 млн т). Сформирован крупный резервуарный контур (до 924 тыс. т). При этом контейнерные и пассажирские операции отсутствуют. Диверсификация реализуется за счет глубокой модернизации внутреннего «сырьевого» профиля.

В порту Кавказ наблюдается респециализация. Суммарная мощность порта увеличилась с 8,42 до 81,23 млн т/год (в 10 раз). Доля сухих грузов возросла с 4,46 до 56,44 млн т, наливных – с 3,96 до 24,79 млн т. Пропускная способность пассажирских терминалов выросла с 0,4 млн до 0,88 млн чел./год, как и резервуарные мощности (со 195 до 215 тыс. т). Порт приобрел черты многофункционального транспортного узла с с возможностью оперативной смены профильной деятельности.

Темрюк удвоил суммарную мощность (с 5,82 до 11,5 млн т/год) на фоне роста мощностей по обработке наливных (с 1,8 до 5,58 млн т) и сухих (с 3,9 до 5,8 млн т) грузов; резервуарные мощности увеличены до 9,71 тыс. т. Контейнерная и пассажирская составляющие здесь не развиты. Однако внутри грузового сегмента диверсификация углубилась (включая появление обработки накатных грузов, что опосредованно отражено в расширении складской/причальной базы).

Сочи являет пример стратегической дуальности – это во многом «пассажирский» порт, но с заметным расширением грузовой компоненты. Суммарная грузовая мощность выросла с 0,53 до 5,01 млн т/год (в 9,5 раз), из них сухие – с 0,53 до 4,353 млн т; контейнеры – с 0 до 54,75 тыс. TEU/год. Пассажирский сектор увеличился с 0,233 до 1,638 млн чел./год. Резервуаров для наливных грузов нет – порт специализируется на пассажирских перевозках и генерально-контейнерной перевалке.

Совокупная пропускная мощность грузовых терминалов морского порта Ейск продемонстрировала умеренный рост (с 5,653 до 6,8 млн т/год). Наливные – с 1,0 до 1,2 млн т; сухие – с 4,65 до 5,6 млн т. Резервуарные мощности

увеличились с 71,4 до 77,4 тыс. т. Перегрузочные мощности по обработке контейнерных грузов и пассажирские перевозки отсутствуют. Итог – закрепление «сырьевой» специализации без выхода в новые сегменты.

Морской порт Туапсе демонстрирует сокращение перегрузочных мощностей с 41,24 до 38,49 млн т/год (7%), связанное с сокращением терминалов по обработке наливных грузов (с 31 до 27 млн т) при небольшом росте пропускной мощности сухих грузов (с 10,24 до 11,49 млн т). Вместе с тем резервуарные мощности существенно увеличены (с 106,7 до 536,7 тыс. т), что указывает на технологическое дооснащение при «сжатии» рынка наливного сырья.

Анапа сохранила монофункциональность. Показатель совокупной пропускной способности стабилен. (374 тыс. т/год), контейнеры – 2 тыс. TEU/год, наливные отсутствуют. Пассажирские терминалы выросли с 0,5 до 0,67 млн чел./год (34%).

Порт Геленджик за анализируемый период не претерпел изменений (грузооборот – 250 тыс. т/год; пассажирооборот – 0,185 млн чел./год).

### **Обсуждение**

Полученные результаты демонстрируют, что развитие портов Краснодарского края в 2010–2024 гг. шло по различным траекториям, что привело к выраженной дифференциации внутри региональной портовой системы. Отдельные порты (Новороссийск, Тамань, Кавказ) наращивали инфраструктуру и перерабатывающие мощности, что обеспечивало расширение их функционального профиля и укрепление роли в межбассейновых грузопотоках. Остальные порты развивались ограниченно и сохраняли прежнюю специализацию.

Соотношение инфраструктурных и производственных изменений показывает, что модернизация причальных линий и складских площадей непосредственно связана с ростом мощности терминалов и перевалки грузов. Наиболее существенные изменения наблюдались там, где инфраструктурное

обновление происходило комплексно. В портах Сочи и Темрюк изменения носили компенсаторный или локальный характер, не приводя к радикальной смене структуры деятельности.

Таким образом, инфраструктурная динамика выступила определяющим фактором перераспределения ролей портов в региональной системе, что объясняет устойчивое усиление ключевых узлов и сохранение нишевой специализации других портов.

### **Заключение**

Анализ инфраструктурных и производственных показателей морских портов Краснодарского края показал, что за 2010–2024 гг. региональная портовая система претерпела структурную трансформацию, выразившуюся в перераспределении инфраструктурного и производственного потенциала между её узлами. Если в 2010 г. система имела преимущественно иерархическую конфигурацию с доминированием Новороссийска и наличием нескольких периферийных специализированных портов, то к 2024 г. она приобрела более полицентричный характер. Малый (в начале исследуемого периода) порт Тамань перешёл в разряд крупных узлов, а порт Кавказ существенно расширил и диверсифицировал производственные мощности, что обусловило формирование нескольких центров роста, сопоставимых по функциональному охвату и масштабам переработки.

Таким образом, модернизация инфраструктуры морских портов является ключевым фактором изменения структуры портовой системы региона, которая планомерно переходит от моноцентричной организации к полицентричной, функционально дифференцированной и неоднородной.

### **Список источников**

1. Лазарев М. Г. Морские порты России: география, инфраструктура и развитие. – М. : Наука, 2017. – 312 с. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32752879> (дата обращения: 17.11.2025).

2. Савельев И. А. Трансформация портово-промышленных комплексов в условиях изменения внешнеэкономических связей // Экономика региона. – 2020. – Т. 16, № 4. – С. 1120–1134. – DOI: 10.17059/ekon.reg.2020-4-20.
3. Slack B., Comtois C., McCalla R. Strategic Issues in Port System Development // Maritime Policy & Management. – 2002. – Vol. 29, № 3. – P. 283–300. – DOI: 10.1080/030888302760234393.
4. Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development // Maritime Policy & Management. – 2005. – Vol. 32, № 3. – P. 297–313. – DOI: 10.1080/03088830500139885.
5. О внесении сведений о морском порте Анапа в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 27 нояб. 2009 г. № АД-244-р (ред. от 11.12.2017) [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96027/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96027/) (дата обращения: 11.09.2025).
6. О внесении сведений о морском порте Геленджик в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 27 нояб. 2009 г. № АД-250-р [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96033/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96033/) (дата обращения: 11.09.2025).
7. О внесении сведений о морском порте Ейск в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 27 нояб. 2009 г. № АД-251-р (ред. от 28.06.2022) [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96034/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96034/) (дата обращения: 11.09.2025).
8. О внесении сведений о морском порте Кавказ в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 22 сент. 2010 г. № АД-249-р (ред.

от 29.01.2024) [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL:

[https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_106120/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_106120/) (дата обращения: 11.09.2025).

9. О внесении сведений о морском порте Новороссийск в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение Росморречфлота от 13 нояб. 2009 г. № АД-226-р (ред. от 30 сент. 2022 г.) [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_142527/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_142527/) (дата обращения: 11.09.2025).

10. О внесении сведений о морском порте Сочи в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 27 нояб. 2009 г. № АД-246-р (ред. от 25.10.2023) [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_142527/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_142527/) (дата обращения: 11.09.2025).

11. О внесении сведений о морском порте Тамань в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 23 дек. 2009 г. № АД-277-р (ред. от 28.06.2022) [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96035/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96035/) (дата обращения: 11.09.2025).

12. О внесении сведений о морском порте Темрюк в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 28 янв. 2010 г. № АД-17-р (ред. от 28.12.2021) [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_98626/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_98626/) (дата обращения: 11.09.2025).

13. О внесении сведений о морском порте Туапсе в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 22 сент. 2010 г. № АД-252-р (ред. от 10.02.2023) [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_106121/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_106121/) (дата обращения: 11.09.2025).

### References

1. Lazarev M. G. Morskie porty` Rossii: geografiya, infrastruktura i razvitie. – M.: Nauka, 2017. – 312 s. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32752879> (data obrashheniya: 17.11.2025).
2. Savel`ev I. A. Transformaciya portovo-promy`shlenny`x kompleksov v usloviyax izmeneniya vneshnee`konomicheskix svyazej // E`konomika regiona. – 2020. – T. 16, № 4. – S. 1120–1134. – DOI: 10.17059/ekon.reg.2020-4-20.
3. Slack B., Comtois C., McCalla R. Strategic Issues in Port System Development // Maritime Policy & Management. – 2002. – Vol. 29, № 3. – P. 283–300. – DOI: 10.1080/030888302760234393.
4. Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development // Maritime Policy & Management. – 2005. – Vol. 32, № 3. – P. 297–313. – DOI: 10.1080/03088830500139885.
5. О внесении сведений о морском порте Новороссийск в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение Росморречфлота от 13 нояб. 2009 г. № АД-226-р (ред. от 30 сент. 2022 г.) [E`lektronny`j resurs]. – Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy` «Konsul`tantPlyus». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_142527/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_142527/) (data obrashheniya: 11.09.2025).
6. О внесении сведений о морском порте Таман` в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 23 дек. 2009 г. № АД-277-р (ред. от 28.06.2022) [E`lektronny`j resurs]. – Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy` «Konsul`tantPlyus». – URL:



[https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96035/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96035/) (data obrashheniya: 11.09.2025)

7. O vnesenii svedenij o morskome porte Kavkaz v Reestr morskix portov Rossijskoj Federacii : rasporyazhenie ot 22 sent. 2010 g. № AD-249-r (red. ot 29.01.2024) [E`lektronny`j resurs]. – Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy` «Konsul`tantPlyus». – URL:

[https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_106120/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_106120/) (data obrashheniya: 11.09.2025)

8. O vnesenii svedenij o morskome porte Sochi v Reestr morskix portov Rossijskoj Federacii : rasporyazhenie ot 27 noyab. 2009 g. № AD-246-r (red. ot 25.10.2023) [E`lektronny`j resurs]. – Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy` «Konsul`tantPlyus». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_142527/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_142527/) (data obrashheniya: 11.09.2025)

9. O vnesenii svedenij o morskome porte Temryuk v Reestr morskix portov Rossijskoj Federacii : rasporyazhenie ot 28 yanv. 2010 g. № AD-17-r (red. ot 28.12.2021) [E`lektronny`j resurs]. – Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy` «Konsul`tantPlyus». – URL:

[https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_98626/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_98626/) (data obrashheniya: 11.09.2025)

10. O vnesenii svedenij o morskome porte Ejsk v Reestr morskix portov Rossijskoj Federacii : rasporyazhenie ot 27 noyab. 2009 g. № AD-251-r (red. ot 28.06.2022) [E`lektronny`j resurs]. – Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy` «Konsul`tantPlyus». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96034/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96034/) (data obrashheniya: 11.09.2025)

11. O vnesenii svedenij o morskome porte Tuapse v Reestr morskix portov Rossijskoj Federacii : rasporyazhenie ot 22 sent. 2010 g. № AD-252-r (red. ot 10.02.2023) [E`lektronny`j resurs]. – Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy` «Konsul`tantPlyus». – URL:

[https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_106121/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_106121/) (data obrashheniya: 11.09.2025)

12. О внесении сведений о морском порте Анапа в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 27 нояб. 2009 г. № AD-244-р (ред. от 11.12.2017) [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL:

[https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96027/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96027/) (data obrashheniya: 11.09.2025)

13. О внесении сведений о морском порте Геленджик в Реестр морских портов Российской Федерации : распоряжение от 27 нояб. 2009 г. № AD-250-р [Электронный ресурс]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96033/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96033/) (data obrashheniya: 11.09.2025)

© Турлучев А.П., 2025. Московский экономический журнал, 2025, № 11.