

<https://doi.org/10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.89.1.018>
УДК 339.137.2

МОРСКИЕ ПОРТЫ КАК СУБЪЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНКУРЕНЦИИ В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ

Рощина Л. Н.^{1*}, Солёная С. В.¹, Дыхлин Е. Ю.¹

¹ Ростовский государственный
экономический университет (РИНХ),

Ростов-на-Дону, Россия

* roschina.lidia@yandex.ru

Аннотация. *Введение.* В настоящее время наблюдается актуализация интереса к проблеме развития международной логистики путем морских перевозок портами Черноморского региона, что прослеживается в материалах исследований ученых и экспертно-аналитических сообществ. Это обусловлено фактом геостратегического значения региона, поскольку он расположен между Европой, Ближним Востоком и Большим Каспийским регионом, что и превращает его в важный узел глобальной экономики и политики. Черноморский бассейн, объединяющий множество стран и имеющий стратегически важное географическое расположение, выступает ареной острой конкуренции между морскими портами. *Материалы и методы.* В статье на основе использования методов анализа факторов, табличного и графического представления данных, сравнения дана оценка условиям и особенностям функционирования морских портов Черноморского бассейна и определены их конкурентные позиции, которые позволили определить основные направления их усиления на международном уровне. *Результаты исследования.* Порты являются ключевыми узлами для международной торговли, обеспечивая транспортировку грузов, развитие логистики и стимулирование экономического роста прибрежных регионов. В статье рассмотрены факторы, влияющие на международную конкурентоспособность морских портов, и на их основе дана оценка конкурентных позиций на примере крупнейших портов стран Черноморского региона. *Обсуждение и заключение.* В условиях глобализации и значительных сдвигов в международных отношениях морские порты Черноморского региона играют важнейшую роль в решении проблемы интеграции новых регионов посредством построения устойчивых и эффективных международных транспортных коридоров. Для повышения конкурентных преимуществ морских портов Черноморского региона следует направить усилия на модернизацию инфраструктуры, внедрение цифровых технологий на всех этапах деятельности морских портов и направлениях их взаимодействия, построение оптимальных логистических процессов, развитие мультимодальных перевозок.

Ключевые слова: Черноморский регион, Черноморский бассейн, морские порты, международная конкуренция, факторы конкурентоспособности, направления повышения конкурентоспособности.

Для цитирования: Рощина Л. Н., Солёная С. В., Дыхлин Е. Ю. Морские порты как субъекты международной конкуренции в Черноморском регионе. *Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)*. 2025;1(32):183-193. doi: 10.54220/v.rsue.1991-0533. 2025.89.1.018.

Research article

JEL F5 F230

SEAPORTS AS SUBJECTS OF INTERNATIONAL COMPETITION
IN BLACK SEA REGIONRoshchina L.^{1*}, Solenaya S.¹, Dykhlin E.¹¹ Rostov State University of Economics,
Rostov-on-Don, Russia

* roschina.lidia@yandex.ru

Abstract. *Introduction.* Currently, there is an increasing interest in the problem of developing international logistics through sea transportation by ports of Black Sea region, which can be seen in the research materials of scientists and expert-analytical communities. This is due to the fact of the geostrategic importance of the region, since it is located between Europe, the Middle East and Greater Caspian region, which turns it into an important node of the global economy and politics. Black Sea basin, which unites many countries and has a strategically important geographical location, is an arena of intense competition between seaports. *Materials and methods.* Based on the use of factor analysis methods, tabular and graphical representation of data, and comparison, the article evaluates the conditions and features of the functioning of seaports in Black Sea basin and identifies their competitive positions, which made it possible to determine the main directions of their strengthening at the international level. *Research results.* Ports are key hubs for international trade, providing cargo transportation, logistics development and stimulating economic growth in coastal regions. The article examines the factors influencing the international competitiveness of seaports, and based on them, an assessment of competitive positions is given using the example of the largest ports in Black Sea region. *Discussion and conclusion.* In the context of globalization and significant shifts in international relations, the seaports of the Black Sea region play a crucial role in solving the problem of integrating new regions by building sustainable and efficient international transport corridors. In order to increase the competitive advantages of seaports of Black Sea region, efforts should be directed towards infrastructure modernization, introduction of digital technologies at all stages of the seaports' activities and areas of their interaction, construction of optimal logistics processes, and the development of multimodal transportation.

Keywords: Black Sea region, Black Sea basin, seaports, international competition, competitiveness factors, ways to increase competitiveness.

For citation: Roshchina L., Solenaya S., Dykhlin E. Seaports as subjects of international competition in Black Sea region. *Vestnik of Rostov State University of Economics (RINH)*. 2025;1(32):183-193. doi: 10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.89.1.018.

Введение

Черноморский регион имеет ключевое геостратегическое значение, поскольку его расположение между Европой, Ближним Востоком и Большим Каспийским регионом превращает его в важный узел глобальной экономики и политики. Черное море имеет стратегическое и экономическое значение для всех стран Черноморского региона. Порты черноморского бассейна, будучи не-

замерзающими, играют ключевую роль в обеспечении экономической стабильности многих стран, входящих в регион, а глобализация международной торговли усиливает значение морской логистики. Так, в мире насчитывается около 9,5 тыс. морских портов, морские перевозки составляют почти 80% мирового грузопотока, а это более 9 млрд т грузов, вместе с тем только около ста из морских портов являются крупнейшими, обеспечиваю-

щими грузооборот не менее 100 млн т грузов, более 80 морских портов располагаются в Черноморском регионе.

Материалы и методы

Черноморский регион и его важнейшая роль в стратегическом развитии современной мировой политики рассматривается в многочисленных трудах ученых. Его пространственная и временная идентификация является объектом дискуссий многих авторов, в том числе и рассмотрение данного региона с точки зрения Черноморского бассейна как ключевого объекта мировой конкуренции в области морских перевозок. Исследовав научные обзоры данной сферы в работах Н. Демешко, А. Ирхина, О. Москаленко [1], А. Никифоровой [2], Э. Ислямовой [3], к странам, входящим в Черноморский регион, отнесем Россию, Украину, Турцию, Грузию, Армению, Азербайджан, Болгарию, Румынию, Молдову и Грецию, а к странам, которые являются крупнейшими участниками морских перевозок в Черноморском бассейне, – Украину, Россию, Румынию, Болгарию, Грузию, Турцию.

Отметим, что на протяжении более десятилетия среди ученых актуализируется интерес к исследованию конкурентных преимуществ морских портов как субъектов реализации геополитических

проектов, логистических центров мировой торговли. Такая позиция прослеживается в трудах Р. Федоренко, И. Яхнеевой, Н. Зайчиковой, Д. Липинского [4], М. Беления [5], Н. Бодровцевой [6], Е. Килимник [7], С. Никулиной [8], М. Ботнарюк [9]. Проблемы повышения конкурентоспособности морских портов и ключевые направления ее улучшения с учетом новых геополитических вызовов отражены в работах Р. Ильиной [10], Л. Конг, Х. Чжан, П. Ван [11] и др.

На основе использования методов факторного анализа, табличного и графического представления данных, анализа и синтеза, сравнения в статье дана оценка условиям и особенностям функционирования морских портов Черноморского бассейна и на основе полученных данных определены их конкурентные позиции в 2023 г., которые позволили определить основные направления их усиления на международном рынке. Основой для аналитического заключения послужили информационные и статистические данные официальных сайтов портов Черноморского бассейна.

Результаты исследования

Морские порты Черноморского региона и их грузооборот в 2023 г. представим на рисунке 1.



Рисунок 1 – Морские порты Черноморского региона и их грузооборот в 2023 г.*

Figure 1 – Seaports of the Black Sea region and their cargo turnover in 2023*

* Составлен на основании данных источников [12-18].

Черное море обладает выгодным географическим положением, что делает его идеальным для организации логистических маршрутов. Для России весьма важно присутствие в Черноморском регионе. Именно здесь проходит кратчайший путь к Средиземному морю, открывающий доступ к Ближнему Востоку, Африке, Южной Европе, Азии, Латинской Америке и другим регионам мира. Как видно из рисунка 1, наша страна имеет значительные грузооборот – более 291 млн т груза в 2023 г., уступая грузовым потокам только Турции, грузооборот которой составил за аналогичный период почти 500 млн т. Можно предположить, что такая структура обусловлена дестабилизацией международных отношений, связанных с переходом от однополярного мира к многополярному.

Черное море является основным каналом транспортировки пшеницы в страны Северной Африки и Ближнего Востока. Помимо зерна через черноморские порты экспортируются нефть и нефтепродукты, металлы, удобрения, лесоматериалы и древесина, что подчеркивает разнообразие обрабатываемых грузов.

В условиях нестабильности, вызванной глобальными изменениями в мировой политике, морские порты вынуждены адаптироваться к изменениям внешней и внутренней среды, а также конкурировать за грузопотоки на международном рынке. Преобразования в судостроении и логистике позволили портам выполнять функции ключевых элементов международной торговли, выполняя задачи перевалки, переработки и распределения грузов. С целью сохранения своих позиций на глобальных аренах, морские порты укрепляют свои конкурентные позиции, активно борясь за грузопотоки, например, сформировалась новая категория портов-хабов, transshipment – перевалка между видами транспорта, а также другие структуры, способствующие усилению конкуренции не только в пределах своей географии, но и за грузопотоки, отходящие в отдаленные регионы.

Н. Бодровцева [5], С. Никулина [7] конкурентоспособность морского порта определяют как «способность предоставлять услуги, которые по качеству, количеству и цене являются более выгодными для пользователей (судовладельцев, грузоотправителей и пассажиров) по сравнению с услугами конкурирующих портов». Опираясь на мнение авторов и другие научные исследования [8, 10], международная конкуренция между портами нам представляется как борьба за грузопотоки и потребителей портовых услуг, что становится определяющим фактором их устойчивого развития.

Черноморский бассейн, объединяющий множество стран и имеющий стратегически важное географическое расположение, выступает ареной острой конкуренции между морскими портами. Эти порты являются ключевыми узлами для международной торговли, обеспечивая транспортировку грузов, развитие логистики и стимулирование экономического роста прибрежных регионов.

Аккумулируя научные подходы к критериям оценки конкурентоспособности, отметим, что черноморские порты играют важную роль в международной торговле, а их конкурентные позиции зависят от инфраструктуры, стратегического расположения и адаптации к глобальным вызовам. Таким образом, конкуренция между портами Черноморского региона, с нашей точки зрения, основывается на нескольких ключевых аспектах.

1. Географическое положение. География влияет на доступ к основным торговым маршрутам: близость к международным торговым путям, рынкам сбыта и основным промышленным центрам определяет стратегическую значимость порта. Например, Турция контролирует Босфор и Дарданеллы, что делает ее порты ключевыми для транзита между Черным и Средиземным морями; Румыния и Болгария обеспечивают доступ к рынкам ЕС, а Констанца является важным пунктом Дунайского транспортного коридора; Россия и Украина фокусируются на

экспорте зерна, угля, нефти и металлов, обеспечивая выход к международным рынкам через Черное море; Грузия выступает транзитным регионом в торговле между Европой и Азией, при этом участвует в проектах «Средний коридор» и «Один пояс – один путь».

2. Техническая оснащенность и инфраструктура в современных условиях, на наш взгляд, являются ключевыми в обеспечении международной конкуренции портов, так как современное оборудование для обработки грузов, глубоководные причалы, складские площади и развитая транспортная сеть играют решающую роль в обеспечении эффективности логистических потоков. Например, морские порты Новороссийск, Констанца, являясь глубоководными портами, могут принимать суда класса Рапатах и даже более крупные, а современные терминалы Амбарлы и Констанца лидируют в контейнерной обработке благодаря современному оборудованию, Констанца также имеет развитую связь с Европой через железные дороги и Дунай.

3. Специализация и возможность диверсифицировать перевозки. Некоторые порты сосредоточены на перевозке определенных типов грузов: нефти и газа (Новороссийск (Россия), Туапсе (Россия), Бургас (Болгария), Батуми (Грузия)), зерновых культур (Новороссийск (Россия), Констанца (Румыния)) или контейнеров (Амбарлы (Турция), Констанца (Румы-

ния), Одесса (Украина)), что позволяет им занять сильные позиции в узких нишах.

4. Логистические потоки. Удобные транспортные связи морского порта с железнодорожной и автомобильной инфраструктурой являются важным конкурентным преимуществом, так как порты, расположенные ближе к основным логистическим хамам, получают дополнительные преимущества в скорости доставки грузов. Например, Турция выступает важнейшим транзитным центром между Европой и Азией, Грузия участвует в развитии Среднего коридора для перевозки грузов из Китая в Европу через Каспийское и Черное моря, а Румыния и Болгария являются крупнейшими перевалочными узлами для Дунайского коридора.

5. Ценообразование, гибкая тарифная политика, скорость обслуживания, экологичность операций и предоставление дополнительных услуг (складирования, страхования, сертификации и др.) усиливают конкурентоспособность порта.

В современных условиях следует учитывать и политико-экономические факторы как критерии конкурентоспособности. Международные санкции против России отразились на портовых ограничениях на экспорт и привели к изменению логистических потоков.

Удельный вес перевозок с использованием морской портовой инфраструктуры стран Черноморского региона приведен на рисунке 2.

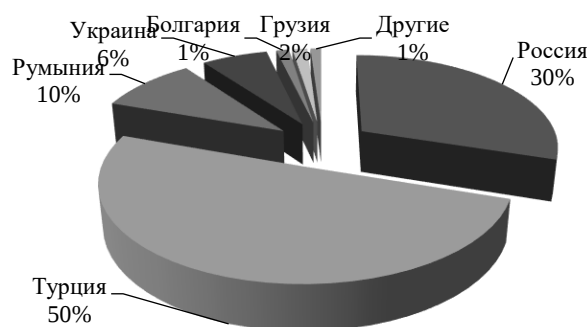


Рисунок 2 – Доля рынка грузоперевозок морскими портами стран Черноморского региона в 2023 г.*

Figure 2 – Market share of cargo transportation by seaports of Black Sea region countries in 2023*

* Составлен на основании данных источников [12-18].

Наибольшую долю на рынке морских грузовых перевозок занимают Турция (50%) и Россия (30%). Данные позволили рассчитать индекс Херфиндаля-Хиршмана (HHI), который позволяет оценить уровень конкуренции в отрасли, учитывая доли рынка всех участников. Показатель рассчитывается как сумма квадратов долей рынка морских перевозок всех стран-участников, его уровень составил 3573 (превышает значение $HHI \geq 2500$), что свидетельствует о высокой концентрации рынка, что и подтверждают данные рисунка 2, где обозначены два крупнейших игрока – Турция и Россия. Рассмотрим конкурентные позиции данных участников.

Среди стран Черноморского региона Турцию можно признать узлом морской логистики, так как страна занимает уникальное географическое стратегическое положение, являясь ключевым звеном связи между восточными и западными торговыми путями. И это объясняется тем, что Черное море и пролив Босфор, соединяющий его с Мраморным морем, образуют устойчивые логистические взаимосвязи, что и усиливает конкурентные позиции морских портов страны. Только проход морских судов через Босфор позволил стране получить доход в 2023 г. в размере почти 185 млн долл., а грузопоток составил почти 500 тыс. т, хотя он и стал ниже к уровню 2022 г. почти на 9%. Грузооборот крупнейшего порта Амбарлы за первое полугодие 2023 г. составил 11,9 млн т, порт Самсун принял за первое полугодие 2023 г. более 1,8 тысяч судов с других стран и почти 500 судов страны.

Также следует отметить и развитие портовой инфраструктуры, например, за 20 лет в развитие инфраструктуры было инвестировано более 250 млрд долл., что позволило стране на 45% увеличить число морских терминалов.

По данным официального сайта управления морскими делами, морскими портами Черноморского региона перевезено 84,8% всех перевозок. В объеме гру-

зоперевозок 25% – это импорт, а 75% – экспорт [15]. Основными экспортируемыми товарами из морских портов Черноморского региона Турции являются портландцемент (38%), полевой шпат (19%), другие виды цемента (16%), дизельное топливо (15%), клинкер (12%). Основными направлениями турецкого экспорта являются США, Италия, Израиль, Греция и Испания. Среди импорта преобладали нефть (32%), уголь (21%), дизельное топливо (18%), металлолом (16%), пшеница (13%). Следует отметить, что ключевым поставщиком угля, дизеля и пшеницы выступила Россия. Кроме России следует выделить Египет, Ирак, Бразилию, Грецию, Ирак.

В России в структуре видов транспорта также наблюдается смещение в сторону морских перевозок с использованием портовой инфраструктуры Черноморского бассейна – это более 65% оборота альтернативных видов транспорта и более 33% среди морских портов страны. Грузооборот его морских портов вырос на 18,2% – до 291 млн т в 2023 г. Грузооборот порта Новороссийск составил более 161 млн т, Тамань – 40,5 млн т, Туапсе – почти 25 млн т, Кавказ – более 21 млн т [16, 17].

Структура грузов, перевозимых морскими портами Черноморского бассейна, приведена на рисунке 3. В таблице 1 приведены некоторые показатели конкурентоспособности морских портов в разрезе стран Черноморского региона за 2023 г. Данные таблицы 1 также позволяют увидеть, что наибольшее конкурентное преимущество у Турции, очень сильные позиции у России, но здесь следует отметить, что выборка статистических показателей по ряду стран нерепрезентативна, так как отсутствуют данные по деятельности отдельных морских портов или информация предоставляется в разных временных лагах. Опираясь на полученные данные, представим конкурентные позиции отдельных морских портов Черноморского региона в таблице 2.

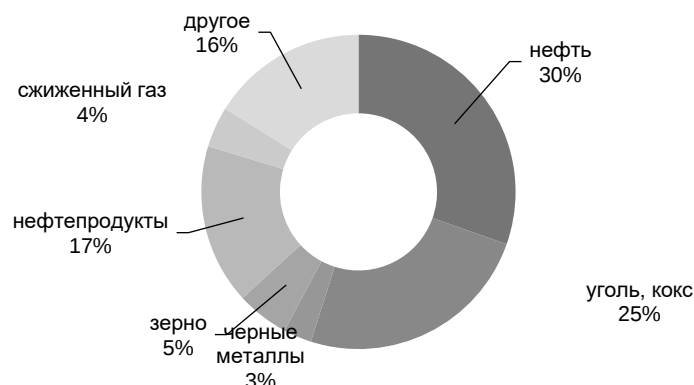


Рисунок 3 – Структура грузов, перевозимых морскими портами Черноморского бассейна России в 2023 г.*

Figure 3 – The structure of cargo transported by the seaports of Black Sea basin of Russia in 2023*

* Составлен на основании данных источников [12-18].

Таблица 1 – Отдельные показатели конкурентоспособности морских портов в разрезе стран Черноморского региона за 2023 г.*

Table 1 – Selected indicators of the competitiveness of seaports in the context of the countries of Black Sea region in 2023*

Страна	Грузооборот портов, млн т	Объем морских перевозок портами во внешней торговле, %	Количество судозаходов, тыс. судов
Россия	292	72,0	10,55
Турция	490	85,5	28,8
Румыния	93	52,0	6
Украина	62	Н.с.	2,3
Болгария	12	Н.с.	н.с.
Грузия	14	Н.с.	4,1

* Составлена на основании данных источников [12-18].

Таблица 2 – Конкурентные позиции отдельных морских портов Черноморского региона*

Table 2 – Competitive positions of individual seaports of Black Sea region*

Страна	Основные порты	Грузооборот 2023, млн т	Основные грузы	Конкурентные преимущества	Проблемы
Россия	Новороссийск, Туапсе	140, 22	Нефть, зерно, металлы	Глубоководные терминалы, сырьевой экспорт	Санкции
Турция	Амбарлы, Стамбул	55 млн, 4 млн TEU	Контейнеры, химия	Босфор, мощная инфраструктура	Политическая нестабильность
Румыния	Констанца	65 млн	Зерно, контейнеры	ЕС, глубоководный порт	Устаревшая инфраструктура частично
Украина	Южный, Одесса	50, 25	Зерно, уголь, металлы	Аграрный потенциал	Конфликт на Украине
Болгария	Варна, Бургас	13, 18	Зерно, наливные грузы	Дунайский коридор	Недостаток инвестиций
Грузия	Поти, Батуми	10, 7	Контейнеры, нефть	Транзит между Европой и Азией	Ограниченная инфраструктура

* Составлена на основании данных источников [11-17].

Порты Черноморского бассейна занимают стратегическое положение в международной торговле. Турция и Румыния лидируют благодаря современной инфраструктуре и географическим преимуществам. Россия обеспечивает крупные экспортные потоки, но сталкивается с санкционными и другими ограничениями. Для усиления конкурентных позиций всем странам региона необходимо инвестировать в модернизацию портов, улучшение логистических цепочек и цифровизацию.

Таким образом, среди портов Черноморского бассейна выделим ключевые, с нашей точки зрения, имеющие конкурентные преимущества: Новороссийск (Россия) – один из крупнейших портов региона, специализирующийся на перевалке нефти, зерновых и контейнеров; Констанца (Румыния) – глубоководный порт с развитой инфраструктурой, являющийся важным звеном в транспортном маршруте Центральная Европа – Азия; Стамбул и Амбарлы (Турция) – транспортный узел, соединяющий Европу и Азию, активно развивающий контейнерные перевозки.

Следует отметить и усиление влияния внешних факторов, которые могут негативно отражаться на международной конкуренции морских портов Черноморского региона. Например, мировая политическая нестабильность, в том числе санкции в отношении России, которая является важнейшим стратегическим участником Черноморского региона, влияющим на транспортные потоки, в значительной степени снижает эффективность взаимодействия международной портовой инфраструктуры; наличие альтернативных морских маршрутов Средиземного и Балтийского морей, которые имеют конкурентные преимущества среди морских портов; нацеленность мировой экономики на зеленые технологии, экологизацию, создают определенные условия для внедрения инновационных технологий в работу морских портов, направленных на улучшение экологической составляющей их деятельности.

Обсуждение и заключение

Опираясь на вышесказанное, для повышения международной конкурентоспособности морских портов Черноморского бассейна следует сосредоточиться на решении следующих задач.

1. Модернизация инфраструктуры морских портов с учетом современных требований к цифровизации и автоматизации производственно-экономических процессов. Повышение инвестиционной привлекательности морских портов. Так, внедрение умной системы логистики, Big Data, цифровых платформенных решений будет способствовать усилению конкурентных позиций портов.

2. Расширение логистических связей путем интеграции морских международных транспортных коридоров позволит улучшить транзитный потенциал, например таких как «Один пояс – один путь». Формирование логистических портовых центров для улучшения распределительной функции.

3. Снижение транспортных издержек морских портов за счет улучшения качества услуг, повышения энергоэффективности морских портов, экологичности.

В условиях глобализации и значительных сдвигов в международных отношениях морские порты Черноморского региона играют важнейшую роль в решении проблемы интеграции новых регионов посредством построения устойчивых и эффективных международных транспортных коридоров. Для повышения конкурентных преимуществ морских портов Черноморского региона следует направить усилия на модернизацию инфраструктуры, внедрение цифровых технологий на всех этапах деятельности морских портов и направлениях их взаимодействия, построения оптимальных логистических процессов, развития мультимодальных перевозок. Данные усилия будут способствовать более устойчивой адаптации к международным требованиям, улучшению экономического сотрудничества со странами как входящими в Черноморский регион, так и взаимодействующими с ним.

Список литературы

1. Черноморский регион как новая геополитическая реальность в материалах западных и турецких аналитических центров (2014-2023) / Н. Э. Демешко, А. А. Ирхин, О. А. Москаленко // Контур-ы глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2024. – Т. 17, № 1. – С. 6-29.

2. *Никифоров, А. Р.* Черноморский регион: пространство и время // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Философия. Политология. Культурология. – 2016. – Т. 2 (68), № 4. – С. 78-87.

3. *Ислямова, Э. Э.* Страны Черноморского региона: концептуальное определение и освещение в российских диссертационных работах // Via in tempore. История. Политология. – 2017. – № 22 (271).

4. Evaluating the socio-economic factors impacting foreign trade development in port areas / R. Fedorenko, I. Yakhneeva, N. Zaychikova, D. Lipinsky // Sustainability. – 2021. – Vol. 13, № 15. – P. 8447.

5. Rethinking the Green Strategies and Environmental Performance of Ports for the Global Energy Transition / M. Bielenia, E. Marušić, I. Dumanska // Energies. – 2024. – Vol. 17, № 24. – P. 6322.

6. *Бодровцева, Н. Ю.* Понятие и виды конкурентоспособности морских портов // Транспортное дело России. – 2016. – № 5. – С. 31-32.

7. Анализ современных методов международной конкуренции между морскими портами / Е. О. Килимник, Т. Б. Русакова, Т. С. Углицкая // Неделя науки Санкт-Петербургского государственного морского технического университета. – 2020. – Т. 2, № 4. – С. 92.

8. *Никулина, С. В.* Морские порты как субъекты международной конкуренции : дисс. к. э. н. – СПб., 2011. – 204 с.

9. *Ботнарюк, М. В.* Портовый маркетинг и его роль в формировании конкурентных преимуществ морских транспортных узлов // Вестник транспорта. – 2014. – № 3. – С. 23-29.

10. *Ильина, Р. М.* Проблемы повышения конкурентоспособности морских транспортных узлов России // Экономический вектор. – 2022. – № 2 (29). – С. 94-100.

11. Impact of Russia-Ukraine conflict on global marine network based on massive vessel trajectories / L. Cong, H. Zhang, P. Wang [et al.] // Remote Sensing. – 2024. – Vol. 16, № 8. – P. 1329.

12. Национальная компания по управлению морскими портами SA Констанца [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/home> (дата обращения: 25.01.2025).

13. Порты Варна [Электронный ресурс]. – URL: <https://port-varna.bg/en/Nachalo/Home> (дата обращения: 25.01.2025).

14. Port of Rotterdam [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/about-the-port-authority/finance/annual-reports> (дата обращения: 25.01.2025).

15. Trading Economics [Электронный ресурс]. – URL: <https://ru.tradingeconomics.com> (дата обращения: 25.01.2025).

16. Istanbul 34 Ship Services and Maritime Management [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.istanbul34.com.tr/en/ambarli-ports> (дата обращения: 25.01.2025).

17. Ассоциация морских торговых портов России [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.morport.com/rus/about> (дата обращения: 25.01.2025).

18. Федеральное агентство морского и речного транспорта [Электронный ресурс]. – URL: <https://morflot.gov.ru> (дата обращения: 25.01.2025).

References

1. Black Sea region as a new geopolitical reality in the materials of Western and Turkish analytical centers (2014-2023) / N. Demeshko, A. Irkhin, O. Moskalenko // Contours of global transformations: Politics, Economics, law. – 2024. – Vol. 17, № 1. – P. 6-29.

2. *Nikiforov, A.* Black Sea region: Space and time // Scientific notes of Ver-

nadsky Crimean Federal University. Philosophy. Political science. Cultural studies. – 2016. – Vol. 2 (68), № 4. – P. 78-87.

3. *Islyamova, E.* The countries of the Black Sea region: conceptual definition and coverage in Russian dissertations // *Via in tempore. History. Political science.* – 2017. – № 22 (271).

4. Evaluating the socio-economic factors impacting foreign trade development in port areas / R. Fedorenko, I. Yakhneeva, N. Zaychikova, D. Lipinsky // *Sustainability.* – 2021. – Vol. 13, № 15. – P. 8447.

5. Rethinking the Green Strategies and Environmental Performance of Ports for the Global Energy Transition / M. Bielenia, E. Marušić, I. Dumanska // *Energies.* – 2024. – Vol. 17, № 24. – P. 6322.

6. *Bodrovitseva, N. Y.* The concept and types of competitiveness of seaports // *Transport business of Russia.* – 2016. – № 5. – P. 31-32.

7. Analysis of modern methods of international competition between seaports / E. Kilimnik, T. Rusakova, T. Uglitskaya // *Science Week of SPbSMTU.* – 2020. – Vol. 2, № 4. – P. 92.

8. *Nikulina, S.* Seaports as subjects of international competition : diss. of Cand. (Sci.) Econ. – SPb., 2011. – 204 p.

9. *Botnariuk, M.* Port marketing and its role in the formation of competitive advantages of marine transport hubs // *Bulletin of Transport.* – 2014. – № 3. – P. 23-29.

10. *Ilyina, R.* Problems of increasing the competitiveness of Russian maritime

transport hubs // *The economic vector.* – 2022. – № 2 (29). – P. 94-100.

11. Impact of Russia-Ukraine conflict on global marine network based on massive vessel trajectories / L. Cong, H. Zhang, P. Wang [et al.] // *Remote Sensing.* – 2024. – Vol. 16, № 8. – P. 1329.

12. National Seaport Management Company SA Constanta [Electronic resource]. – URL: <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/home> (date of access: 25.01.2025).

13. Port of Varna [Electronic resource]. – URL: <https://port-varna.bg/en/Nachalo/Home> (date of access: 25.01.2025).

14. Port of Rotterdam [Electronic resource]. – URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/port-authority/about-the-port-authority/finance/annual-reports> (date of access: 25.01.2025).

15. Trading Economics [Electronic resource]. – URL: <https://ru.tradingeconomics.com> (date of access: 25.01.2025).

16. Istanbul 34 Ship Services and Maritime Management Company [Electronic resource]. – URL: <https://www.istanbul34.com.tr/en/ambarli-ports> (date of access: 25.01.2025).

17. Association of Commercial Seaports of Russia [Electronic resource]. – URL: <https://www.morport.com/rus/about> (date of access: 25.01.2025).

18. Federal Agency sea and river transport [Electronic resource]. – URL: <https://morflot.gov.ru> (date of access: 25.01.2025).

Об авторах:

Рощина Лидия Николаевна, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры международной торговли и таможенного дела Ростовского государственного экономического университета (РИНХ), Ростов-на-Дону, Россия, roschina.lidia@yandex.ru

Солёная Светлана Валентиновна, кандидат экономических наук, доцент, зав. кафедрой международной торговли и таможенного дела Ростовского государственного экономического университета (РИНХ), Ростов-на-Дону, Россия, solenaya_customs@mail.ru

Дыхлин Евгений Юрьевич, аспирант кафедры международной торговли и таможенного дела Ростовского государственного экономического университета (РИНХ), Ростов-на-Дону, Россия, kmtitd@yandex.ru

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

About the Authors:

Lidia Roschina, Dr. Sci. (Econ.), Associate Professor, Professor of International Trade and Customs Department of Rostov State University of Economics, Rostov-on-Don, Russia, roschina.lidia@yandex.ru

Svetlana Solenaya, Cand Sci. (Econ.), Associate Professor, Head of International Trade and Customs Department of Rostov State University of Economics, Rostov-on-Don, Russia, solenaya_customs@mail.ru

Evgeny Dykhlin, Postgraduate student of International Trade and Customs Department of Rostov State University of Economics, Rostov-on-Don, Russia, kmtitd@yandex.ru

Conflict of Interest: The authors declare no conflicts of interest.