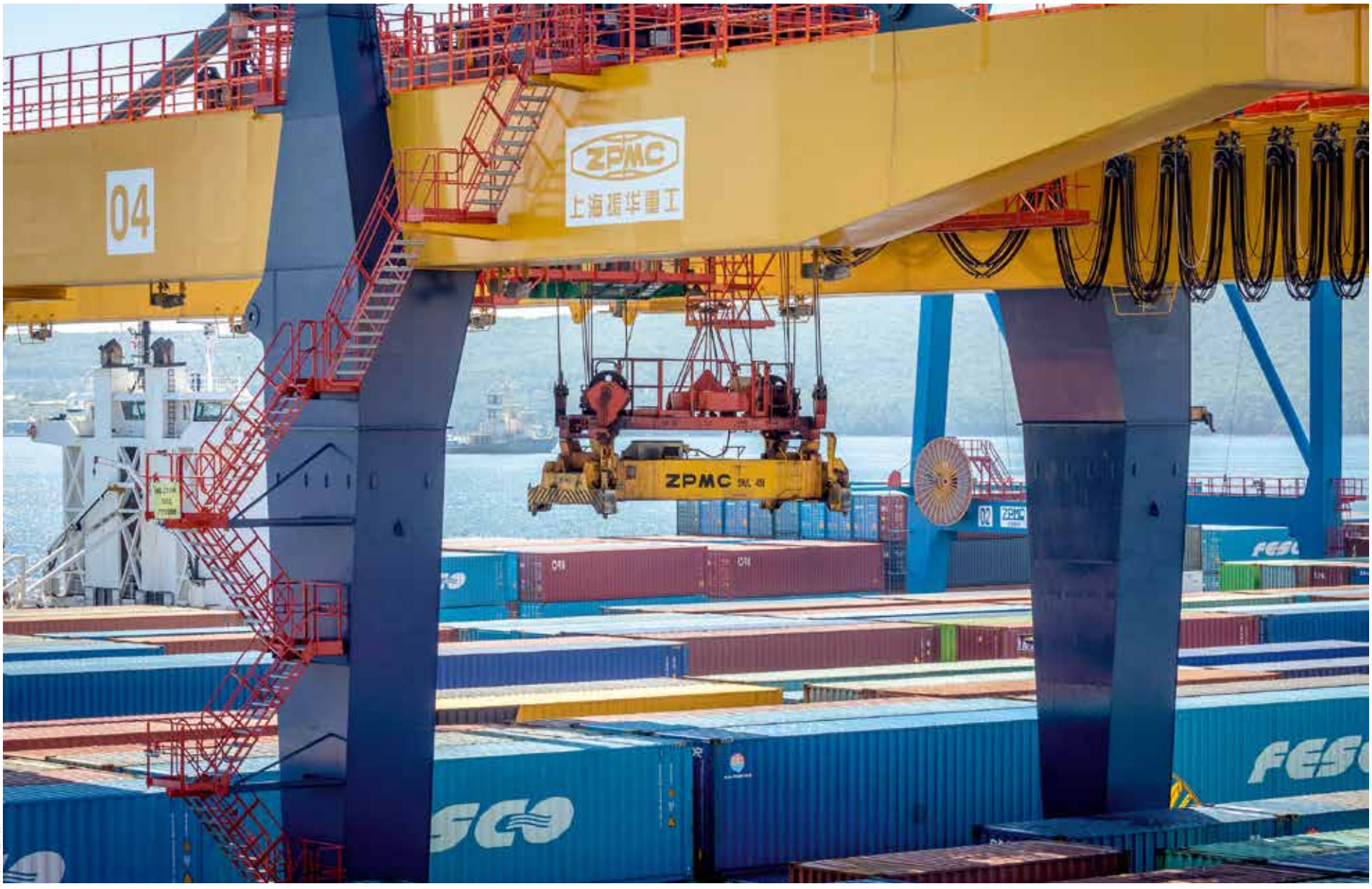
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ РЕБРЕНДИНГ

ГЕОПОЛИТИКА ЗАСТАВИЛА ПЕРЕСМОТРЕТЬ ЗНАЧЕНИЕ БАЛТИЙСКИХ ПОРТОВ ДЛЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ. В УСЛОВИЯХ СМЕЩЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ НА ВОСТОЧНЫЕ И ЮЖНЫЕ РЫНКИ ПЕРЕД НИМИ СТОИТ ЗАДАЧА ГЛУБОКОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ: ИЗ ИСТОРИЧЕСКИХ «ВОРОТ В ЕВРОПУ» — В АДАПТИВНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УЗЛЫ, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ. МИЛЕНА КОВАЛЕВА



ВАСИЛИЙ ШИТОВ

ТРАНСФОРМАЦИЯ ПОРТОВ ИЗ ПЕРЕВАЛОЧНЫХ УЗЛОВ В МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ХАБЫ ПРОИСХОДИТ НЕРАВНОМЕРНО.

СОХРАНЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ После двух месяцев уверенного роста контейнерооборот портов Балтийского бассейна в октябре 2025 года вернулся к отрицательной динамике. Согласно данным Infranews, показатель снизился на 1% в годовом выражении, составив 127,3 тыс. TEU. Этот спад контрастирует со значительным подъемом в августе (+25%) и сентябре (+11%), который эксперты объясняют эффектом низкой базы относительно аналогичного периода прошлого года. Однако волатильность помесячных данных не отменяет общего позитивного тренда. По итогам десяти месяцев 2025 года совокупный объем перевалки контейнеров в бассейне вырос на 5% и достиг 1,4 млн TEU (данные Морцентра). Рост обеспечили ключевые порты, но вклад их был неравномерным. Так, Большой порт Санкт-Петербург остается абсолютным лидером по объему (1,16 млн TEU), обеспечив прирост на 4%. Порт Калининград показал самые высокие темпы роста: 7% (221 тыс. TEU). Порт Усть-Луга продемонстрировал наибольшую относительную динамику, нарастив оборот на 9 тыс. TEU, хотя в абсолютном выражении его показатель остается минимальным (16 тыс. TEU). Эта диспропорция отражает общую тенденцию: трансформация портов из перевалочных узлов в мультимодальные логистические хабы происходит неравномерно. Ее темпы зависят как от инфраструктурных возможностей, так и от стратегических решений операторов.

«Наиболее продвинутые в этом отношении площадки, такие как Большой порт Санкт-Петербург и Усть-Луга, активно инвестируют в создание комплексной экосистемы,— отмечает Надежда Капустина, доцент Финансового университета при Правительстве РФ.— Морской терминал становится центром, вокруг которого формируются складские и распределительные комплексы, таможенные зоны и развитая сеть сухопутных подходов. Это позволяет добавлять стоимость грузам и превращаться из точки транзита в полноценное звено глобальных цепочек поставок».

Вместе с тем, по словам Ольги Мещеряковой, генерального директора Peramo Invest (ООО «Перамо Инвест»), модернизация одного крупного порта может стоить более триллиона рублей. «При этом окупаемость отдельных проектов вызывает вопросы без гарантированных грузопотоков и государственной поддержки»,— подчеркивает она.

Параллельно меняется и структура грузопотоков. Балтийские порты постепенно диверсифицируют номенклатуру, снижая зависимость от сырьевого экспорта (в частности, угля) в пользу более технологичных категорий. «Мы наблюдаем устойчивый рост доли контейнерных перевозок, удобрений, химической продукции и зерна,— говорит госпожа Мещерякова.— Это явный сигнал перехода от модели сырьевого хаба к формированию многопрофильной логистической экосистемы».

Госпожа Капустина солидарна с коллегой. Она отмечает, что формирование новой экосистемы портов Балтийского бассейна характеризуется одновременным действием двух разнонаправленных тенденций. «Первая — углубление специализации отдельных терминалов, вторая — обострение конкуренции за универсальные грузопотоки, объем которых сократился вследствие геополитических изменений. Специализация проявляется в концентрации определенных видов грузов на конкретных терминалах, обладающих уникальными технологическими возможностями или географическими преимуществами. Одновременно порты, ранее специализировавшиеся на контейнерных перевозках или обслуживании европейского импорта, вынуждены диверсифицировать номенклатуру обрабатываемых грузов, что усиливает внутрирегиональную конкуренцию и требует гибкости»,— рассказывает она.

По мнению экспертов, в новой реальности ключевыми факторами конкурентоспособности балтийских портов становятся не только объемы, но и качество сервиса: надежность логистических связок, предсказуемость сроков доставки и способность предоставлять комплексные мультимодальные решения. Дополнительным конкурентным преимуществом остается географическая близость к крупным промышленным центрам европейской части России, добавляет Надежда Капустина.