# УМЕРЕННАЯ КОРРЕКЦИЯ

**ПО ДАННЫМ АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ ПОРТОВ, ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ ПО ИТОГАМ 2025 ГОДА СОКРАТИЛСЯ НА 0,4%, ДО 884,5 МЛН ТОНН. ПОРТЫ БАЛТИЙСКОГО БАССЕЙНА ПОКАЗАЛИ СНИЖЕНИЕ, СОПОСТАВИМОЕ С ОБЩИМ. ПО ОЦЕНКЕ ЭКСПЕРТОВ, В ЭТОМ ГОДУ ПОКАЗАТЕЛИ И ОСНОВНЫЕ ТРЕНДЫ УШЕДШЕГО ГОДА СОХРАНЯТСЯ.** АЛЕКСАНДРА ТЕН




ЕВГЕНИЙ ЛАВЛЕНКО

**В МОРСКИХ ПОРТАХ БАЛТИЙСКОГО БАССЕЙНА ЗА ЯНВАРЬ — ДЕКАБРЬ 2025 ГОДА, ГОВОРИТСЯ В ОТЧЕТЕ АСОП, ПЕРЕВАЛЕНО 271,3 МЛН ТОНН (НА 0,6% МЕНЬШЕ ГОД К ГОДУ), ВКЛЮЧАЯ 126,8 МЛН ТОНН СУХИХ ГРУЗОВ (ПРИРОСТ 2,4%) И 144,5 МЛН ТОНН НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ (СНИЖЕНИЕ НА 3,2%)**

Как сообщила пресс-служба АСОП, объем перевалки сухих грузов составил 441,7 млн тонн, показав снижение за год на 0,2%. При этом объем перевалки угля вырос на 7,8%, до 202,9 млн тонн, а зерна сократился на 31,1%, до 52,2 млн тонн. Объем перевалки контейнерных грузов уменьшился на 2,7%, до 54 млн тонн, перевалка минеральных удобрений увеличилась на 8%, до 45,9 млн тонн, черных металлов — на 20,8%, до 23 млн тонн, руды — на 29,1%, до 15,9 млн тонн, грузов на паромах — на 3%, до 8,3 млн тонн.

Объем перевалки наливных грузов снизился на 0,5%, до 442,8 млн тонн, включая 274,9 млн тонн сырой нефти (на 2,8% больше прошлогоднего показателя), 121,1 млн тонн нефтепродуктов (ниже на 7,7%, чем в прошлом году), 37,2 млн тонн сжиженного газа (прирост на 2,5%) и 5,7 млн тонн пищевых грузов (ниже на 11,4%). За 12 месяцев прошедшего года перегружено 696,6 млн тонн экспортных грузов, что на 0,6% меньше, чем в 2024 году, 41,2 млн тонн импортных грузов (ниже на 3,9%), 71,5 млн тонн транзитных грузов (прирост 10%) и 75,2 млн тонн каботажных грузов (снижение на 5%).

По результатам операционной деятельности стивидорного холдинга «Глобал Портс» (входит в ГК «Дело») российский рынок морской перевалки контейнеров в прошлом году составил 5,35 млн TEU: на 4,9% меньше, чем в 2024-м.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ПО РЕГИОНАМ** В морских портах Балтийского бассейна за январь — декабрь 2025 года, говорится в отчете АСОП, перевалено 271,3 млн тонн (на 0,6% меньше год к году), включая 126,8 млн тонн сухих грузов (прирост 2,4%) и 144,5 млн тонн наливных грузов (снижение на 3,2%). Грузооборот порта Усть-Луга составил 130,5 млн тонн, что меньше показателя позапрошлого года на 3,4%, порта Приморск — 63,9 млн тонн (прирост на 5,2%), Большого порта Санкт-Петербург — 54,6 млн тонн (прирост 3,0%), порта Высоцк — 11,6 млн тонн (снижение на 6,6%).

Грузооборот морских портов Арктического бассейна снизился на 6,3%, до 87,1 млн тонн, из них 21,3 млн тонн пришлось на сухие грузы (снижение на 18,3%, по сравнению с 2024 годом), 65,8 млн тонн (снижение на 1,6%) — на наливные грузы. Грузооборот порта Мурманск сократился на 9,8%, до 47 млн тонн, Сабетта — на 0,4%, до 29,1 млн тонн, Варандея — на 10,3%, до 4,6 млн тонн и Архангельска — на 14,6%, до 2,2 млн тонн.

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна также упал на 3,9%, до 265,4 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов составил 118,7 млн тонн (снижение на 5%), наливных грузов — 146,7 млн тонн (прирост 1,5%). Морские порты Каспийского бассейна за 12 месяцев 2025 года перевалили 8,6 млн тонн, что меньше показателя 2024 года на 5,4%, из них объем перевалки сухих грузов составил 5,7 млн тонн (снижение на 11,7%), наливных грузов — 2,9 млн тонн (прирост на 10,3%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос на 6,6%, до 252,1 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов составил 169,1 млн тонн (прирост на 9,4%), наливных грузов — 83 млн тонн (прирост на 1,2%).

По данным «Глобал Портс», в 2025 году доля Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов в морских контейнерных перевозках выросла на 4,7 и 4,1% год к году соответственно, опережая по темпам роста контейнерные терминалы Дальнего Востока, показавшего снижение на 12,9%.

Динамика консолидированного контейнерного грузооборота морских терминалов «Глобал Портс» в 2025 году была лучше рынка, хотя показатель холдинга снизился на 4,4%, до 1,101 млн TEU. Объем перевалки контейнеров на морских терминалах «Глобал Портс» на Северо-Западе вырос на 13,2% (против роста в регионе на 4,7%). Консолидированный морской грузооборот неконтейнерных грузов «Глобал Портс» увеличился на 1,1% и составил 6,7 млн тонн. В 2025 году компания нарастила объем перевалки удобрений на терминалах Балтийского бассейна на 19,8%, снизив при этом объем перевалки угля на 46,2%.

Менеджмент холдинга объясняет результаты года наличием у компании терминалов в нескольких бассейнах, наращиванием объемов перевалки неконтейнерных грузов, прежде всего удобрений, в пользу постепенного отказа от перевалки менее маржинального угля.

**МОРСКИЕ ТРЕНДЫ** Как отмечают опрошенные эксперты, в 2025 году международная морская логистика оставалась под давлением геополитической нестабильности, которая влияла на торговлю и надежность цепочек поставок. «Что касается российского рынка морских контейнерных перевозок, то он также столкнулся со снижением импорта, заметным сокращением отправок готовых автомобилей, высокой ключевой ставкой и ослаблением потребительского спроса. Кроме того, дорогой рубль оказывал давление на развитие российского экспорта и его выход на новые рынки»,— перечисляет основные тенденции прошлого года Георгий Ремизов, директор филиала «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» (входит в FESCO) в Санкт-Петербурге.

Генеральный директор российской контейнерной линии «Аврора Лайн» Алексей Парилов считает одним из важных трендов ушедшего года в мировой морской логистике попытки глобальных линий возобновить работу через Суэцкий канал. «С осени 2023 года после начала активности хуситов в регионе трафик переориентировался на маршрут в обход через мыс Доброй Надежды, что привело к росту фрахтовых ставок и создало новые возможности для небольших игроков контейнерных линий. Полноценное возвращение глобальных перевозчиков к транзиту через Суэц может привести к снижению ставок и перераспределению флота»,— полагает господин Парилов.

Среди других тенденций он отмечает тренд на полноценную интеграцию Севморпути в логистические цепочки. «И здесь речь идет уже не только о перевозках между Китаем и Россией, развитие которых по маршруту СМП в прошлом году продолжили как китайские перевозчики, так и российские, но и о транзитных перевозках между Китаем и Европой. Примером стал рейс из китайского Нинбо в британский Феликстоу судна Istanbul Bridge вместимостью 4800 TEU»,— уточнил эксперт. Руководитель «Аврора Лайн» предполагает, что в этом году данный тренд сохранится.

О намерении испытать транзитный маршрут в Европу через СМП уже объявила Южная Корея: ожидается рейс из Пусана в Роттердам судна вместимостью 3000 TEU. «„Аврора Лайн“ также планирует рейсы по СМП в навигацию 2026 года. Возможно, в этом году к освоению северного маршрута для линейных контейнерных перевозок присоединятся и другие российские компании»,— сообщил господин Парилов.

В качестве еще одного тренда в морской логистике, касающегося напрямую российского рынка перевозок, он также отметил рост ставок на аренду контейнеровозов размером 2000–3000 TEU, то есть основного флота, используемого российскими компаниями. «Доступных для аренды судов вместимостью 2500–2800 TEU на рынке практически не осталось уже на четвертый квартал 2026 года. По судам вместимостью 2000–2500 TEU сейчас закрываются сделки уже на август, линии из мирового топ-10 забирают фидеры на 24 месяца по ставке более $28 тыс. в сутки. Сделки на год даже за старые теплоходы стартуют со ставки более $30 тыс. в сутки. Для российского рынка эти ставки будут уже с премией»,— приводит цифры гендиректор компании «Аврора Лайн».

Мария Попова, генеральный директор логистической компании Weved, называет результаты морских грузоперевозок за 2025 год «умеренной коррекцией», что связано с санкционным давлением и переориентацией торговых потоков.

**ПРИЧИНЫ ПАДЕНИЯ** Виталий Чернов, руководитель отдела аналитики ИАА «ПортНьюс», выделяет из грузов, оказавших наибольшее влияние на падение грузооборота, нефтепродукты и зерно. «Снижение экспорта нефти связано со сложностями на внутреннем рынке и вводимыми правительством РФ запретами на экспорт. Сокращение перевалки зерна — с комплексом причин: от запрета на импорт иностранных семян до расширения посевных площадей в мире»,— объясняет аналитик.

По словам господина Чернова, снижение контейнерооборота связано с рядом причин. Во-первых, это сокращение импорта новых автомобилей. Во-вторых, это практика перевозок контейнеров в полувагонах, что привело к