падению контейнерного экспорта через порты Дальнего Востока и к скоплению порожних контейнеров в центральной России.

«Росту контейнеропотока не способствует и слишком крепкий рубль, и высокая ключевая ставка, ограничивающая как потребительское кредитование, так и инвестиции в новые проекты, требующие импортных материалов, оборудования и комплектующих»,— подчеркивает аналитик «ПортНьюс».

Госпожа Попова объясняет снижение ужесточением санкций, включая меры против «теневого флота». Транзитные операции и перевалка российского СПГ через порты ЕС также сократились после соответствующего запрета. «Положительную динамику показали сырьевые и массовые грузы, переориентированные на рынки Азии, Ближнего Востока, Африки и Латинской Америки»,— обращает она внимание.

ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ Основными драйверами роста господин Чернов считает уголь и минеральные удобрения. «Что касается угля, то рост перевалки через порты происходил на фоне сокращения погрузки на железной дороге, что свидетельствует о постепенном смещении центра тяжести добычи экспортного угля в азиатскую часть России — в Якутию и на Дальний Восток»,— рассуждает эксперт.

Кроме того, несмотря на фактическое снижение добычи, российские производители стремятся удержать долгосрочные отношения со своими покупателями и обеспечить стабильные поставки, для чего, в том числе, используют накопленные запасы угля. Также в этом году активизировались казахстанские производители: их экспорт растет, грузоотправители диверсифицируют маршруты и наращивают поставки в страны Глобального Юга, в том числе через порт Тамань.

Минудобрения не подпадают напрямую под западные санкции, спрос на них в мире растет в связи с ростом посевных площадей. «В Усть-Луге заработали новые специализированные терминалы минудобрений, через порты России также перегружается белорусский калий»,— добавляет господин Чернов.

В целом Балтийский бассейн показал сопоставимое с общим снижение, заключает он. Госпожа Попова думает, что внутри самой Балтики ситуация неоднородна: порты Усть-Луга и Приморск испытывали давление из-за санкций на энергетический экспорт (хотя все еще остаются крупнейшими по стране), а порт Санкт-Петербург, наоборот, показал рост грузооборота.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОГНОЗ В начале января 2026 года министр транспорта Андрей Никитин в интервью ТАСС дал прогноз по росту мощностей в российских портах. Так, например, власти страны надеются нарастить мощность портов Северо-Запада в этом году на 15,5 млн тонн. Рост прогнозируют за счет ввода терминала по перевалке удобрений «Еврохима» в Усть-Луге, терминала «Усть-Луга» компании «Новотранс актив» и Высоцкого зернового терминала.

На востоке, по ожиданиям министра Никитина, прирост портовых мощностей достигнет 13,2 млн тонн, так как ожидается ввод контейнерного терминала во Владивостоке и угольного терминала «Порт Эльга». По мнению министра, на Азово-Черноморском направлении увеличение мощности портов составит 6,4 млн тонн благодаря реконструкции акватории и двух причалов порта Туапсе. «Также в 2026 году ждем ввода перевалочного комплекса аммиака и удобрений „Тольяттиазота“»,— отметил глава Минтранса.

ОЦЕНКА ЭКСПЕРТОВ В текущем году многие факторы в отрасли сохранятся, резюмируют участники рынка. «На рыночную ситуацию продолжит влиять избыток мощности мирового контейнерного флота — его темпы роста, включая портфель новых заказов, кратно превышают темпы роста грузооборота. Этот дисбаланс продолжает увеличиваться»,— предупреждает Георгий Ремизов.

Помимо этого, глобальные морские перевозчики начинают возвращаться на маршрут через Суэцкий канал, а экономика Китая замедляется. «Совокупность этих факторов может привести к дальнейшему снижению фрахтовых ставок и усилению ценовой конкуренции между перевозчиками. В этих условиях преимущества могут получить логистические операторы с диверсифицированной сетью маршрутов, широкой линейкой услуг и качественным сервисом»,— указывает он.

Мария Попова также прогнозирует, что глобальный рынок ждет значительный рост мирового флота. Ввод новых судов в 2026 году увеличит общую вместимость примерно на 5%. Такая ситуация напрямую повлияет на фрахтовые ставки, согласна она. «При этом отрасль активно движется в сторону цифровизации (внедрения сервисов для мониторинга, планирования и управления цепочками поставок) и усилению „зеленой“ повестки — экологического контроля»,— обозначает текущие тренды гендиректор Weved.

На российском рынке совокупный грузооборот портов останется в диапазоне, близком к показателям 2025 года, с колебаниями примерно плюс-минус 2–3%, ожидают в Weved. При этом географическое перераспределение грузопотоков продолжится в сторону «дружественных» направлений.

Контейнерный сегмент будет постепенно расти, но в первую очередь за счет восточных и южных сервисов, без возврата к прежним европейским объемам. Ключевую роль в этом процессе продолжат играть российские, китайские и турецкие перевозчики. Основные риски на этот год связаны с возможным дальнейшим ужесточением санкций, особенно в сегментах нефти и СПГ. Также на ситуацию на рынке продолжат влиять тарифные войны и колебания мирового спроса на сырье, дает оценку госпожа Попова.

Для участников внешнеэкономической деятельности этот сценарий означает, во-первых, более агрессивную конкуренцию по фрахтам и необходимость гибко комбинировать маршруты, используя как морские пути, так и сухопутные коридоры через Казахстан, Китай, Турцию и другие страны. «Во-вторых, резко возрастает значение операционной эффективности: скорости оборота парка, управления загрузкой судов и точного планирования пиковых нагрузок. Это критически важно, поскольку ценовое окно в морской логистике может еще больше сузиться на фоне снижения ставок и общей рыночной волатильности»,— подытоживает эксперт. ■



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

РОСТУ КОНТЕЙНЕРОПОТОКА НЕ СПОСОБСТВУЕТ И СЛИШКОМ КРЕПКИЙ РУБЛЬ, И ВЫСОКАЯ КЛЮЧЕВАЯ СТАВКА, ОГРАНИЧИВАЮЩАЯ КАК ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЕ КРЕДИТОВАНИЕ, ТАК И ИНВЕСТИЦИИ В НОВЫЕ ПРОЕКТЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ИМПОРТНЫХ МАТЕРИАЛОВ, ОБОРУДОВАНИЯ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ

ДЕЛО, КОТОРОМУ ТЫ СЛУЖИШЬ

АЛЕКСЕЙ ГАГАРИНОВ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР И СОВЛАДЕЛЕЦ КОМПАНИИ C-SHIPPING



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

Все мы с раннего детства хотим кем-то стать: врачами, космонавтами, учителями, при этом чем старше мы становимся, тем сильнее меняются взгляды на будущую профессиональную жизнь. Важно найти себя, пусть даже не сразу, через ошибки, но куда важнее быть бескрайне и ненасытно влюбленным в свое призвание на протяжении всей своей жизни — подобно тому, как младенец любит маму через невидимую связь, через чувства.

В российской истории есть огромное количество людей, отдавших себя любимому делу и вписавших свои имена навеки в историю. Сергей Королев, Михаил Миль, Андрей Туполев, Павел Сухой, Сергей Ильюшин, Артем Микоян, Михаил Калашников, Василий Дегтярев, Георгий Шпагин, Николай Макаров, Евгений Драгунов, Игорь Стечкин. Этот список бесконечен, потому что есть еще люди, чьи имена не так широко известны или совсем не на слуху. Организованные ими производства входят в крупнейшие государственные корпорации России и продолжают выпускать продукцию, которой можно гордиться. Очевидно, это счастье — каждый день заниматься делом, которое любишь.

Тогда как случается, что человек «не на своем месте»? Как производятся услуги или продукция ненадежная, низкого качества? Что это? Безответственность, безразличие, глубокая обида на что-то, отсутствие мотивации? Разве не стыдно, когда родители, друзья, дети или внуки спрашивают тебя: «Скажи, а почему так все плохо?»

Может быть, как у Жванецкого, который имел высшее инженерное образование, дело в «консерватории»? Может быть. Ведь сегодня многие абитуриенты мечтают стать менеджерами, работать в современном стильном офисе, получать большой оклад со всеми бонусами, реализовывать управленческие решения с четким соблюдением норм Трудового кодекса. И вот появляются специалисты, изначально убежденные в том, что тот метод, каким организовано что-то одно, должен быть и методом, которым организуется все остальное. То есть надо сделать все похожим — так легче контролировать любое производство. Однако такое видение одновременно с отсутствием инженерной подготовки и знания конкретной специфики, как правило, негативно влияет на производительность, качество, дизайн и особенно новизну выпускаемой продукции.

Подтверждением данного тезиса является недавний выход из Объединенной судостроительной корпорации Кингисеппского машиностроительного завода, нацеленного на амбициозную и такую нужную стране задачу, как строительство малооборотных двигателей для крупнотоннажных судов. «В нашем случае нам гораздо комфортнее работать по своему режиму, использовать формулу быстрых решений, внутренние мотивационные системы и другие механизмы для достижения максимально быстрого эффекта»,— именно так прокомментировал сложившуюся ситуацию владелец КМЗ Михаил Даниленко.

Ну так сколько еще должно пройти времени и случиться перемен, чтобы у нас появились свои, истинно российские, названные по именам их ярких российских создателей автомобили, торговые суда, судостроительные верфи и другие такие нужные стране производства, девизом руководителей которых станет цитата из романа Юрия Германа: «Если уж что делаешь, то делай не иначе, как великолепно»?