ОБЪЕМЫ ПЕРЕВАЛКИ ПРОРАСТАЮТ ЗЕРНОМ

ПОСЛЕ СОКРАЩЕНИЯ ГРУЗООБОРОТА В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ ПОРТЫ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ НАРАЩИВАЮТ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВАЛКИ. В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ПЕРЕВАЛКА ЗЕРНА, КОТОРОЕ НЕВОЗМОЖНО ВЫВЕЗТИ ЧЕРЕЗ ЮЖНЫЕ ПОРТЫ, А ТАКЖЕ ПОСТАВКА МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ И УГЛЯ. ЕКАТЕРИНА ДЫННИКОВА

По итогам первых шести месяцев 2026 года в Балтийском бассейне сложилась нетипичная ситуация: грузооборот портов просел на фоне роста перевалки грузов во всех других регионах. Общее увеличение грузопотока составило 5,8% по сравнению с аналогичным периодом 2025 года, отмечает Александр Котов, партнер NEFT Research по консалтингу.

По данным Ассоциации морских торговых портов (АМТП), перевалка грузов на Северо-Западе за первое полугодие составила 130,3 млн тонн, что на 4,2% меньше, чем за первые шесть месяцев 2025 года. Основной причиной снижения грузооборота господин Котов называет тяжелую ледовую обстановку в Финском заливе в текущем году, которая вызвала временный переток грузов в другие бассейны. Падение первого квартала было сезонным, а не структурным, уверен он. Причем восстановление грузооборота уже началось. Официальной статистики АМТП за восемь месяцев 2026 года в открытом доступе нет, но есть косвенные данные, отмечает эксперт.



ЛЯЙЛЯ ГИМАДЕЕВА

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ СПОСОБНЫ ПЕРЕВАЛИВАТЬ ОКОЛО 7 МЛН ТОНН ЗЕРНА В ГОД. КО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ АВГУСТА ОБЪЕМ ЗАЯВОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В БАЛТИЙСКИЕ ПОРТЫ ДОСТИГ 5 МЛН ТОНН, И ЭТО СОПОСТАВИМО С ЗАЯВКАМИ НА ПОРТЫ В НОВОРОССИЙСКЕ И ТУАПСЕ

ТОЧКИ РОСТА Главным драйвером роста стала перевалка зерна, поскольку из-за повреждений южных портов на фоне атак беспилотников грузопоток уже перенаправляется по другим направлениям. По оценкам NEFT Research, за первое полугодие через северо-западные порты экспортировано 1,2 млн тонн зерна, а только за первую декаду сентября — 172 тыс. тонн, тогда как годом ранее в этот период зерно через балтийские порты вообще не шло.

Северо-западные терминалы способны перевалить около 7 млн тонн зерна в год. Ко второй половине августа объем заявок на железнодорожные перевозки в балтийские порты достиг 5 млн тонн, и это сопоставимо с заявками на порты в Новороссийске и Туапсе, говорит Александр Котов.

Правда, мощности на Балтике ограничены и не смогут взять на себя весь объем, который ранее шел через Азово-Черноморский бассейн. «Полная компенсация технически невозможна, но Балтика может стать полноценным вторым экспортным хабом»,— уверен эксперт.

Глава Зернового союза Аркадий Злочевский напоминает, что порты Северо-Запада смогут также наращивать объемы за счет введения новых мощностей. Например, логистическая компания «Модуль» разработала технологию контейнерной погрузки через собственные мощности в порту. Обсуждается возможность перевалки зерна с помощью этой технологии. Правда, пока мощности «Модуля» могут составить лишь около 70 тыс. тонн в месяц, это небольшой объем, говорит господин Злочевский.

По его словам, существует и так называемый прямой вариант отгрузки, но он слишком медленный и дорогой. Этот метод заключается в том, что вагон поднимается краном и помещается над открытым трюмом. Далее зерно перегружается на судно. Однако компании редко практикуют такой метод из-за его низкой эффективности и большой зависимости от погоды, то есть от дождей, добавляет эксперт.

В целом он довольно оптимистично оценивает возможности перевалки зерна через порты Балтийского моря. «Если порты Азово-Черноморского бассейна будут стоять до конца сезона, то в целом через Балтику с учетом и российских, и прибалтийских портов можно будет переправить около половины от объема, который поставлялся через южные порты, а это 80–90% всего экспорта зерна»,— оценивает господин Злочевский.

В прошлом году порты Азово-Черноморского бассейна перевалили 46 млн тонн зерна. Таким образом, по оценке эксперта, вся Балтика сможет экспортировать около 23 млн тонн зерна.

УГОЛЬНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ Второй точкой роста для портов Северо-Запада сможет стать перевалка угля, полагают эксперты. Ставки на перевалку в Усть-Луге выросли на 40–60%, с $8–8,5 до $12–14 за тонну, что говорит о высоком спросе на мощности, подчеркивает Александр Котов. По данным аналитика Telegram-канала Bonus Fabula Дмитрия Кумановского, за первое полугодие текущего года на Балтике было экспортировано 27,9 млн тонн угля против 28,5 млн тонн годом ранее.

Как отмечает директор по направлению логистики и аналитики ООО «Морстройтехнология» Александр Головизнин, увеличению перевалки угля в портах Балтийского моря способствует сложная логистическая ситуация на юге, и за восемь месяцев текущего года грузооборот уже вырос. Одновременно растет перевалка угля через порты Дальнего Востока, но там рост ограничен пропускной способностью восточного полигона РЖД. В итоге часть грузопотока перераспределяется в пользу Северо-Запада, добавляет он. Увеличению перевалки угля на Балтике способствует и удорожание угля на мировых рынках. Причем эксперты считают, что такая динамика цен будет, скорее всего, долгосрочным трендом, указывает господин Головизнин.

Начальник аналитического отдела ИАА «Портньюс» Виталий Чернов отмечает, что росту цен на уголь способствует ближневосточный конфликт, который затруднил поставки СПГ из этого региона на мировой рынок. «Соответственно, генерация стала переключаться на уголь, что привело к росту его стоимости. Так, например, за август стоимость угля на мировом рынке выросла более чем на 11%»,— констатирует он. По его словам, росту цены на уголь также способствовала авария в китайской провинции Шаньси на угольном разрезе. Однако рост цен на уголь, возможно, не станет долгосрочным, полагает эксперт. Ведь в случае открытия Ормузского пролива и возобновления полноценных поставок на мировой рынок ближневосточного газа спрос на уголь вновь начнет падать, что отразится на экспорте из России, прогнозирует господин Чернов.

Другие эксперты тоже считают, что заметно перевалка угля на Северо-Западе увеличиваться не будет. «Уголь в Турцию с учетом роста стоимости фрахта на Черном море выгоднее вывозить через Арктику»,— уверен господин Кумановский. По его мнению, спрос на уголь вырос лишь в моменте на фоне удорожания СПГ из-за конфликта на Ближнем Востоке.

НАДЕЖДА НА УДОБРЕНИЯ На Северо-Западе также возможен и рост объемов перевалки удобрений, но с оговорками. Пока же, по оценке Александра Головизнина, объем перевалки удобрений за восемь месяцев текущего года остался на том же уровне, что и годом ранее. Такие показатели он связывает с проблемами с ледовой обстановкой. Из-за погодных условий в конце зимы 2026 года объем перевалки минеральных удобрений просел, но уже в начале весны и летом стивидоры смогли наверстать упущенное, отмечает аналитик. Он напоминает, что на Северо-Западе также будут введены новые мощности: ГК «Портовый альянс» до конца года планирует вывести на проектную мощность свой терминал Port Favor в Усть-Луге и начать перевалку минеральных удобрений.

Основной барьер для дальнейшего увеличения оборота этих грузов, по мнению господина Котова,— это дефицит судов ледового класса в зимний период, хотя летом и осенью ограничение снимается. По итогам года динамика будет, скорее всего, нулевой либо с очень небольшим ростом по сравнению 2025 годом, полагает он.

По наблюдениям господина Кумановского, перевозка удобрений постепенно перемещается в арктические порты, прежде всего в Мурманск, откуда доставка идет в Африку, Южную Америку и Азию за сопоставимое время, учитывая более короткий маршрут по Севморпути и наличие в Арктике контейнерных линий российских, китайских и южнокорейских линий, которым нужен обратный контейнеризированный груз.

НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ «Что касается перевалки нефти, то она на Северо-Западе растет, в то время как поставки нефтепродуктов сокращаются. Это связано с ситуацией в нефтепереработке: удары по НПЗ, сопровождающиеся запретом на экспорт нефтепродуктов, высвобождают объемы непереработанной нефти, которые идут за границу»,— поясняет Виталий Чернов. Ситуация изменится, когда вопрос с нефтепереработкой нормализуется: тогда стоит ожидать снижения экспорта нефти.

«По нашим данным, по итогам восьми месяцев 2026 года объем экспорта наливных грузов через морские порты вырос на 1%, этот рост вызван именно ростом экспорта нефти»,— добавляет он.

Что касается перевалки контейнерных грузов, то заметных предпосылок для их роста пока нет. В первом полугодии контейнерные грузы на Балтике показали снижение на 0,6%, до 864 тыс. TEU, при этом основной удар пришелся именно на экспорт. Он упал, тогда как импорт остался относительно устойчивым, комментирует ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов.

Снижение перевалки контейнерных грузов произошло из-за сокращения традиционных экспортных потоков (лес, целлюлоза, часть металлопродукции) в Европу через балтийские порты. На ситуацию также повлияло и снижение конкурентоспособности отдельных категорий российского экспорта на европейских рынках, считает аналитик.

По словам господина Чернова, на фоне атак на торговые суда, в том числе на контейнеровозы в Черном море, стоимость логистики из Китая в Россию выросла. В текущей ситуации самым экономически обоснованным является маршрут через порты Дальнего Востока либо погранпереходы, полагает он.

Маршрут через Северо-Запад предполагает перевозку либо через Суэцкий канал, либо в обход Африки, что приводит к дополнительным издержкам. Маршруты через Севморпуть развиваются, но их пока нельзя назвать полноценной альтернативой ввиду ограниченного окна навигации и недостаточно развитой инфраструктурой для работы с контейнерами, заключает эксперт.

По прогнозам господина Баранова, во втором полугодии динамика перевозок, скорее всего, будет разнонаправленной: импорт может расти, а контейнерный экспорт и транзит контейнеров — снижаться. ■