

УДК 338.012

DOI 10.52575/2687-0932-2025-52-4-806-817

EDN GDFUSG

Логистика морских контейнерных перевозок в России: вызовы и факторы роста

Селюков М.В., Цевенкова Е.О., Шалыгина Н.П.

Северо-Западный институт управления – филиал РАНХиГС

Россия, 199178, Санкт-Петербург, Средний пр. В.О., д. 57/43

Selyukov-mv@ranepa.ru

Аннотация. В условиях перестройки глобальных торговых потоков и длительных внешнеэкономических ограничений сфера морских контейнерных перевозок играет ключевую роль в обеспечении экономической устойчивости и поддержании внешнеторговых связей. Трансформация географии поставок и растущая геополитическая нестабильность создают ряд серьёзных вызовов для эффективности развития логистических цепочек поставок и стабильности контейнерооборота. Несмотря на сложности, сектор продемонстрировал определенную адаптивность, оперативно перестраивая логистические маршруты и развивая альтернативные направления. Однако для дальнейшего устойчивого развития необходимо решение ряда задач, включая оптимизацию логистических издержек, стабилизацию внутренних макроэкономических факторов, а также развитие пропускной способности портов страны. В работе проведён анализ ключевых факторов, влияющих на стоимость логистических услуг и эффективность транспортных коридоров, с целью понимания сложившихся тенденций и перспектив развития морских контейнерных перевозок в Российской Федерации в условиях неопределённости.

Ключевые слова: контейнерооборот, география поставок, геополитическая нестабильность, логистические издержки, перевалка грузов, трансформация рынка

Для цитирования: Селюков М.В., Цевенкова Е.О., Шалыгина Н.П. 2025. Логистика морских контейнерных перевозок в России: вызовы и факторы роста. *Экономика. Информатика*, 52(4): 806–817. DOI 10.52575/2687-0932-2025-52-4-806-817; EDN GDFUSG

Sea Container Logistics in Russia: Challenges and Growth Factors

Maksim V. Selyukov, Ekaterina O. Tsevenkova, Natalya P. Shalygina

RANEPa St. Petersburg

57/43 Sredny Ave. V.O., St. Petersburg 199178, Russia

Selyukov-mv@ranepa.ru

Abstract. In the context of restructuring the global trade flows and long-term foreign economic restrictions, the maritime container transportation sector plays a crucial role in ensuring economic stability and maintaining foreign trade relations. The transformation of supply geography and increasing geopolitical instability pose significant challenges to the efficiency of logistics supply chains and the stability of container traffic. Despite these challenges, the sector has demonstrated adaptability by quickly reshaping logistics routes and developing alternative destinations. However, in order to achieve further sustainable development, it is necessary to address a number of challenges, including optimizing logistics costs, stabilizing internal macroeconomic factors, and developing the country's port capacity. This paper analyzes the key factors that influence the cost of logistics services and the efficiency of transport corridors, in order to understand the current trends and prospects for development.

Keywords: container turnover, supply geography, geopolitical instability, logistics costs, cargo transshipment, market transformation

For citation: Selyukov M.V., Tsevenkova E.O., Shalygina N.P. 2025. Sea Container Logistics in Russia: Challenges and Growth Factors. *Economics. Information technologies*, 52(4): 806–817 (in Russian). DOI 10.52575/2687-0932-2025-52-4-806-817; EDN GDFUSG

Введение

Российская Федерация вступает в период существенной трансформации своей транспортной архитектуры, целью которой является раскрытие потенциала перевозок и повышение стандартов логистического сервиса. На фоне усиливающегося глобального геополитического и санкционного давления развитие международных морских перевозок и, в частности, контейнерных перевозок приобретает особую актуальность для обеспечения национальной экономической безопасности и укрепления позиций на мировом рынке. Стратегическое значение этой сферы подтверждается наличием ключевых государственных документов, таких как Морская доктрина Российской Федерации, Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, Стратегия развития внутреннего водного транспорта и Стратегия развития судостроительной промышленности [Стратегия, 2019].

Сфера морских контейнерных перевозок, пережившая беспрецедентный период высокой доходности в начале 2020-х годов, сталкивается с прогнозируемым структурным дисбалансом между спросом и предложением, который, по оценкам ведущих аналитических агентств, сохранится до конца текущего десятилетия. Этот прогноз обусловлен комплексом взаимосвязанных глобальных экономических и отраслевых факторов. Актуальные международные экономические прогнозы, в частности, обновленный доклад Международного валютного фонда за июль 2025 года, указывают на неоднозначную перспективу: ожидаемый значительный рост мировой торговли в 2025 году (до 3,5 %) может быть нивелирован последующим замедлением до 1,9 % в 2026 году, что повлияет на географию поставок и их объемы [International Monetary Fund, 2025].

Аналитики Sea-Intelligence, комментируя данные МВФ, подчеркивают, что наблюдаемый рост объемов торговли может быть временным, не отражая базовый спрос, который, вероятно, подвергнется коррекции [Sea-Intelligence, 2025]. Эксперты прогнозируют период высокой неопределенности и волатильности на мировых рынках с существенным риском внезапного падения спроса уже в 2026 году. В условиях слабого спроса, избыточного предложения мощностей и нестабильности в торговой политике, операторы рынка вынуждены пересматривать свои финансовые прогнозы. Это уже проявляется в снижении планов на будущее ведущими компаниями, такими как японская ONE, и отражается в динамике индексов контейнерных перевозок, например, Шанхайского индекса SCFI.

Текущая рыночная ситуация характеризуется неустойчивостью и неопределенностью. Продолжавшийся с февраля спад импортных перевозок оказал существенное негативное влияние на рынок контейнерных перевозок, приведя к значительному снижению доходности и маржи. Существующие рыночные реалии рисуют сложную перспективу для отрасли, что диктует необходимость пересмотра стратегических подходов и определения новых векторов развития. Например, значительное превосходство во времени доставки грузов из европейской части России в дальневосточный регион по сравнению с мировыми показателями (в 2–3 раза) напрямую сказывается на конкурентоспособности отечественной продукции на азиатских рынках [Селюков, Цевенкова, Шалыгина, 2025]. В этих условиях возрастает значение научно-исследовательской деятельности, сфокусированной на диагностике сдерживающих факторов транспортной отрасли РФ и выработке действенных решений. Такой анализ требует комплексного учета как устоявшихся аспектов, таких как состояние инфраструктуры и ценовая политика, так и актуальных направлений, включая цифровую трансформацию логистики, развитие интермодальных перевозок, адаптацию к меняющейся геополитической обстановке и задачи импортозамещения [Соломатина, 2025; Юдин, 2024].

Объекты и методы исследования

Транспортный комплекс Российской Федерации, будучи основой национальной экономики, остаётся гарантом территориальной целостности, экономической связности и безопасности. В рамках настоящего исследования проводится анализ системы морских контейнерных перевозок в России, охватывающий весь спектр процессов – от динамики контейнерооборота и ценообразования на фрахт до совершенствования географии поставок и развития внутренней портовой инфраструктуры. Особое внимание уделяется функционированию этой системы в условиях внешнеэкономических ограничений, трансформации торговых потоков и влияния геополитической нестабильности на эффективность и устойчивость отрасли.

Предметом настоящего исследования является анализ вызовов и факторов роста, формирующих динамику развития морских контейнерных перевозок в России. В частности, рассматриваются закономерности в изменении контейнерооборота, анализируется влияние санкционного давления и внешнеэкономических ограничений на формирование фрахтовых ставок и адаптацию географии поставок, а также определяются ключевые драйверы, способствующие повышению конкурентоспособности и устойчивости отрасли в современных условиях.

Комплексный методологический подход стал основой для достижения исследовательских целей и решения поставленных задач. Для всестороннего анализа и выявления взаимосвязей между экономическими, геополитическими и инфраструктурными драйверами морских контейнерных перевозок применялись базовые общенаучные инструменты – анализ и синтез, а также фундаментальные принципы системного подхода. Детальное изучение специфики отдельных логистических операций, конфигурации географии поставок, динамики фрахтовых ставок и развития контейнерооборота проводилось посредством анализа специализированных кейсов и компаративного исследования.

Ключевым аспектом методологии стало использование интегративного подхода, сочетающего макроэкономический анализ с микроэкономическим изучением рыночных процессов. Инструменты исследования были подобраны и интегрированы таким образом, чтобы максимально полно раскрыть поставленные задачи на каждом этапе работы, формируя всестороннее видение предмета исследования.

Для анализа были использованы значительные объёмы статистических данных и аналитических материалов из официальных ресурсов – Федеральной службы государственной статистики РФ, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства экономического развития РФ, а также из специализированных отчетов ведущих международных логистических агентств, отраслевых ассоциаций и консалтинговых компаний. Эти источники предоставили ценную информацию по контейнерообороту, фрахтовым ставкам, географии поставок, воздействию внешних ограничений, провозному потенциалу и структуре логистических цепочек.

Результаты и их обсуждение

Российский логистический рынок, пройдя период многолетней адаптации к новым экономическим и внешнеполитическим условиям, демонстрирует признаки выраженного системного замедления. Сфера грузоперевозок традиционно выступает в роли чувствительного индикатора уровня деловой активности. Весной 2025 года совокупный объём перевалки контейнеров в морских портах России составил 616 тыс. TEU, что на 3 % ниже, чем в апреле предыдущего года [Морцентр, 2025].

В то же время на фоне общего снижения в ряде регионов наблюдались положительные изменения. Так, Большой порт Санкт-Петербург, являющийся ключевым контейнерным хабом страны, увеличил объём обработки грузов на 12 % (до 619 тыс. TEU), благодаря перераспределению европейских грузопотоков и развитию мультимодальных перевозок с использованием внутренних водных путей и железной дороги. В то же время порты Приморского края сократили объёмы контейнерной перевалки на 8 %, что в значительной степени обусловлено высокой загрузкой Восточного полигона, свидетельствующей о существенных узких местах в сухопутных логистических коридорах.

Однако в августе 2025 года российские морские порты продемонстрировали восстановление объемов перевалки контейнеров, превысив отметку в 446 тыс. TEU. Этот показатель на 12 % выше, чем месяцем ранее и сопоставим с уровнем августа предыдущего года. Среднесуточный контейнерооборот портов достиг 14 тыс. TEU, что соответствует среднегодовому показателю текущего года и является минимальным уровнем за период с начала года, исключая январь.

Экспортно-импортная перевалка в августе 2025 года также стабилизировалась, однако объемы пока не достигли показателей начала года. В годовом исчислении импорт продемонстрировал снижение на 9 % до 168 тыс. TEU, в то время как экспорт увеличился на 6 % до 156 тыс. TEU. Каботажные перевозки сохранили высокие темпы, составив около 120 тыс. TEU, что на 6 % превышает прошлогодние показатели.

В Балтийском бассейне в августе текущего года наблюдался значительный рост контейнерооборота, увеличившийся почти на треть за месяц и достигший среднего уровня первой половины года – 151 тыс. TEU. По сравнению с прошлым годом, когда объемы перевалки в летне-осенний период были относительно низкими, рост составил около 25 % (+30 тыс. TEU). Рост зафиксирован по всем направлениям: импорт (+11,6 тыс. TEU), каботаж (+10 тыс. TEU) и экспорт (+9 тыс. TEU). Экспортные объемы восстановились до уровня более 60 тыс. TEU, демонстрируя основной прирост за месяц.

Оборот Дальневосточного бассейна достиг 206 тыс. TEU. Несмотря на сокращение на 10 %, темпы спада замедлились по сравнению с предыдущими двумя месяцами (около 20 %). Перевалка составила 1,55 млн TEU, снизившись на 11 % (-193 тыс. TEU) год к году.

Объемы перевалки в Азово-Черноморском бассейне сохранились на уровне 70 тыс. TEU, показав снижение на 5 % относительно показателей 2024 года (рис. 1).

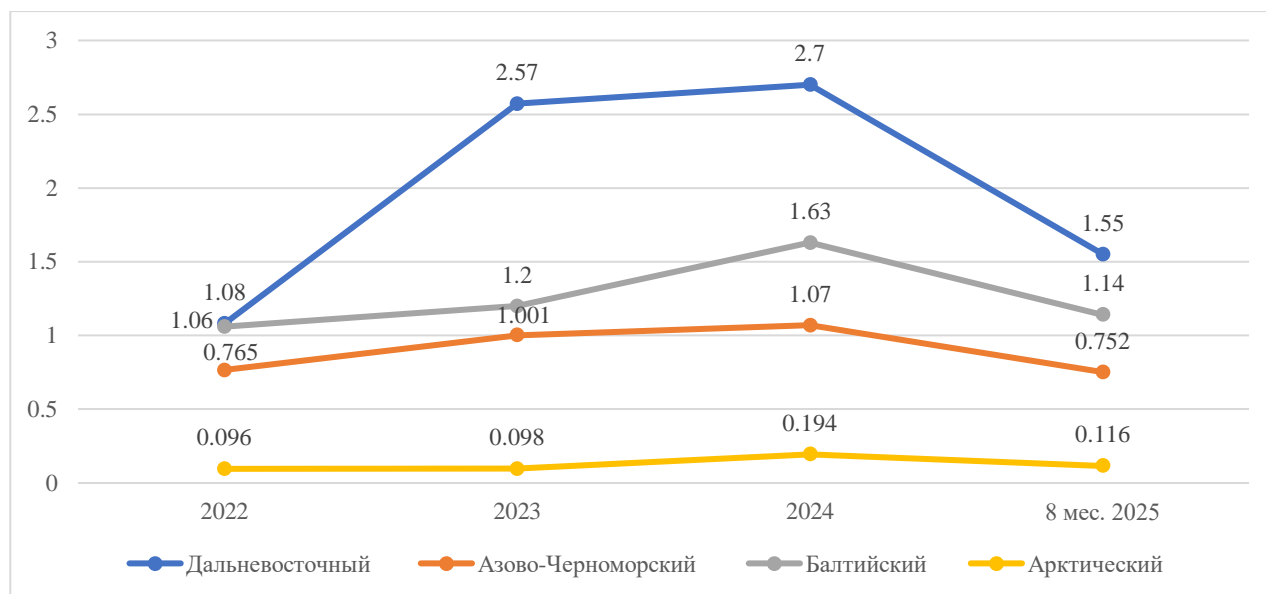


Рис. 1. Контейнерооборот портов России в 2022–2025 гг. по морским бассейнам, млн TEU

Fig. 1. Container turnover in Russian ports in 2022–2025 by sea basin, million TEU

Примечание. Составлено авторами по данным [Транспорт в России, 2025]

Таким образом, суммарный грузооборот портов России за период с января по август 2025 года составил 576,3 млн тонн, что на 3,5 % (21 млн тонн) меньше, чем годом ранее (рис. 2).

За первые семь месяцев 2025 года внешнеторговый оборот России выявил неоднородную региональную динамику. Товарообмен с азиатскими странами, составивший 282,4 млрд долларов США, показал небольшое снижение на 1 %, несмотря на сокращение экспорта на 2 % (179 млрд долларов) и рост импорта на 1 % (103,2 млрд долларов). Европейское

направление внешней торговли оказалось более уязвимым, продемонстрировав падение на 8 % до 74 млрд долларов. Торговые отношения с африканскими государствами также имели отрицательную динамику (-10 %, 14,6 млрд долларов). Исключением стали страны Америки, с которыми товарооборот вырос на 5 %, достигнув 16,5 млрд долларов США (рис. 3).

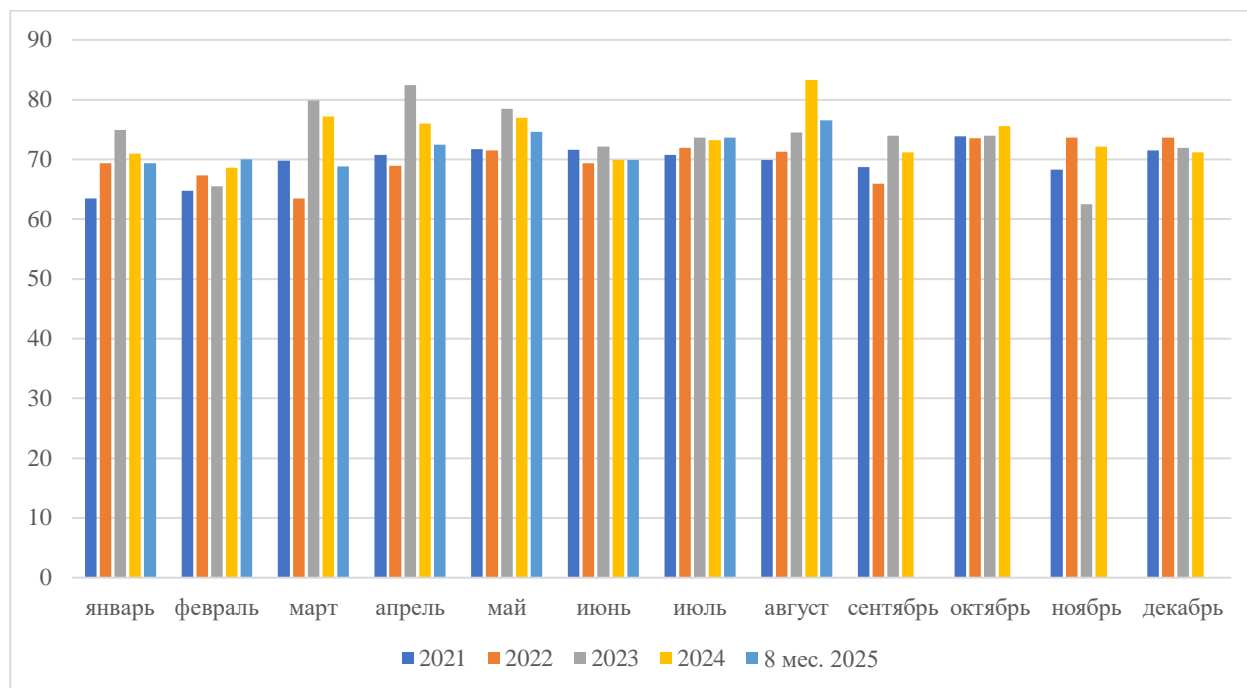


Рис. 2. Динамика грузооборота портов России в 2021–2025 гг., млн тонн

Fig. 2. Dynamics of cargo turnover in Russian ports in 2021–2025, million tons

Примечание. Составлено авторами по данным [Морпорт, 2025]

Снижение импорта из Китая, особенно в сегменте крупногабаритных и дорогостоящих товаров, таких как легковые автомобили (снижение экспорта из КНР в 2,3 раза за I полугодие 2025 года) и грузовики (-4,5 раза), также оказывает существенное давление на доходность логистических операторов и портовых терминалов.

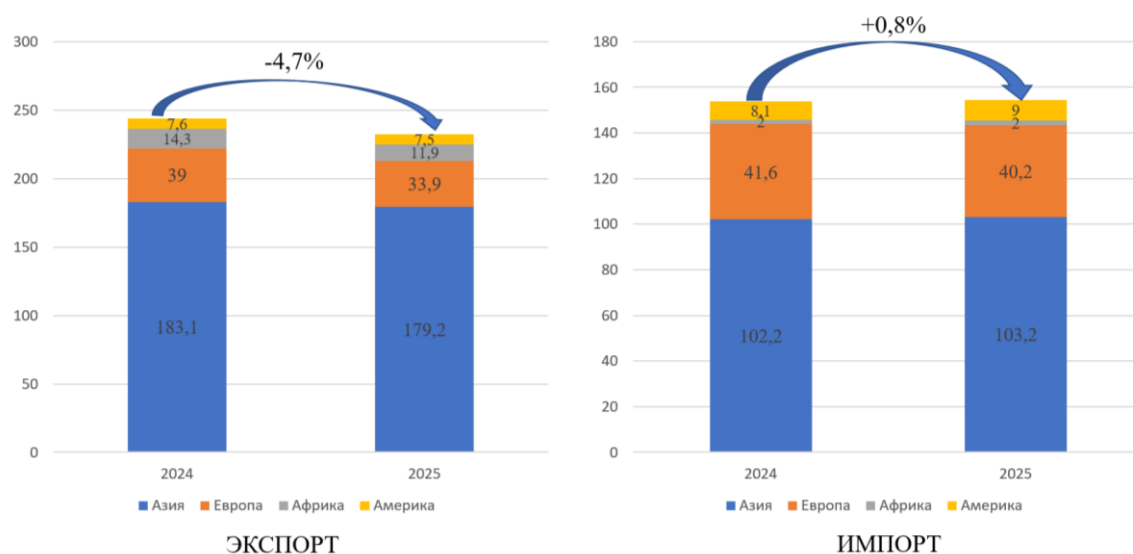


Рис. 3. Товарооборот России по группам стран и направлениям за 7 месяцев 2025 года, млрд долларов

Fig. 3. Russia's trade turnover by country groups and destinations for the first seven months of 2025, billion dollars

Примечание. Составлено авторами по данным [Росморречфлот, 2025]

Так, анализ международных направлений демонстрирует следующие тенденции. Китай остается ключевым партнером, обеспечивая около 80 % морского импорта. Рынок этого направления, будучи хорошо изученным и стабильным, характеризуется перенасыщенностью предложениями фрахтовых услуг. Регулярность рейсов (дважды в неделю из Шанхая с возможностью выбора портов прибытия: Новороссийск, Санкт-Петербург, Владивосток) и выгодные ценовые предложения, связанные с необходимостью заполнения судов, свидетельствуют о высокой конкуренции. После введения санкций на смену ушедшим перевозчикам оперативно пришли новые игроки из Турции, Китая и арабских стран. Отмечается существенное изменение структуры бизнеса: сегодня лишь около 30 % перевозчиков обладают собственным флотом, тогда как большинство (до 70 %) полагаются на арендованные суда, что влечет за собой значительные финансовые обязательства. Ставки на фрахт из Китая в сентябре 2025 года, вопреки традиционной тенденции к росту в осенний сезон, демонстрируют отрицательную динамику. Судовладельцы и морские контейнерные линии вынуждены снижать стоимость перевозки вследствие отсутствия ожидаемого спроса и активности импортёров, из-за чего перевозки с более высокой фрахтовой ставкой сталкиваются с недозагрузкой. Средняя ставка фрахта Шанхай – Санкт-Петербург в первой половине октября 2025 года прогнозируется на уровне около \$5000 за 40-футовый контейнер (рис. 4).

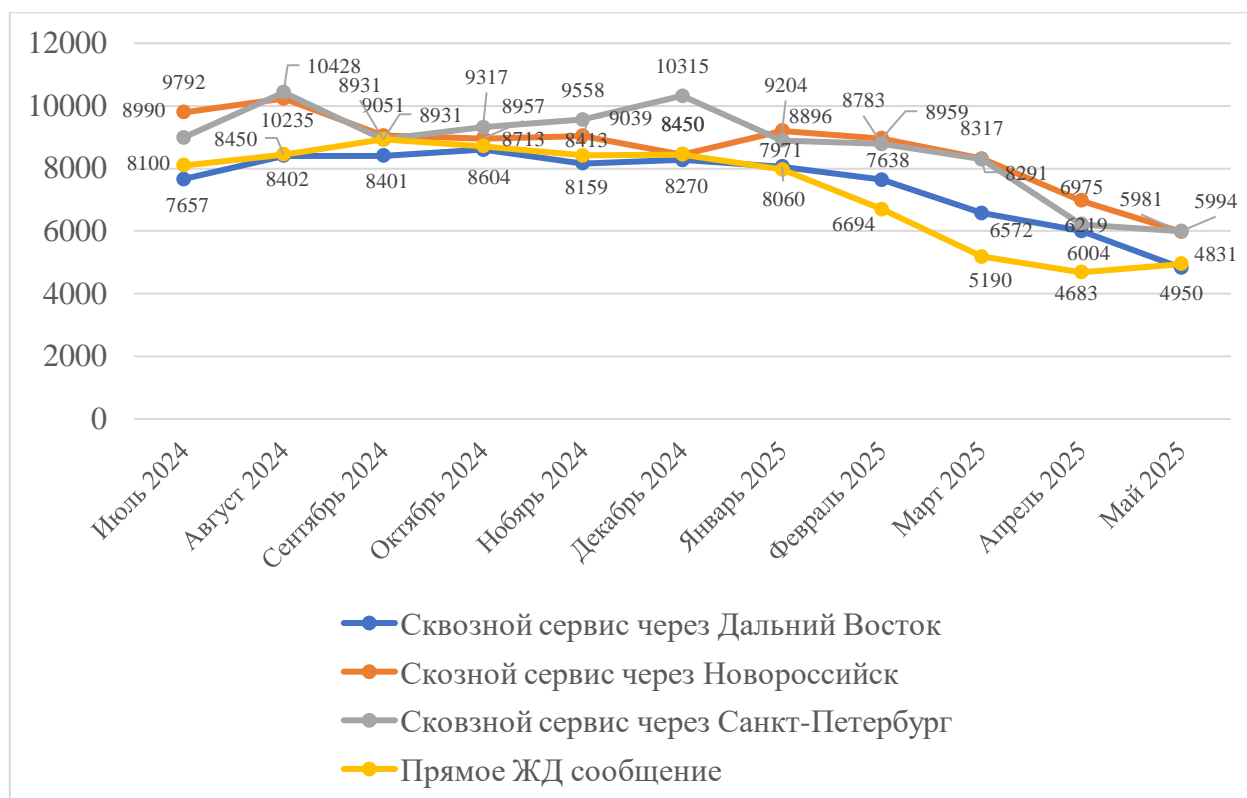


Рис. 4. Средний уровень публичных цен по 4 основным коридорам:
маршрут Shanghai – Москва, 40 HC, USD

Fig. 4. Average public prices for four main corridors: Shanghai – Moscow route, 40 HC, USD

Примечание. Составлено авторами по данным [Wellgo, 2025]

Индия находится в фазе активного роста с прогнозируемым увеличением объемов и маршрутов на ближайшие 3–5 лет. Страна стремится наращивать поставки в РФ для сокращения торгового дисбаланса, стимулируя рост спроса на логистические услуги и увеличение числа морских линий. В отличие от 2023 года, когда наблюдался дефицит транспортных мощностей, в настоящее время такая проблема отсутствует.

Регионы Африки и Латинской Америки обладают значительным потенциалом, однако их оценка в краткосрочной и среднесрочной перспективе (до 5 лет) затруднительна ввиду

неясности объемов и специфики будущих грузов. В настоящее время данные направления носят преимущественно экспортный характер, особенно в части Латинской Америки. Например, компания «Модуль» осуществляет регулярные линейные рейсы в порты Сантос и Паранагуа (Бразилия), перевозя удобрения, строительные материалы, злаковые культуры и кондитерские изделия. Дефицит статистических данных затрудняет составление точных прогнозов относительно будущих объемов и направлений перевозок.

По данным Fesco, в первом полугодии 2025 года российский рынок контейнерных перевозок характеризовался умеренным снижением общего объема на 3–3,1 % до 2,67 млн TEU по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Импортные контейнерные перевозки сократились на 5 %, при этом наиболее существенное падение зафиксировано в портах Дальнего Востока (–16 %) (рис. 5).

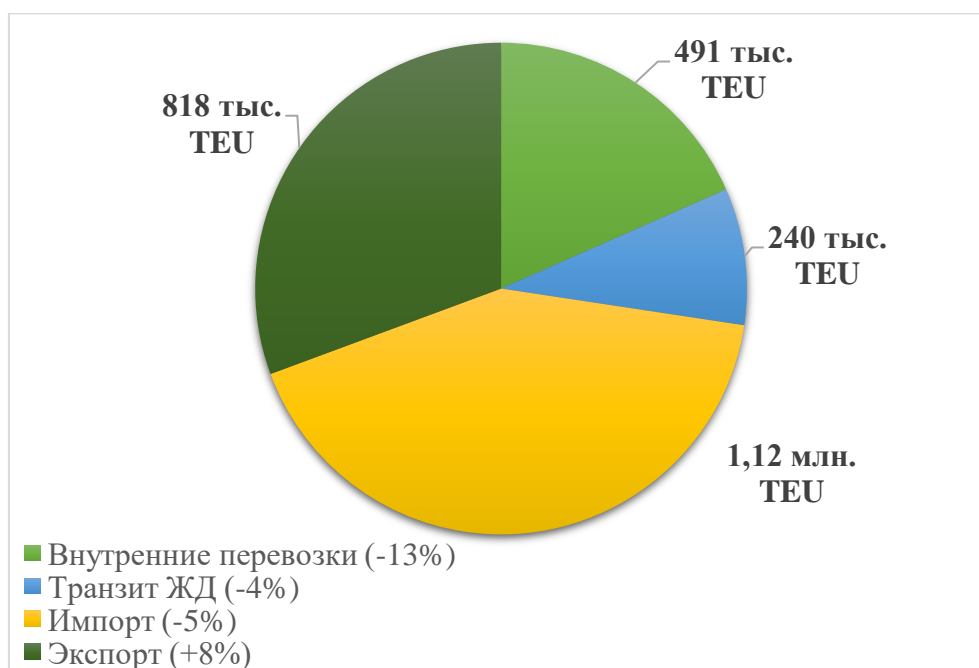


Рис. 5. Контейнерный рынок России (январь – июнь 2025) в сравнении с показателями аналогичного периода 2024 года, млн TEU

Fig. 5. Container market in the Russian Federation (January-June 2025) in comparison with the indicators of the same period in 2024, million TEU

Примечание. Составлено авторами по данным [Морпорт, 2025]

Эти изменения свидетельствуют о перестройке логистических потоков и формировании новых точек роста на российском рынке. Так, можно выделить ключевые факторы, влияющие на текущую динамику развития морских контейнерных перевозок:

1. Охлаждение спроса и насыщение рынка.

Текущая динамика перевозок отражает естественное замедление спроса после периода интенсивного роста. Стагнация в российской экономике привела к избытку товаров на складах у компаний, что, в свою очередь, снижает объемы новых импортных заказов. Насыщение рынка и рост складских издержек вынуждают крупных импортеров сокращать закупки.

2. Смена географии и логистики поставок.

Значительное влияние на структуру грузопотоков оказали изменения в логистике. Если ранее Дальний Восток являлся основным каналом китайского импорта, то теперь возросла роль балтийских портов и сухопутных переходов с Китаем. Это связано как с инфраструктурными ограничениями восточных портов (перегрузка, повышение тарифов, сложности с обработкой), так и с санкционными и таможенными рисками. Это подтверждается общим ростом контейнерооборота ГК «Дело» за январь – июль на 1,6 % (более 1 млн TEU), преимущественно за счет южного и европейского направлений.

3. Макроэкономические факторы.

Высокие процентные ставки по кредитам, падение реальных доходов населения и общее снижение потребительской активности вынуждают заказчиков экономить, что приводит к сокращению объемов перевозок.

4. Геополитические риски и логистические перестройки.

Активность хуситских формирований и необходимость переориентации морских маршрутов привели к удлинению логистических цепочек и увеличению операционных расходов.

5. Проблемы с пропускной способностью портов.

Задержки в портах, связанные с перегрузкой и логистическими сбоями, привели к увеличению времени оборота судов и снижению эффективности перевозок.

2024 год поставил перед участниками рынка морских перевозок комплекс вызовов, существенно осложнивших операционную деятельность и ограничивших возможности для роста и масштабирования. Текущая ситуация на рынке контейнерных перевозок является результатом совокупности упомянутых факторов. Это не кризис или «обвал», а формирование новой рыночной реальности, требующей от отрасли адаптации стратегий и подходов к организации перевозок.

Кроме того, значительное влияние на доходность морских перевозок оказал дисбаланс в соотношении импорта и экспорта, а также многочисленные торговые ограничения, примененные к Российской Федерации. Это привело к неравномерной загрузке судов, когда суда часто шли с полной загрузкой до порта назначения, но с существенным недозаполнением на обратном пути. Данный факт существенно снижает рентабельность линейных маршрутов и отдельных рейсов.

В сложившихся условиях точное и обоснованное планирование морских доставок возможно лишь на краткосрочную перспективу – от одного до полутора месяцев – вследствие высокой степени непредсказуемости множества факторов, влияющих на транспортную отрасль. Аналитическое агентство Linerlytica прогнозирует сохранение дисбаланса на рынке морских контейнерных перевозок как минимум до 2029 года. Основной причиной такого прогноза является опережающий рост контейнерного флота по сравнению с динамикой спроса. Увеличение портфеля заказов на новые контейнеровозы достигло рекордных показателей, что в сочетании с замедлением темпов роста мировой экономики неизбежно приведет к снижению доходности отрасли.

Эксперты отмечают, что текущий бум строительства судов, который, по оценкам, приведет к значительному избытку предложения в 2027 и 2028 годах, не учитывает потенциальное влияние внешних факторов. Так, возвращение судов с маршрута вокруг мыса Доброй Надежды к более коротким маршрутам в Красном море может дополнительно увеличить фактическое предложение контейнеровозов на 7 %, усугубляя проблему избытка провозных мощностей. Даже с учетом ожидаемого увеличения утилизации судов более чем на 600 тыс. TEU в год, переизбыток предложения остается существенным риском.

Контейнерные операторы применяют различные стратегии для преодоления кризиса: одни стремятся сохранить рыночную долю, несмотря на убытки, другие отказываются от части экспортных перевозок, не видя смысла в убыточной деятельности.

Так, российский логистический рынок находится в стадии глубокой трансформации, обусловленной комплексом внешних и внутренних факторов. Отмечается рост экспортных потоков, что связывают с переориентацией бизнеса на внешние рынки, где спрос устойчивее (рис. 6). Основными драйверами этого роста являются химическая продукция, металлы, изделия из них и продукция деревообработки, направляемые в страны Азии, Ближнего Востока и Турцию. Одновременно наблюдается смещение логистических маршрутов в сторону европейского и южного направлений, в то время как восточные и северные коридоры испытывают давление санкционных, тарифных и транзитных ограничений.

Потенциальные точки стабилизации рынка включают дальнейшее снижение ставки ЦБ, возможную девальвацию рубля, стимулирующую экспорт, и снижение товарных остатков, что

может перезапустить логистические закупки к сезону 2026 года. Акцент в морской логистике смещается с внешнеэкономических операций на повседневные, оборотные и пищевые товары, где контейнер все чаще выступает инструментом внутренней логистики.

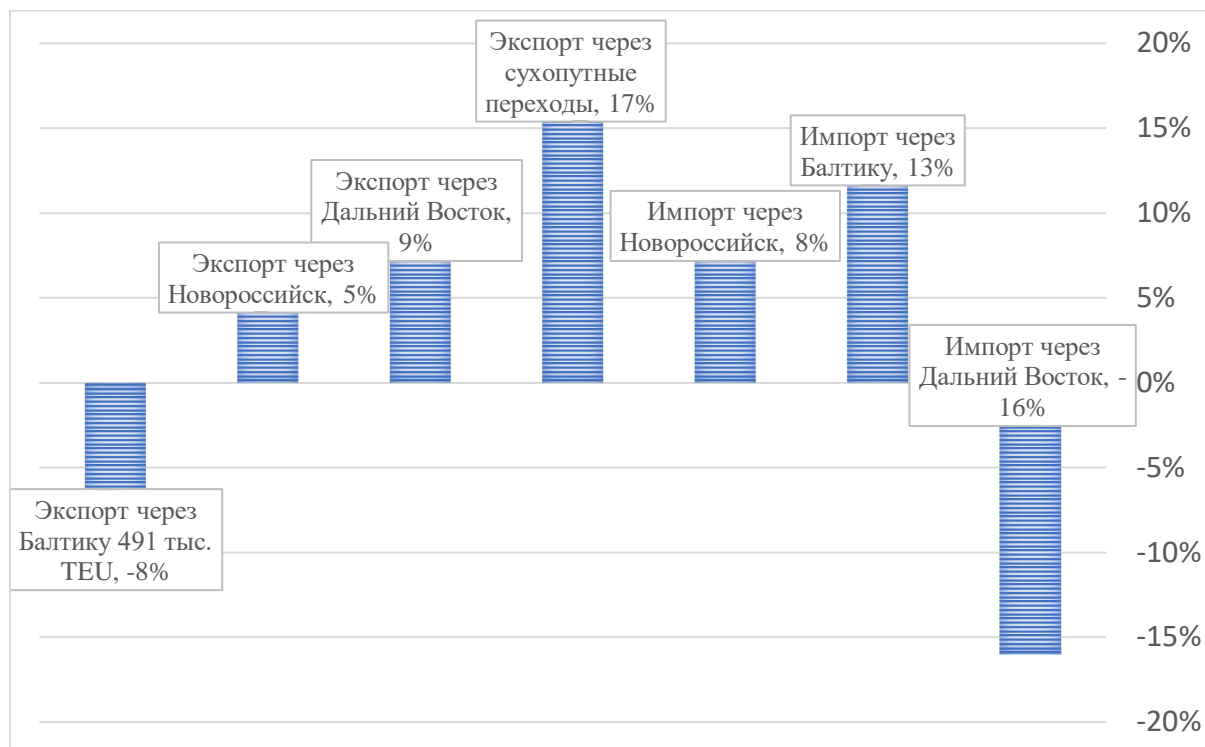


Рис. 6. Контейнерный рынок России (январь – июнь 2025) в сравнении с показателями аналогичного периода 2024 года, тыс.

Fig. 6. The Russian container market (January-June 2025) in comparison with the indicators of the same period in 2024, thousand units

Примечание. Составлено авторами по данным [Транспорт в России, 2025]

Ключевые прогнозы на 2026 год и долгосрочную перспективу от экспертных групп и компаний представлены следующим образом:

1. FESCO прогнозирует рост объема контейнерного рынка в 2026 году на 4 %, до 7,1 млн TEU.
2. Группа компаний «Дело» прогнозирует снижение российского контейнерного рынка по итогам 2025 года на 5 %, но ожидает роста на 4,5 % в 2026 году, при этом отмечая, что уровень 2024 года может не быть достигнут. Компания акцентирует внимание на сохраняющемся дисбалансе между импортом и экспортом, а также на необходимости развития новых логистических технологий.

Исторический опыт показывает, что падение на контейнерном рынке, как правило, компенсируется последующим ростом. Участники рынка, демонстрирующие оптимизм, основываются на этой тенденции и на устойчивом спросе на экспортные товары. Вследствие этого компаниям необходимо фокусироваться на диверсификации сервисов, оптимизации оборота парка, развитии экспортных направлений и пересмотре прогнозов загрузки с учетом меняющихся макроэкономических реалий.

Заключение

Российский логистический рынок переживает этап фундаментальной трансформации, движимый как глобальными экономическими и геополитическими сдвигами, так и внутренними структурными изменениями. Текущее замедление в 2025 году, рассматриваемое как фаза коррекции, а не кризиса, подчеркивает необходимость глубокой адаптации к новой реальности. Основными драйверами роста в сложившихся условиях выступают экспортные перевозки, компенсирующие спад в импорте, транзите и внутренних перевозках.

В этом контексте для обеспечения устойчивости бизнеса и полного раскрытия потенциала отрасли критически важным становится комплексное решение ряда задач. Во-первых, необходимо дальнейшее развитие инфраструктуры, ориентированной на поддержку альтернативных логистических коридоров, включая интермодальные перевозки. Это требует инвестиций в модернизацию существующей инфраструктуры и создание новых транспортных узлов, а также активное внедрение цифровых технологий и интеллектуальных систем управления логистическими процессами. Во-вторых, стратегическим приоритетом остается развитие водного транспорта – как морского, так и внутреннего. Несмотря на предпринимаемые государственные программы и инвестиции, отрасль сталкивается с системными проблемами, такими как устаревшая инфраструктура, дефицит современного флота и возрастной износ существующих фондов. Преодоление этих препятствий требует продолжения комплексных мер, направленных на развитие отечественного судостроения и интеграцию передовых технологий, в том числе с учетом успешного международного опыта.

Компании, демонстрирующие способность к адаптации к новой логистической географии, гибкость в предложении сервисов и эффективное управление рисками, получают существенные конкурентные преимущества. Важным трендом является дальнейшая консолидация рынка, ведущая к формированию более крупных и сильных игроков, а также усиление роли отечественных экспедиторов. В условиях повышенной неопределенности и волатильности доступ к актуальной аналитической информации и данным становится критически важным для принятия обоснованных управленческих решений.

Прогнозируется, что дальнейшее восстановление рынка будет зависеть от реализации этих стратегических направлений, а также от благоприятного влияния таких макроэкономических факторов, как ускорение смягчения денежно-кредитной политики, повышение конкурентоспособности российского экспорта вследствие валютных колебаний и нормализация складских запасов. Успех этих мер позволит не только компенсировать санкционные ограничения, но и обеспечить устойчивый рост грузоперевозок, укрепить транспортную безопасность и способствовать социально-экономическому развитию регионов, демонстрируя тем самым возможности российской логистической отрасли к структурным преобразованиям и дальнейшему росту.

Список источников

- Транспорт в России: Федеральная служба государственной статистики: офиц. сайт. 2025. [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/14478?type=&ysclid=mfzxpqgq2d87257414> (дата обращения: 19.08.2025).
- Обзор морского транспорта: лавирование по стратегически важным морским коридорам 2024 год // Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию: офиц. сайт. 2025. [Электронный ресурс]. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024overview_ru.pdf (дата обращения: 12.09.2025).
- Морские перевозки России АО «Морцентр» / Аналитика [Электронный ресурс]. – URL: <https://morcenter.ru/analytics> (дата обращения: 03.09.2025).
- Мировая экономика: слабая устойчивость в условиях сохраняющейся неопределенности // International Monetary Fund. Публикации: офиц. сайт. 2025. [Электронный ресурс]. – URL: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/07/29/world-economic-outlook-update-july-2025?cid=ca-com-compd-pubs_belt / (дата обращения: 29.08.2025).
- Морские данные и анализ // Sea-Intelligence. Аналитические отчеты [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.sea-intelligence.com/> (дата обращения: 05.09.2025).
- Распоряжение Правительства РФ от 30 августа 2019 г. № 1930-р О Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года. Правительство Российской Федерации офиц. сайт. 2019 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_332557/ (дата обращения 27.08.2025).
- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030. Правительство Российской Федерации офиц. сайт. 2021 [Электронный ресурс]. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения 19.08.2025).

- Официальный сайт Росморречфлота: официальная статистическая информация // Министерство транспорта Российской Федерации: офиц. сайт. 2025. [Электронный ресурс]. – URL: https://morflot.gov.ru/glavnaya/otkryitoe_agentstvo/of_stat_info/?ysclid=lnlj73q9iw601442907 (дата обращения: 25.08.2025).
- Справочные и аналитические материалы: таможенная статистика. Федеральная таможенная служба: офиц. сайт. 2025. [Электронный ресурс]. – URL: <https://limited.customs.gov.ru/statistic?ysclid=m295h5m6kx209535768> (дата обращения: 25.08.2025).
- Апдейт рынка транспортной логистики: сентябрь 2025 // Wellgo. Новости [Электронный ресурс]. URL: <https://wellgo.ru/news> (дата обращения: 10.09.2025).
- Грузооборот морских портов России за январь-август 2025 года // Ассоциация морских торговых портов: офиц. сайт. 2025. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-avgust-2025-goda?ysclid=mg01rzd231541924542> (дата обращения: 05.09.2025).

Список литературы

- Соломатина Ю.А., Берсенов А.А., Сергеев К.М. 2025. Тенденции развития морских контейнерных перевозок. *Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова*, 1(50): 17–20.
- Юдин Н.О. 2024. Применение цифровых решений для повышения эффективности контейнерных морских перевозок на примере компании Cosco Group. *Международный бизнес*, 1(7): 12–18.
- Жұмақұл Ж.Ж. 2024. Управление морским транспортом в целях повышения эффективности и безопасности морских перевозок. *Интернаука*, 3-2(320): 45–47.
- Зворыкина Ю.В., Щербинин Н.В. 2025. Новые контуры развития контейнерной системы Российской Федерации. *Вестник ГВУ*, 6: 140–149.
- Пак Е.В., Голубчик А.М. 2024. Актуальные вопросы логистики морских перевозок контейнеров в Россию: некоторые уроки для участников ВЭД. *Российский внешнеэкономический вестник*, 6: 83–90.
- Селюков М.В., Цевенкова Е.О., Шалыгина Н.П. 2025. Проблемы и перспективы развития транспортной отрасли как фактора роста российской экономики. *Экономика. Информатика*, 2: 346–358.

References

- Solomatina Yu.A., Bersenev A.A., Sergeev K.M. 2025. Trends in the Development of Maritime Container Transportation. *Bulletin of the Admiral F. F. Ushakov State Maritime University*, 1 (50): 17–20 (in Russian).
- Yudin N.O. 2024. Application of Digital Solutions to Enhance the Efficiency of Container Sea Transportation: The Case of Cosco Group. *International Business*, 1 (7): 12–18 (in Russian).
- Zhumaqul Zh.Zh. 2024. Maritime Transport Management to Enhance the Efficiency and Safety of Maritime Transportation. *Internauka*, 3-2(320): 45–47 (in Russian).
- Zvorykina Yu.V., Shcherbinin N.V. 2025. New Contours of Development of the Container System of the Russian Federation. *Bulletin of the State Maritime University*, 6: 140–149 (in Russian).
- Pak E.V., Golubchik A.M. 2024. Current issues in the logistics of sea container transportation to Russia: Some lessons for foreign trade participants. *Russian Foreign Economic Bulletin*, 6: 83–90 (in Russian).
- Selyukov M.V., Tsevenkova E.O., Shalygina N.P. 2025. Problems and prospects for the development of the transport industry as a growth factor for the Russian economy. *Economics. Information technologies*, 2: 346–358 (in Russian).

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

Поступила в редакцию 29.09.2025

Поступила после рецензирования 30.10.2025

Принята к публикации 14.11.2025

Received September 29, 2025

Revised October 30, 2025

Accepted November 14, 2025

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Селюков Максим Викторович, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры таможенного администрирования, СЗИУ РАНХиГС, г. Санкт-Петербург, Россия

Цевенкова Екатерина Олеговна, студент по специальности «Таможенное дело», СЗИУ РАНХиГС, г. Санкт-Петербург, Россия

Шалыгина Наталья Петровна, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры таможенного администрирования, СЗИУ РАНХиГС, г. Санкт-Петербург, Россия

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Maksim V. Selyukov, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Customs Administration, RANEPA St. Petersburg, St. Petersburg, Russia

Ekaterina O. Tsevenkova, student majoring in Customs Affairs, RANEPA St. Petersburg, St. Petersburg, Russia

Natalya P. Shalygina, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Customs Administration, RANEPA St. Petersburg, St. Petersburg, Russia