19.04.2026

链锁反应：中东危机如何分裂俄罗斯出口商的供应链

由于中东地区紧张局势持续升级，全球供应链目前正遭受严重冲击，直接影响俄罗斯出口商的利益。年初俄罗斯外贸额的下滑并非偶然，而是一个明显的警示信号。这些事件清楚地表明了俄罗斯国际贸易面临的主要结构性问题：尚未建立完全安全的出口物流运输体系。如果物流体系不及时进行重组，出口商将面临损失此前积累利润的风险。

霍尔木兹海峡冲突的热点阶段使运输市场进入严重紧张状态。由于大多数主要目的地的即期费率和港口码头的排队多次增加，航空公司每次航班需要支付数十万美元的额外费用。通过冲突区附近的船只的保险金增加到每航次船舶成本的百分之三。对于俄罗斯出口商来说，这意味着不愉快的算术：比如，将货物从新罗西斯克运往东南亚国家，过去花费2-3千美元，现在花费10千美元，每TEU更昂贵。
陆路替代方案也受到影响：3 月 12 日，克里姆林宫正式宣布伊朗无法继续实施国际运输走廊«南北»项目，实际上冻结了这条旨在成为通往亚洲的无缝铁路动脉的战略路线。尽管在2023年签署了协议，但关键的«拉什特-阿斯塔拉»部分的建设现在被无限期推迟。阿塞拜疆和伊朗边境的事件也加剧了这种情况，由于伊朗无人机的坠落，卡车交通停止。出口，特别是木材工业的出口，已经停止沿这条走廊，化学公司现在报告严重困难。
在此背景下，第一货运公司开通的用于向亚美尼亚运送化肥的新铁路路线，虽然不能说是救星，但似乎是长期规划和在危机期间保住业务的战略方法的一个很好的例子。
今年年初，俄罗斯国际物流领域取得了诸多成就，其中最引人注目的是码头装卸«港口联盟»公司的业绩。本公司今年3月货物吞吐量增长百分之五点五十四，达到三百三十六万吨，此前1月份曾下降百分之八点五。本公司旗下最重要的业务驱动力，位于哈巴罗夫斯克边疆区的«奥斯特拉»煤炭码头，其煤炭转运量增长百分之三十七点五，达到一百六十七万吨。摩尔曼斯克商业海港和摩尔曼斯克散货码头处理了超过一百万吨货物（化肥、磷灰石和煤炭），证实了北极航线的可持续性。法沃尔港码头（乌斯季卢加）的氨出口量增长了百分之二点九，达到五万三千二百六十吨。
从年度比较来看，南部航线的统计数据呈现积极态势：比如，NUTEP的集装箱吞吐量在2025年底增长了百分之一点九，达到六十二万四千标准箱，继续保持其在黑海盆地的领先地位。新罗西斯克粮食码头正在推进一项旨在提升公路粮食转运量的新投资项目，截至年底，码头已出口近五百五十万吨粮食。这些数据凸显了黑海基础设施对新物流形势的适应性，但2026年的前景仍不明朗。


V.L. 24
BANGKOK

□□□