21.10.2026

2026年夏季俄罗斯出口物流

似乎俄罗斯外贸物流在2026的夏天进入了永久性的重新配置模式。对于出口商来说，通常的工作坐标发生了变化：一个特定的港口、铁路部门或海运服务的重要性现在同时由几个因素决定--基础设施的可达性、路线的安全、吨位的可用性和最终的交付成本。

统计数据清楚地表明，到夏季中期，化肥，铁矿石，煤炭，化工产品和粮食的出口增加，而远东地区继续获得对外贸易流量的份额不断增加。

这一趋势在煤炭行业尤为显著。7月份，俄罗斯铁路网煤炭出口量增长百分之十三点三，达到一千六百六十万吨。其中，九百八十万吨经由远东港口运输，近四百万吨经由西北部港口运输，一百六十万吨经由南部港口运输。向东部地区的出口总量为一千一百万吨。过去七个月，煤炭出口总量超过一亿一千万吨，比上年同期增长百分之七点二。这些数据反映了煤炭行业的重大结构调整。包括埃尔加煤矿在内的大型生产商越来越依赖贝加尔-阿穆尔铁路和西伯利亚铁路的吞吐能力，以及远东地区码头的运力。在这种情况下，运输环节本身就成为出口项目经济效益的一部分：运输路线或交货时间的任何变化都可能显著影响最终利润。

集装箱部分也显示出增长，尽管它正在根据不同的模式发展。对外贸易的重新分配有利于远东港口作出了重大贡献。对于俄罗斯出口商来说，这意味着扩大亚洲方向的机会，主要是中国方向的机会。符拉迪沃斯托克和其他远东枢纽正在逐渐从交付选择之一转变为对外贸易体系中最重要的支柱。同时，对供应链铁路部分的要求越来越高：集装箱列车必须适应东部垃圾填埋场繁忙的日程安排，港口必须确保船舶和陆地运输的同步处理。

今年夏天，南方的情况要复杂得多。黑海基础设施面临一系列影响粮食和石油出口流量的中断。与地缘政治有关的俄罗斯黑海和亚速海港口工作中断导致本地区船东风险增加，而运输成本和复杂性增加。

石油出口受到的影响显而易见。8月上半月，俄罗斯西部港口的石油出货量比计划水平低约百分之十五（降幅主要集中在新罗西斯克港）。对于俄罗斯石油公司、俄罗斯天然气工业股份公司和苏尔古特石油天然气公司等大型石油公司而言，问题涉及多个方面。一个枢纽港口的运力限制迫使它们重组港口运营，寻找更多运力，调整货物集结计划，并计入额外的保险成本。

夏季的事件在粮食出口方面最为引人注目。俄罗斯供应商已经习惯了南部航线的高度集中：在2025年7月至2026年6月的出口季期间，约百分之九十的海运粮食出口经由亚速海-黑海盆地。当黑海基础设施面临限制时，市场几乎立即开始寻找替代方案。到8月中旬，对运往波罗的海港口的铁路粮食运输需求已达五百万吨。俄罗斯出口商开始更加积极地考虑波罗的海、里海和陆路运输。然而，这些路线的总运力仍然远低于以往经由南部港口的运输量。

阿斯特拉罕港和奥利亚港在这方面具有代表性。2026年前七个月，它们的出口额增长了百分之五十四。总体而言，跨里海航线的货运量增长了百分之二十九点二。从长期物流战略的角度来看，阿斯特拉罕港的数据尤其值得关注。就在几年前，里海航线还被视为一条产品种类有限、货运量相对较小的专业航线。如今，经由里海航线的货物量显著增加，而这一增长也主要得益于出口。

多元化的逻辑延伸到北方。北海航线正逐渐从基础设施项目的类别转向运输系统的工作要素。集装箱运营商已经在体验连接俄罗斯和亚洲港口的定期服务。因此，8月19日，一艘载有汽车工业货物的«试点»集装箱船抵达摩尔曼斯克港。当然，

□□□