23.11.2026

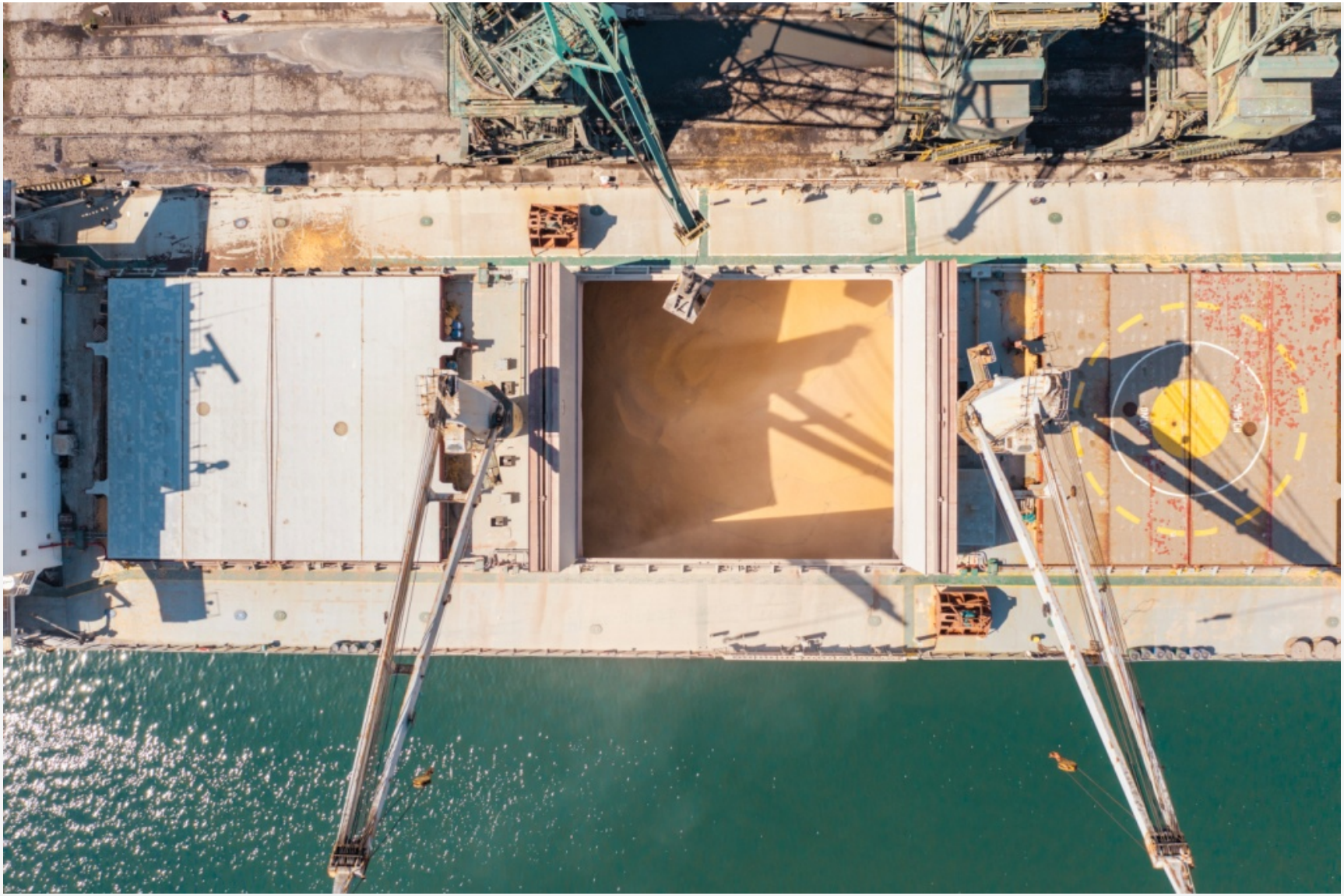
强制多元化的后勤保障：2026 年初步结果及 2027 年展望

过去的一年是俄罗斯出口物流的构造转变时期。夏季的«重新配置»变成了系统的紧急重组，主要是由于南部方向：一些专家甚至声称黑海枢纽实际上已经失去了秩序。市场正在紧急寻找解决方法，波罗的海，里海和远东地区的港口继续获得重定向流量。

9月份的粮食出口统计数据揭示了变化的规模。据俄罗斯粮食联盟统计，9月份经由新罗西斯克港出口的粮食为十七万七千八十吨，而去年同期为近二百四十万吨。主要粮食类型的总出口量下降了3.8倍，至一百七十万吨。同时，经由乌斯季卢加港出口的粮食为五十三万二百吨，经由维索茨克港出口的粮食为三十四万两千吨；这两个波罗的海港口的出口量约占9月份总出口量的一半。

这些数字既反映了市场快速适应的能力，也反映了这种适应的局限性。与创建新的码头设施相比，可以更快地重定向货物，提供额外的货车车队，并就船舶呼叫的稳定时间表达成一致。即使替代港口有免费转运，整个路线也必须在每个部分上保持所需的体积和时间，从出发站到最终买家。

因此，仅根据关税或距离来评估替代路线是存在风险的。如今，出口商尤其关注交付的全部成本：铁路运费、货车装卸、转运、仓储、货运、保险、额外操作以及货物运输期间的资金成本。更长的路线会增加营运资金需求；延误可能导致错过合同窗口期或产生额外的仓储成本。对于散装货物而言，即使每吨价格小幅上涨，也会对交易利润产生显著影响。



□□□



STRATEGIES FOR BUSINESS IN MOSCOW

□□□2026□□□