

15.12.2025

Точки роста: почему будущее российского экспорта — за «новой» логистикой

Практика управления цепями поставок, сложившаяся в последние несколько лет, показывает, что российская экспортная торговля остаётся «в плюсе» при ориентации на азиатские рынки и правильной архитектуре маршрутов. Несмотря на снижение сырьевых цен, российский экспорт может укрепляться за счёт продуктов глубокой переработки, машиностроения и агропрома, особенно в страны АТР и Ближнего Востока. Это подтверждает, что ориентир на Азию и создание логистических цепей, способных оперативно реагировать на геополитические и инфраструктурные вызовы, остаётся ключевым. Для российского бизнеса точки роста лежат за пределами традиционных рынков, и выгодное будущее — за теми, кто готов инвестировать в цепочку, логистику и партнёрство.

В то же время возрастают требования к качеству логистических сервисов. Спрос на услуги транспортно-логистических компаний растёт, особенно когда они способны предложить комплексное сопровождение «под ключ» и проведение расчётов в дружественных юрисдикциях. Это сопровождается и ростом ставок на аренду складов внутри страны, что отражает ограниченность новых складских мощностей и высокую загрузку существующих. Для нас, как промышленного экспортёра, это означает необходимость работать на опережение: планировать логистические мощности, резервировать

склады и маршруты заранее, а также активно использовать аутсорсинг для оптимизации затрат.

Подходящий к завершению год демонстрирует нам, что Россия уверенно и методично переходит от реакции к стратегии, от адаптации к созиданию. Если предыдущие годы были про поиск альтернатив и выстраивание устойчивых каналов, то 2025-й — про их институционализацию и укрепление.

Одним из знаковых событий года стало подписание между Россией и Китаем соглашения о содействии и взаимной защите инвестиций. Для российского бизнеса такое соглашение означает снижение неопределённости, когда речь идёт о крупных проектах с длительным горизонтом. Так, например, российские компании, рассматривая участие в совместных проектах с китайскими партнёрами на территории Дальнего Востока и Сибири, теперь могут ориентироваться на более прозрачные условия: защиту инвестиций, чёткие правила трансграничной деятельности и долгосрочные гарантии со стороны обоих государств.

В рамках российской активности по дальнейшему укреплению евразийской интеграционной логистики, на саммите «Россия — Центральная Азия» был принят План совместных действий до 2027 года, предусматривающий углубление сотрудничества в экономике, транспорте, энергетике, промышленной кооперации, цифровизации и логистике, что обуславливает рост возможностей для маршрутов доставки, снижение барьеров и повышение предсказуемости при транспортировке продукции по линии Центральная Азия — Китай — Юго-Восточная Азия.

Помимо инфраструктуры, продолжается развитие системной поддержки логистики со стороны государства. Российские экспортёры могут воспользоваться программой господдержки перевозки продукции, по которой компенсируется до 80 % стоимости доставки товаров до границы России. Доступна организация полного цикла перевозок, от отгрузки на предприятии до конечной точки за рубежом, а также бесплатные консультации по логистике, позволяющие получить индикативную стоимость услуг и маршрутов. Эти меры позволяют экспортёрам даже с небольшим объёмами торговли выходить на международные рынки с меньшими рисками и нагрузкой на оборотный капитал.


MAERSK
FESCO
REFAGRO
CMA CGM
KMTC

По оценке отечественных и иностранных экспертов, тенденции 2023-2024 года сохраняются и сегодня: мультимодальные перевозки в восточном направлении остаются наиболее востребованными, особенно в Китай и Юго-Восточную Азию. Из-за нестабильной ситуации в Красном море, цены на контейнерные перевозки в страны Персидского залива и Южной Азии продолжают расти, что делает сухопутные маршруты через Иран и Центральную Азию более конкурентоспособными. Такие решения позволяют минимизировать санкционные риски и повысить гибкость поставок.

Одним из заметных практических шагов в этом направлении стал запуск маршрута через Иран. «РЖД Логистика» отправила первый контейнерный поезд из России через Казахстан и Туркменистан в иранский сухой порт Априн, доставив 62 сорокафутовых контейнера сульфатной целлюлозы для получателей в Иране и Ираке; время в пути составило около 13 дней. Для экспортёров это наглядный пример того, как новые транспортные коридоры перестают быть проектами «на бумаге» и становятся реальными рабочими маршрутами. Возможность доставки грузов через Иран даёт новый выход на рынки Ближнего Востока и Южной Азии, что особенно важно в контексте диверсификации направлений торговли.

В качестве позитивного примера по-новому работающей цепи поставок в реальных условиях, можно отметить российского экспортёра целлюлозы и продукции деревообработки — компанию «СВЕЗА», которая увеличила объём железнодорожных контейнерных отправок в ближневосточном направлении на 45%. Этот факт отражает то, как производитель смог выстроить логистическую цепь: от производства на месте, упаковки в контейнеры, загрузки на собственную площадку, передачи грузов железнодорожному оператору, транспортировки по российским ж/д коридорам к пункту вывоза и далее — к зарубежному потребителю. Для нас этот пример служит не просто цифрой роста, а моделью: системное управление запасами, контейнеризация, жёсткий контроль логистических узлов, использование железнодорожных маршрутов и мультимодальных сочетаний обеспечили рост конкурентоспособности.

Нельзя не отметить и «северную» логистику. В 2025 году заканчивается строительство универсального незамерзающего порта «Лавна» в Мурманской области (с марта осуществляются тестовые экспортные отгрузки). Этот порт призван сыграть ключевую роль в переориентации грузовой базы на отечественные мощности и в развитии торговых маршрутов на страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Это не просто новая точка на карте, а возможность круглогодичной отгрузки товаров вне зависимости от сезона, что особенно важно для северных поставок. Через реализацию подобных проектов российская арктическая логистика и Северный морской путь перестают быть резервным и становятся стратегически значимым маршрутом. Здесь открываются перспективы для стабильных поставок в Азию и на

внутренний рынок через северные хабы.

Сотрудничество с Центральной Азией, подкреплённое на саммите в Душанбе, запуск иранского коридора, формирование северных портов и возвращение Арктики в фокус — всё это создаёт для экспортёров новую инфраструктурную реальность. Мы видим, как формируется сбалансированная, многовекторная логистика, в которой каждый маршрут, от Лавны до Априна, становится частью единого евразийского транспортного полотна.

Для российского бизнеса этот год стал годом системного выстраивания: логистика перестала быть просто инструментом поставки и превратилась в основу конкурентоспособности. Новые инфраструктурные проекты, дипломатические договорённости и региональные партнёрства дали возможность не только сохранять экспорт, но и развивать его, ориентируясь на рынки, где растёт спрос и есть пространство для промышленного роста. Подводя итоги года, можно сказать уверенно: российская международная торговля становится частью большой евразийской системы, основанной на собственных ресурсах, маршрутах и стратегических интересах.

Леонид Шурилинов,
эксперт Infranews Agency