

19.04.2026

Цепная реакция: как ближневосточный кризис расщепляет цепи поставок для российских экспортёров

Глобальные цепи поставок сегодня подвергаются серьёзным деструктивным воздействиям из-за продолжающейся эскалации противостояния на Ближнем Востоке, что напрямую затрагивает интересы российских экспортёров. Падение внешнеторгового оборота России в начале года стало не случайным совпадением, а громким сигналом тревоги. Происходящие события очень чётко указывают нам на главную структурную проблему для российской международной торговли: полностью безопасные логистические схемы для транспортировки нашего экспорта до сих пор не найдены. Без оперативной перестройки логистических схем, экспортёры рискуют свести на нет прибыли, накопленные ранее.

Горячая фаза конфликта в Ормузском проливе привела транспортный рынок в состояние острого напряжения. Перевозчики несут сотни тысяч долларов дополнительных расходов за каждый рейс из-за кратного роста спотовых ставок и очередей в портовых терминалах по большинству ключевых направлений. Страховые платежи для судов, проходящих вблизи зоны конфликта, выросли до 3% за рейс от стоимости судна. Для российских экспортёров это означает неприятную арифметику: например, доставка груза из Новороссийска в страны ЮВА, которая раньше

обходилась в 2-3 тысячи долларов, теперь «тянет» на 10 тысяч долларов и дороже за TEU.

Сухопутные альтернативы также получили «под дых»: 12 марта в Кремле официально заявили, что Иран не может продолжать реализацию проекта МТК «Север—Юг», что означает фактическую заморозку стратегического маршрута, который должен был стать бесшовной железнодорожной артерией в Азию. Строительство ключевого участка «Решт—Астара», несмотря на подписанные в 2023 году соглашения, теперь откладывается на неопределённый срок. Ситуацию усугубил и инцидент на границе Азербайджана и Ирана, где движение грузовиков останавливалось из- за падения иранских дронов. Экспорт, в частности лесопромышленного комплекса, по этому коридору уже останавливался, о серьёзных затруднениях сообщают теперь химические компании.

На этом фоне открытый Первой грузовой компанией новый железнодорожный маршрут для поставок удобрений в Армению хотя и не выглядит спасением, но всё же представляется хорошим примером работы на перспективу, примером стратегического подхода по сохранению бизнеса в условиях кризиса.

В числе других достижений российской международной логистики начала года можно отметить и результаты стивидора «Портовый Альянс», который к марту текущего года нарастил общий грузооборот на 5,54% до 3,36 млн тонн после январского спада на 8,5%. Ключевой драйвер холдинга,

угольный терминал «Остерра» в Хабаровском крае, увеличил перевалку угля на 37,5% до 1,87 млн тонн. Мурманский морской торговый порт и Мурманский балкерный терминал вместе обработали свыше 1 млн тонн (удобрения, апатиты, уголь), подтвердив устойчивость арктического направления. Экспорт аммиака с терминала «Порт Фавор» (Усть-Луга) вырос на 2,9% до 53,26 тыс. тонн.


V.L. 24
BANGKOK

Статистика «южных» направлений выглядит позитивно на годовых интервалах сравнения: например, НУТЭП по итогам 2025 года увеличил контейнерооборот на 1,9% до 624 тыс. TEU, сохранив лидерство в Черноморском бассейне, а Новороссийский зерновой терминал, развивая новый инвестиционный проект по увеличению объёмов перевалки зерна с автомобильного транспорта, отправил к концу года на экспорт почти 5,5 млн тонн зерновых культур. Эти показатели подчеркивают адаптацию черноморской инфраструктуры к новым логистическим реалиям, однако каким будет 2026 год пока не совсем ясно.

В целом, большая часть экспертов российского логистического сообщества считает, что разворачивающаяся на Ближнем Востоке ситуация далеко не конец света, а скорее возможность для наиболее решительных и дальновидных игроков укрепить свои позиции. Всё громче звучат рекомендации полностью отказаться от «суэцкой зависимости» и активно наращивать долю железнодорожных и мультимодальных маршрутов в Азию через сухопутные коридоры и тесное сотрудничество с партнёрами в Евразийском экономическом союзе. Китай, Индия и Турция уже проявляют интерес к работе с российским экспортом по фиксированным тарифам, что минимизирует валютные риски благодаря доступным инструментам хеджирования фрахтовых ставок.

Особо важно учитывать два ключевых сценария развития событий. Если горячая фаза кризиса завершится до израсходования имеющихся у противников Ирана запасов энергоносителей, то российская экспортная логистика на этом направлении получит передышку: Ормузский пролив откроется для торгового трафика, фрахтовые ставки могут упасть на 40-50%. В этом случае уже запущенная переориентация на восточные рынки закрепит долгосрочные конкурентные преимущества для российских поставщиков. Но если конфликт затянется, последствия будут куда серьёзнее: возможна, буквально, полная блокада Персидского залива, парализующая около 20% мировой торговли; страховые платежи взлетят в 5-10 раз, а для России могут возрасти риски потери весомых объёмов экспорта, особенно в энергетическом секторе. В этом случае придётся экстренно наращивать сухопутные потоки и арктические маршруты любой ценой, что потребует срочных значительных вложений в инфраструктуру.

Практические рекомендации для российских и столичных экспортёров просты и конкретны: к сожалению, приходиться признать, что иранский участок МТК

«Север—Юг» в настоящее время нельзя считать надёжным и быстрым маршрутом, а СМП — база для

Трансарктического транспортного коридора — остаётся пока только гипотетической возможностью для регулярного торгового судоходства, так как ледокольная проводка всё ещё очень дорога, а судов соответствующего ледового класса пока недостаточно. Для экспорта в страны ЕАС и ЮВА заметную часть торговых объёмов (в некоторых отраслях — не менее половины) стоит ориентировать на железнодорожные и автомобильные перевозки. Выбирая перевозчиков и экспедиторов, лучше заключать долгосрочные контракты с надёжными, устойчивыми операторами, поскольку фрахтовые ставки могут продолжить расти в ближайшие месяцы. Необходимо регулярно мониторить логистические риски, в том числе и те, которые раньше считались экзотическими (например, захват транспорта и груза легализованными пиратами, получившими «патенты» от своих правительств).

Таким, образом, если не перестраиваться прямо сейчас, февральский рост грузооборота может смениться мартовским спадом с потерей ключевых контрактов. Однако компании, которые сумеют оперативно адаптировать свои цепи поставок к новому геополитическому порядку, безусловно получат шанс завершить год с прибылью. Российский экспорт традиционно закаляется в подобных кризисах и выходит из них только сильнее, подтверждая свою устойчивость на мировой арене.

Леонид Шурилинов,
эксперт Infranews Agency