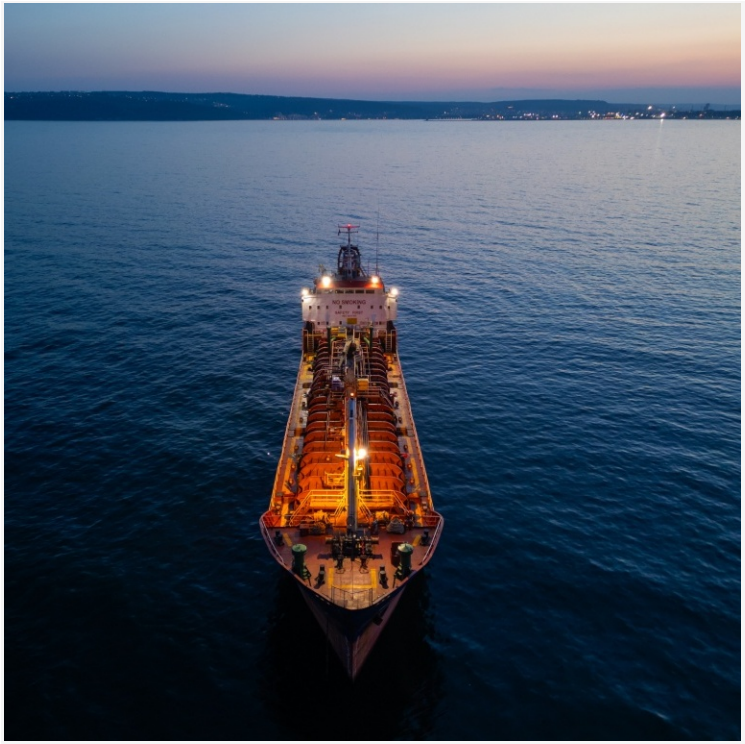

21.10.2026

Экспортная логистика России летом 2026 года

Кажется, что российская внешнеторговая логистика летом 2026 года вошла в режим постоянной перенастройки. Для экспортёра изменились привычные координаты работы; значение конкретного порта, железнодорожного плеча или морского сервиса теперь определяется сразу несколькими факторами — доступностью инфраструктуры, безопасностью маршрута, наличием тоннажа и конечной стоимостью доставки.

Статистика чётко показывает, что к середине лета увеличились экспортные поставки удобрений, железной руды, угля, химических грузов и зерна, при этом Дальний Восток продолжает принимать всё большую долю внешнеторгового трафика.

В угольной отрасли эта тенденция выражена особенно отчётливо. В июле экспортная погрузка угля на сети РЖД выросла на 13,3%, до 16,6 млн тонн. Через дальневосточные порты было направлено 9,8 млн тонн, через северо-западные — почти 4 млн, через южные — 1,6 млн тонн. Экспорт в восточном направлении составил 11 млн тонн. За семь месяцев на экспорт отгружено более 110 млн тонн угля — на 7,2% больше, чем годом ранее. За этими цифрами стоит важная перестройка угольного бизнеса. Крупные производители, включая компании, работающие на Эльгинском месторождении, всё сильнее зависят от пропускной способности БАМа и Транссиба и возможностей дальневосточных терминалов. В таких условиях транспортная составляющая становится частью экономики самого экспортного проекта:

изменение плеча перевозки или сроков доставки способно заметно изменить конечную маржу.

Контейнерный сегмент также демонстрирует рост, хотя развивается по иной модели. Существенный вклад даёт перераспределение внешней торговли в пользу дальневосточных портов. Для российского экспортёра это означает расширение возможностей азиатского направления, прежде всего китайского. Владивосток и другие дальневосточные узлы постепенно превращаются из одного из вариантов доставки в важнейшую опору внешнеторговой системы. Одновременно растут требования к железнодорожной части цепи поставок: контейнерный поезд должен вписываться в плотный график Восточного полигона, а порт — обеспечивать синхронную обработку судов и наземного транспорта.

На юге ситуация этим летом развивалась гораздо сложнее. Черноморская инфраструктура столкнулась с серией сбоев, затронувших зерновые и нефтяные экспортные потоки. Перебои в работе российских портов Черного и Азовского морей, связанные с геополитикой, обусловили рост рисков работы судовладельцев в регионе. Одновременно увеличились стоимость и сложность организации перевозок.

Для нефтяного экспорта последствия оказались вполне измеримыми. В первой половине августа отгрузки нефти из западных российских портов составляли примерно на 15% ниже запланированного уровня (основная часть снижения пришлась на Новороссийск). Для крупных нефтяных компаний, таких как «Роснефть», «Газпром нефть» и «Сургутнефтегаз», проблема имеет несколько измерений. Ограничения одного узла заставляют перестраивать портовую программу, искать тоннаж, менять графики накопления партий и учитывать дополнительную стоимость страхования.

Наиболее драматично летние события проявились в зерновом экспорте. Российские поставщики привыкли к высокой концентрации южного маршрута: в экспортном сезоне с июля 2025 года по июнь 2026 года через Азово-Черноморский бассейн прошло около 90% морского зернового экспорта. Когда черноморская инфраструктура столкнулась с ограничениями, рынок практически сразу начал искать альтернативы. К середине августа заявки на железнодорожные перевозки зерна к балтийским портам достигли 5 млн тонн. Российские экспортёры стали активнее рассматривать Балтику, Каспий и сухопутные маршруты. Однако их совокупные возможности пока существенно уступают объёму, который традиционно проходил через южные порты.



В этом смысле показателен пример портов Астрахань и Оля. За семь месяцев 2026 года их экспорт вырос на 54%. В общем, на транскаспийском маршруте, прирост составил 29,2%. Цифры Астрахани особенно интересны с точки зрения долгосрочной логистической стратегии. Ещё несколько лет назад Каспий воспринимался преимущественно как специализированное направление с ограниченной номенклатурой и сравнительно небольшими объёмами. Теперь через

него проходит значительно больше грузов, причём рост обеспечивается и экспортом.

Логика диверсификации распространяется и на Север. СМП постепенно переходит из категории инфраструктурного проекта в рабочий элемент транспортной системы. Контейнерные операторы уже испытывают регулярные сервисы, связывающие российские и азиатские порты. Так, 19 августа в порт Мурманска прибыл «пилотный» контейнеровоз с грузами для автопрома. Конечно, масштабы пока несопоставимы с традиционными морскими маршрутами, однако арктическое направление явно становится дополнительным вариантом доставки.

В целом назвать российскую экспортную логистику полностью устойчивой сегодня пока сложно. Восточное направление растёт, однако его инфраструктура работает с высокой загрузкой. Южные порты способны обеспечить большие объёмы, но этим летом на них пришлась значительная часть инфраструктурных и страховых рисков. Каспийский маршрут развивается быстро, но пока имеет меньший масштаб. Балтика обладает свободными мощностями по отдельным видам грузов, однако её возможности ограничены специализацией портов и железнодорожными подходами. Именно поэтому летом 2026 года изменилась сама логика выбора маршрута. Раньше в центре расчётов находилась минимальная стоимость доставки. Сейчас бизнесу приходится считать несколько сценариев одновременно: базовый маршрут, альтернативный маршрут, стоимость переключения, дополнительный запас времени и стоимость логистики.

Для крупнейших экспортёров это особенно заметно. Нефтяным компаниям приходится, буквально, управлять портовыми и танкерными операциями с учётом рисков конкретных акваторий. Угольные компании завязаны на Восточный полигон и дальневосточную перевалку. Производители удобрений используют сразу несколько портовых направлений. Агрохолдингам приходится учитывать сезонные пики и готовность инфраструктуры быстро принять большие партии зерна. Металлургические компании работают с комбинацией железнодорожных, портовых и контейнерных сервисов.

Летний сезон 2026 года показал ещё одну важную особенность. Российская экспортная система обладает значительным запасом гибкости, однако эта гибкость имеет цену. Перенос груза на другой порт требует времени, дополнительного транспортного ресурса и зачастую увеличивает плечо. Поэтому развитие альтернативных маршрутов важно не только в периоды масштабных сбоев, резерв должен существовать заранее и иметь понятную экономику.

Для бизнеса главный вывод довольно прагматичен. Российский экспорт продолжает работать с крупными объёмами,

география постепенно расширяется, новые коридоры набирают груз. При этом стоимость и надежность маршрута становится самостоятельным конкурентным фактором. Экспортёр, который способен быстро переключить поток между портами, железнодорожными полигонами и международными коридорами, получает дополнительную устойчивость и больше возможностей при заключении внешнеторгового контракта. В этом смысле лето 2026 года стало своеобразным тестом российской международной логистики. Следующий этап развития будет определяться уже не столько поиском одного эффективного маршрута, сколько созданием системы, способной поддерживать несколько маршрутов одновременно.