



Евразийский
Банк Развития

Складская инфраструктура Евразийского региона: возможность десятилетия

Доклад 25/12

Алматы — 2025

Винокуров, Е. (ред.), Ахунбаев, А., Кузнецов, А., Забоев, А., Чуев, С. (2025). *Складская инфраструктура Евразийского региона: возможность десятилетия*. Доклад 25/12. Алматы: Евразийский банк развития.

Сектор складирования, хранения и сортировки в Евразийском регионе переживает фазу трансформации и активного роста. На фоне изменений в географии мировой торговли и стремительного развития электронной коммерции меняется подход к логистике. Увеличение товарооборота со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Ближнего Востока усиливает спрос на логистическую инфраструктуру в Центральной Азии, на Южном Кавказе и в российских регионах Урала, Сибири и Дальнего Востока. Одновременно в регионе ускоряется индустриализация, расширяется контейнеризация грузовых потоков, растут требования к качеству логистических услуг и технической оснащенности складов. Все это создает беспрецедентный спрос на современные склады. В перспективе до 2040 г. потребность в складской инфраструктуре в регионе может увеличиться с действующих 58 млн м² до потенциальных 101–123 млн м². Доклад раскрывает перспективные направления для инвестиций в складскую инфраструктуру в Евразийском регионе с детализацией по типам складов и их потенциальному размещению. В докладе представлены практические рекомендации, включая создание отраслевой складской ассоциации и региональных закрытых паевых инвестиционных фондов, а также другие инициативы, которые будут способствовать развитию инфраструктуры.

Ключевые слова: Евразийский регион, склады, логистика, хранение, торговля, транспорт, электронная коммерция, инвестиции.

JEL: C10, E17, L81, L91, R33, R42.

Перепечатка или другие формы воспроизведения данного текста, полностью или частично, включая существенные выдержки, а также размещение его на внешних электронных площадках разрешены при условии указания авторства первоисточника.

Электронная версия данного документа доступна на сайтах Евразийского банка развития <https://eabr.org/analytics/special-reports/>

© Евразийский банк развития, 2025 г.

РЕЗЮМЕ

Диагностика

Складская логистика приобретает стратегическое значение для экономики стран Евразийского региона¹. Склады обеспечивают хранение, сортировку и распределение товаров от мест производства до потребителей, гарантируя бесперебойное функционирование цепочек поставок. **Восемь из десяти стран региона не имеют прямого выхода к морю (landlocked) и значительно удалены от морских портов,** что исторически ведет к росту затрат на перевозку и времени доставки. Развитая сеть внутренних логистических хабов, **«сухих портов»**, распределительных центров и **контейнерных терминалов в транспортных узлах** позволяет повысить эффективность наземной логистики, снизить транзитные издержки экспорта и импорта, способствовать устойчивому социально-экономическому развитию и интеграции региона в мировую торговлю.

Помимо удаленности от моря, есть еще один фактор, из-за которого развитие складской инфраструктуры в Евразийском регионе приобретает особое значение. Это глобальные **изменения географии и структуры международной торговли.** Переориентация торговых потоков усиливает транзитную роль Евразийского региона в треугольнике Азия — Европа — Ближний Восток. Качественная логистика способствует загрузке транспортных коммуникаций стран региона дополнительными грузопотоками, позволяет извлечь выгоду из возросшего товарооборота с Китаем, Юго-Восточной Азией и странами Персидского залива. Рост электронной коммерции, усложнение цепочек поставок, цифровизация — все это новые вызовы, каждый из которых повышает требования к качеству складской инфраструктуры, но одновременно предоставляет возможности для стран региона по развитию малого и среднего бизнеса, открытию актуальных секторов услуг, использованию транзитного потенциала.

Анализ текущего состояния складской логистики Евразийского региона показывает: несмотря на растущий спрос и активное строительство, развитие качественной складской инфраструктуры все еще сталкивается с серьезными ограничениями. **Обеспеченность складскими площадями остается низкой** по мировым меркам, а потребности практически во всех сегментах (ритейл, фармацевтика, агрологистика, маркетплейсы, грузовые перевозки и др.) остаются не в полной мере удовлетворены. В I квартале 2025 г. суммарный складской фонд Центральной Азии, Южного Кавказа и Беларуси

¹ Под Евразийским регионом будет пониматься совокупность следующих стран: Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

оценивается всего в 5,5 млн м². При этом только в России (на крупнейшем рынке региона) насчитывается **52,9 млн м² складов** (или 91% от общего количества). Обеспеченность на душу населения в России составляет порядка **0,35 м²**, что в несколько раз ниже, чем в развитых странах (США — 4 м², Великобритания — 0,75 м²).

Дефицит современных складских мощностей носит структурный характер. Значительная часть товаров хранится в устаревших или непригодных помещениях, логистические операции часто затруднены, что снижает эффективность как внутренней, так и внешней торговли. В период 2022–2025 гг. **предложение качественных складов** еще более снизилось, все действующие объекты были почти полностью заняты. Уровень вакантности приблизился к нулю во многих странах: свободные площади фактически отсутствовали в Таджикистане и Беларуси (около 0%), низкая вакансия сформировалась в Узбекистане (около 2%) и Казахстане (3–4%). Это указывает на то, что предложение услуг **новыми складами поглощалось рынком практически в момент их ввода**, а неиспользованные объемы оставались на минимальных значениях. В результате начиная с 2022 г. **арендные ставки** повысились повсеместно: например, в России средняя ставка достигла 12–13 долл. за м² в месяц, в Грузии — порядка 10–11 долл., в Казахстане — около 10 долл. Однако в III квартале 2025 г. на фоне рекордного ввода новых мощностей на рынке России и Казахстана появились признаки конъюнктурного насыщения рынка. Вакантность стала увеличиваться, и ставки аренды стали снижаться.

↓ Рисунок А. Обеспеченность складскими помещениями, м²/чел.



↓ Рисунок Б. Распределение складов по классам, %



Источники: расчеты экспертов ЕАБР и СМWP.

Источники: расчеты экспертов ЕАБР и СМWP.

Качество услуг и технологичность складского фонда — еще одно слабое место. В большинстве стран Евразийского региона по-прежнему доминируют склады классов В и С (*старые ангары, переоборудованные цеха, небольшие склады с минимальной автоматизацией*). Доля высококлассных объектов (А и В+) вне крупных городов крайне мала. **Современных складов класса А не хватает**, особенно в Центральной Азии и на Кавказе. В результате бизнес вынужден работать в неудобных условиях хранения, сдерживается внедрение новых технологий (*автоматизация, WMS-системы*), повышаются логистические издержки. Разрозненность инфраструктуры тоже ощутима: складские мощности распределены неравномерно, концентрируясь в столицах и крупнейших городах, тогда как в регионах качественная инфраструктура зачастую отсутствует. Другие **«узкие места»** — перегруженные приграничные терминалы, нехватка складов временного хранения на границах, нестыковка железнодорожной и складской инфраструктуры — приводят к задержкам товародвижения и снижению качества сервиса.

Финансовые и институциональные ограничения дополнительно тормозят развитие сектора. В странах региона недостаточно частных девелоперов и инвесторов, готовых строить склады, и проекты реализуются только при поддержке государства или международных финансовых институтов. Высокая стоимость заемного финансирования и недостаток долгосрочных инвестиций затрудняют реализацию крупных логистических проектов. Кроме того, отсутствует скоординированная региональная стратегия развития складской инфраструктуры: страны Евразийского региона пока действуют разрозненно, без единых стандартов и скоординированных планов, что усиливает фрагментацию. **Цифровизация логистики находится на начальном этапе** — нет единой платформы для обмена данными, страны региона используют разные технологии, что затрудняет отслеживание грузов вдоль всего маршрута сквозь границы. В совокупности эти факторы — нехватка площадей, низкая вакансия, рост цен, технологическое отставание и институциональные барьеры — представляют собой главные вызовы для развития складского сектора региона.

Факторы развития

Складская инфраструктура Евразийского региона переживает **фазу быстрых перемен** под воздействием новых тенденций в торговле и логистике. После 2022 г. в **регионе началась системная трансформация, связанная с изменением географии мировой торговли**. Совокупный объем торговли стран Евразийского региона демонстрирует значительный рост, достигнув в весовом выражении 1278 млн тонн в 2023 г., и потенциально увеличится до 1420–1809 млн тонн к 2040 г. — в зависимости от сценария. Этот существенный прирост, формируемый преимущественно экспортом (*более 75%*

объема), сопровождается глубокой структурной трансформацией. Ключевым аспектом этой трансформации является **переход к несырьевой модели** торговли. Без учета основных сырьевых товаров (*нефть, газ, уголь, руды*) объем торговли вырастет с 388 млн тонн в 2023 г. до 514–700 млн тонн к 2040 г., при этом взаимные поставки внутри региона удвоятся.

Изменения географии торговли способствуют росту транзита по сухопутным маршрутам через Центральную Азию и Южный Кавказ. С переходом части грузов с морских путей на сухопутные спрос на логистическую инфраструктуру внутри континента стремительно растет. Требуются новые **мультимодальные терминалы, распределительные центры и зоны временного хранения** вдоль этих коридоров, чтобы обработать возрастающие объемы транзитных грузов. Переориентация торговых потоков на восток и юг формирует **новые точки роста спроса на склады**: внутренние сухие порты, пограничные логистические хабы и крупные распределительные склады на перекрестках международных магистралей.

Бурный рост электронной коммерции — второй мощный драйвер изменений в логистической отрасли. В крупных экономиках региона — прежде всего в России, Казахстане, Узбекистане — объемы онлайн-торговли за последние годы увеличились в разы. Прогнозируется, что доля e-commerce от ритейла в регионе будет составлять 20–25% к 2040 г. Эти склады часто располагаются вблизи центров потребления в конечных точках транспортных коридоров или на стыках с маршрутами внутренней логистики. **E-commerce задает новые стандарты по скорости доставки**, что невозможно без эффективных логистических решений. Компании активно инвестируют в **фулфилмент-центры** (*специализированные склады для обработки онлайн-заказов*) и расширяют парки **складов «последней мили»** в крупных городах, чтобы обеспечить быструю доставку до клиента.

Одновременно наблюдается тренд на сокращение собственных складских площадей у ритейлеров в пользу аутсорсинга: спрос на услуги **3PL-провайдеров** растет, особенно в сегментах интернет-торговли и продажи товаров повседневного спроса (FMCG). Это стимулирует развитие профессиональных логистических компаний, которые строят многофункциональные комплексы для обслуживания сразу нескольких клиентов. В ответ на запрос e-commerce склады стремительно **автоматизируются** — внедряются системы управления запасами (WMS), сортировочные конвейеры, робототехника для комплектации заказов. Появляются новые форматы, например, **микросклады в черте города** (*встроенные в жилые кварталы мини-центры выдачи и хранения*), призванные сократить время прохождения «последней мили».

Государственные стратегии и региональные инициативы тоже влияют на сектор. Многие страны региона осознали роль логистики и заложили цели по развитию

инфраструктуры в национальные и региональные программы. **Государство активно поддерживает создание логистических кластеров** — инвестирует в индустриально-логистические парки, субсидирует строительство современных складов, совершенствует регулирование. В результате в ряде стран начали формироваться **новые логистические экосистемы**, где одновременно развиваются транспорт, склады, IT-платформы и сервисы дистрибуции. Параллельно в рамках Евразийского экономического союза и других региональных объединений ведется работа по **упрощению транзита** — внедряются электронные накладные e-TIR, системы взаимного признания уполномоченных экономических операторов и «единого окна» на границах, что способствует повышению эффективности логистических операций при трансграничной торговле.

ESG-факторы становятся неотъемлемой частью инвестиционной повестки в секторе складской недвижимости Евразийского региона, однако их внедрение сталкивается с рядом внешних барьеров. Международные инвесторы и арендаторы все чаще предъявляют дополнительные требования к экологической эффективности, сертификации (*BREEAM, LEED, EDGE*), условиям труда и прозрачности управления. Это повышает ценность «зеленых» складов, в то время как морально устаревшие объекты теряют конкурентоспособность. Реализация инициатив по принятию и развитию региональных стандартов и созданию стимулов для девелоперов позволит сократить разрыв в развитии складского сектора с развитыми рынками и создать дополнительный **внешний спрос, ориентированный на устойчивую логистику**.

Суммарно все эти сдвиги — **новая архитектура торговли, взрывной рост e-commerce, господдержка инфраструктуры, «зеленая» повестка** — привели к тому, что складской сектор Евразийского региона вступил в этап ускоренного развития. Регион, ранее отстававший в логистике, сейчас формирует **новую логистическую карту**. Центральная Азия и Южный Кавказ все активнее интегрируются в мировые цепочки поставок, становясь транзитным мостом между Азией, Европой и Ближним Востоком. Это означает устойчивый приток инвестиций и технологий в складскую отрасль. Уже сегодня наблюдается **строительный бум**: по данным ЕАБР, только на текущий момент в регионе заявлено создание свыше **20 млн м² новых складских площадей**, из них около 1,6 млн м² — в Центральной Азии. Активизация торговли и перераспределение торговых потоков создают историческое «окно возможностей» для модернизации складской инфраструктуры Евразии.

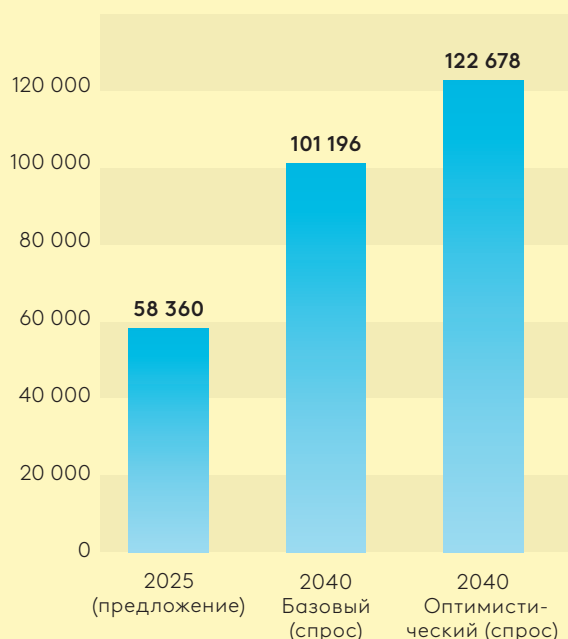
Кроме того, в логистике **спрос не просто «обслуживается» предложением** — он во многом им **формируется**: развитые склады, транспорт и терминальная инфраструктура выступают не следствием, а триггером экономической активности, индуцируя эндогенный спрос и перенаправляя торговые потоки. Поэтому одинаковые потребности разных регионов не приводят к одинаковому вводу мощностей: рыночная логика

девелопмента, доступность земли, плотность транспортных узлов, институциональные барьеры и активность игроков рынка определяют, где и в каком объеме появится спрос. Таким образом, от реактивных оценок текущих и прогнозных потоков необходимо переходить к моделям, учитывающим двунаправленную связь «предложение ↔ спрос», в которых инфраструктура не только позволяет реализовать имеющийся спрос, но и порождает новый — это принципиальное условие для обоснованного инвестиционного и пространственного планирования.

Прогнозы

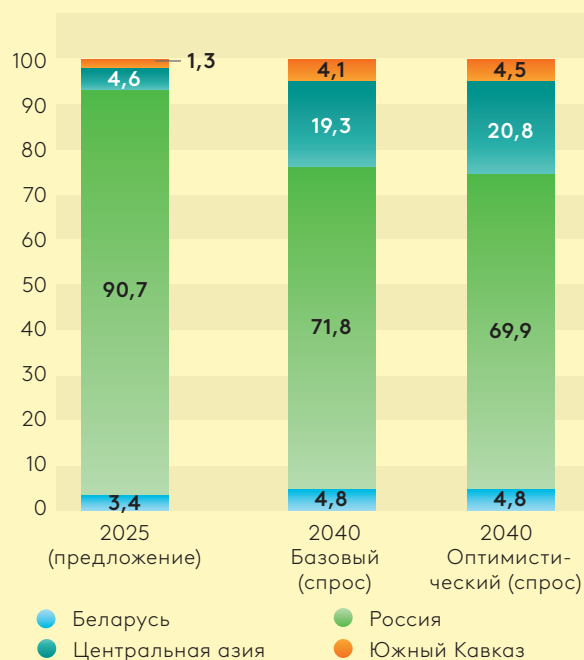
Долгосрочные прогнозы указывают на значительный рост потребности в складах в Евразийском регионе. Согласно проведенному сценарному моделированию, совокупный **складской фонд региона может увеличиться почти вдвое к 2040 г.** В базовом сценарии спрос на складские площади возрастает примерно с 58 млн м² в I квартале 2025 г. до **101 млн м² к 2040 г.**, что означает рост на 74%. В оптимистическом сценарии — при более быстром росте торговли и транзита — потребность может достичь порядка **123 млн м²**. Это соответствует среднегодовому темпу прироста около **4–5%** в течение полутора десятилетий, что значительно выше ожидаемых темпов роста экономики стран региона. Такая потенциальная динамика отражает эффект структурных сдвигов и догоняющего развития логистики.

↓ Рисунок В. Прогноз спроса на складскую инфраструктуру в Евразийском регионе, тыс. м²



Источники: расчеты экспертов ЕАБР и CMWP.

↓ Рисунок Г. Прогноз структуры складского фонда со стороны спроса, %



Источники: расчеты экспертов ЕАБР и CMWP.

Рост будет происходить неравномерно. **Наибольшая абсолютная площадь складских помещений по-прежнему останется в России**, однако ее доля будет снижаться по мере ускоренного расширения инфраструктуры в остальных странах региона. Российский рынок уже сейчас близок к насыщению в крупных агломерациях — к 2024 г. он пережил период ажиотажного спроса и рекордного ввода складских площадей. Базовый прогноз по России предполагает замедление темпов: ожидается прирост порядка 37% к 2040 г. (до 73 млн м² против 53 млн м² в I квартале 2025 г.). Другими словами, после всплеска 2021–2023 гг. спрос стабилизируется и будет расти умеренно, в основном за счет модернизации действующей складской инфраструктуры и ее развития в регионах за пределами Москвы и Санкт-Петербурга.

В то же время **страны Центральной Азии и Южного Кавказа станут лидерами по темпам роста** складской инфраструктуры, компенсируя нынешний разрыв. Ожидается, что Казахстан, Узбекистан, а также другие экономики региона многократно нарастят свой складской фонд к 2040 г. По базовому сценарию в соответствии с усиливающимися потребностями складской фонд всех пяти стран Центрально-Азиатского региона потенциально может увеличиться с 2,7 млн м² в 2025 г. до 19,6 млн м² в 2040 г. — то есть более чем в семь раз. В оптимистическом сценарии показатель возрастает до 25,5 млн м².

Однако даже при полном удовлетворении прогнозируемого спроса к 2040 г. обеспеченность современными складскими площадями в Евразийском регионе составит в среднем 0,38–0,46 м² на душу населения. Хотя это вдвое выше текущего уровня (0,23 м²), все же **инвестиционный потенциал сектора сохранится** в более долгосрочной перспективе, как показывает международный опыт.

Прогнозы развития спроса на складскую инфраструктуру в Евразийском регионе сопровождаются рядом **рисков, способных отклонить фактические показатели от ожидаемых**. Геополитическая неопределенность, замедление экономического роста, торговый протекционизм и институциональные ограничения могут ограничить объемы строительства и замедлить ввод новых объектов. Важно также понимать, что рынок носит циклический характер: периоды экспансии неизбежно сменяются фазами коррекции, когда часть проектов замораживается, а спекулятивное строительство сокращается. Колебания ключевых показателей — арендных ставок и уровня вакантности — выступают индикаторами перехода между фазами цикла и сигналами для девелоперов и инвесторов. Наиболее устойчивыми в таких условиях остаются проекты формата built-to-suit, где наличие долгосрочных якорных арендаторов снижает чувствительность к краткосрочным колебаниям рынка. В быстро развивающихся экономиках типично, что после фазы спада довольно скоро — в срок от 18 до 24 месяцев — формируется новый дефицит качественных площадей, что запускает очередной цикл строительства и роста.

Кроме того, технологические барьеры и кадровый дефицит в ряде стран сдерживают внедрение современных логистических решений, что может привести к недозагрузке новых мощностей. Существенные угрозы несут также климатические и экологические факторы, включая природные катаклизмы, повышение эксплуатационных требований и «зеленые» стандарты внешних рынков.

Рекомендации

Согласованные меры, принятые государственными органами, девелоперами и финансовыми институтами, будут способствовать реализации выявленного потенциала роста складского сектора. Основная цель — формирование эффективной институциональной среды, обеспечивающей инвестиционную привлекательность логистической инфраструктуры, упрощение торговли и процедур пересечения границ.

1. Приоритетным направлением является **унификация нормативов и технических стандартов**. Целесообразно разработать и внедрить общие классификационные и эксплуатационные требования к складам в Евразийском регионе, включая градацию по классам (А-В-С), стандарты инженерных систем, температурных режимов и процедуры санитарно-ветеринарного контроля.
2. Стратегическим направлением выступает **цифровизация логистической экосистемы**. Ключевая задача — формирование единого цифрового контура, объединяющего национальные системы управления складскими процессами (WMS), отслеживания грузов и электронного документооборота. Параллельно можно стимулировать внедрение технологий «умного склада», аналитических платформ и элементов искусственного интеллекта. Государственная поддержка пилотных проектов цифрового переоснащения складов, прежде всего в аграрном и фармацевтическом сегментах, позволит ускорить технологическую модернизацию отрасли.
3. Особое значение имеют меры по **ускоренному наращиванию складских мощностей**, особенно за пределами крупных городов. Фокус можно сделать на опережающем строительстве распределительных центров и фулфилмент-комплексов, ориентированных на растущий сегмент электронной коммерции и сетевой розницы. В аграрной логистике приоритетом может стать формирование сети холодильных и перерабатывающих центров, а в фармацевтической — создание распределительных хабов, соответствующих международным отраслевым стандартам.

4. Важное условие реализации потенциала — развитие **мультиmodalных логистических узлов** на стыке железнодорожного, автомобильного и водного транспорта. Создание интегрированных терминалов с функцией сухих портов (*склады временного хранения, контейнерные площадки, таможенные посты*) повысит пропускную способность международных коридоров. Аналогичные объекты целесообразно развивать в ключевых точках — на границе Казахстана и Китая, в Ферганской долине, рядом с портами Каспийского моря и в других узловых центрах.
5. **Финансирование развития складской инфраструктуры** может быть обеспечено за счет активного использования инструментов государственно-частного партнерства и привлечения «длинных» инвестиций. Например, выделение приоритетных зон для застройки и подключение их к коммунальным услугам, налоговые стимулы, субсидирование процентных ставок по кредитам и государственные гарантии. Эффективным механизмом может стать внедрение моделей с предварительными арендными контрактами (*pre-lease*) и схемами *build-to-suit*. Для привлечения частного капитала целесообразно развивать коллективные инвестиционные инструменты — региональные закрытые паевые инвестиционные фонды недвижимости (аналоги REIT), инфраструктурные облигации.
6. Еще одно перспективное направление — **создание координационного механизма** в виде отраслевого совета или ассоциации, объединяющей девелоперов, банки, инвестфонды, поставщиков оборудования и государственных регуляторов.
7. Отдельное внимание важно уделить **развитию кадрового потенциала**. Образовательные программы могут быть разработаны совместно с бизнесом, а для малых стран региона возможно привлечение международных грантов и технического содействия.
8. Немаловажно для отрасли также **внедрение экологических стандартов**, проектирование новых объектов в соответствии с «зелеными» стандартами энергоэффективности (LEED, BREEAM), использование возобновляемых источников энергии, энергоэкономичных систем освещения и автоматизированного климат-контроля.

В совокупности перечисленные меры позволят Евразийскому региону устранить «узкие места» складской инфраструктуры и создать условия для ее долгосрочного роста. Реализация практических рекомендаций обеспечит формирование современного Евразийского транспортно-логистического каркаса, способного связать экономические центры региона и поддерживать рост торговых потоков в новых геоэкономических реалиях.