



Eurasian Rail Alliance Index

МОНИТОРИНГ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕВРАЗИИ

ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВТОРУЮ ПОЛОВИНУ АВГУСТА

Объемы
перевозок



Стоимость
перевозок



Морские
перевозки



Ж/Д
перевозки



Прочие тренды
логистики



Выпуск 12: 28 августа 2025 → Выпуск 13: 11 сентября 2025

Период сбора информации: 14.08.2025 – 27.08.2025

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Перспективы спроса

Смешанные

- Июльские данные сигнализируют о замедлении экономической активности в Китае. Рост промышленного производства снизился до 5,7% г/г (минимум с ноября 2024 года), розничные продажи прибавили лишь 3,7% при ожиданиях 4,6% [CNBC]. Импульс от ранних экспортных заказов и сезонной активности ослабевает, внутренний спрос остаётся сдержанным. При отсутствии новых стимулов темпы производства и экспортных отгрузок могут продолжить снижение. В ответ власти ускоряют бюджетное стимулирование экономики [Bloomberg].
- Августовские данные PMI отражают улучшение деловой активности в еврозоне: композитный индекс вырос до 51,1 — максимума за 15 месяцев, при этом производственный PMI достиг 50,5 (38-месячный максимум), а выпуск в промышленности показал наибольший прирост с апреля 2021 года. Однако экспортные заказы по-прежнему снижаются. Снижение продолжается с марта 2022 года, а темп падения в августе стал самым резким за 5 месяцев [S&P Global]. Деловые ожидания во второй месяц подряд снижаются на фоне сохраняющейся внешней неопределённости и давления на экспортный спрос.
- По итогам января-июля объем ж/д контейнерных перевозок Китай–Европа–Китай сократился на 22% г/г. По итогам июля суммарный объем перевозок по всем конкурентным маршрутам снизился на 18% г/г, но при этом вырос на 39% м/м. Рост объемов в июле относительно июня преимущественно связан с увеличением на центральном евразийском коридоре.
- По мере завершения высокого сезона фиксируется дальнейшее ослабление спроса на морские перевозки из Азии в Европу и улучшение доступности контейнерного оборудования [Flexport]. Но темпы спада спроса не единственный фактор, определяющий состояние рынка.

Тренды по стоимости перевозки

Смешанные

- В последние месяцы средние ставки на ж/д перевозки Китай–Европа оставались относительно стабильными. Сейчас они составляют: для центральных провинций – от \$5 200/СФЭ SOC (Чэнду) до \$6 000/СФЭ SOC (Сиань), для прибрежных – около \$6 300/СФЭ SOC (Шэньчжэнь). Средняя стоимость аренды контейнера находится в диапазоне \$800–900.
- WCI Шанхай–Роттердам за последнюю неделю снизился на 6% – до \$2 973/СФЭ (-10% м/м, -60% г/г) [Drewry]. После локального пика в начале июля ставки продолжают снижаться. Согласно JOC, на прошедшей недели ставки Азия–Сев. Европа снизились в среднем до ~\$2 700/СФЭ. По данным GeekYum, на начало сентября подавляющее число перевозчиков котирует предложения в диапазоне \$2 200–2 400/СФЭ. На вторую неделю сентября Maersk предлагает ставку \$1 900/СФЭ [Linerlytica]. Линии сталкиваются с серьезным вызовом по удержанию цен на фоне перенасыщения рынка. Но возврат ставок к уровням до пандемии (~\$1 500/СФЭ) маловероятен: с 2019 года удельные издержки существенно выросли. Например, на 30% в случае Harapag-Lloyd [JOC].
- Фьючерсные котировки указывают на спад ставок фрахта в течение второго полугодия, с отчетливым провалом в сентябре-октябре. Кривая указывает на снижение стоимости на направлении Азия–Европа относительно текущих уровней до ~\$1 700/СФЭ к концу октября с ростом до ~\$2 200/СФЭ в конце года.

Прочие тренды

- С 1 сентября 2025 года в ЕС вступает в силу система контроля импорта ICS2 (Import Control System 2). В связи с этим грузоотправители должны будут предоставлять дополнительные сведения в составе стаффинг листов и сопроводительных документов.
- Китайская Haijie Shipping Company с 20 сентября запускает первую регулярную контейнерную линию в Европу через Северный морской путь [High North News]. Маршрут включает порты Циндао, Шанхай, Нинбо, Феликстоу, Роттердам, Гамбург и Гданьск. Время доставки из Нинбо до Великобритании составит 18 суток (для сравнения: транзит по линии Нинбо – Вильгельмсхафен через Суэцкий канал, открытой в начале года – 26 суток). В первом рейсе будет задействовано судно вместимостью 4 890 ДФЭ. Первый рейс полностью забронирован.
- В Ухане запущен углеродно-нейтральный контейнерный поезд в Европу. 13 августа из терминала CRIntermodal Wuhan отправился состав с автокомплектующими и товарами народного потребления, следующий в Гамбург и Дуйсбург [SASAC]. Проект реализован Wuhan Asia-Europe Logistics и DB Cargo Eurasia. На электрифицированных участках используется исключительно «зелёная» электроэнергия, а выбросы на оставшихся отрезках маршрута компенсируются через сертифицированные углеродные кредиты (Gold Standard).



СТАТИСТИКА Ж/Д КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ: ЯНВАРЬ-ИЮЛЬ 2025 ГОДА

Китай-Европа-Китай, 2025 г.

196,1 тыс. ДФЭ **↓22%** г/г

87% доля центрального евразийского коридора

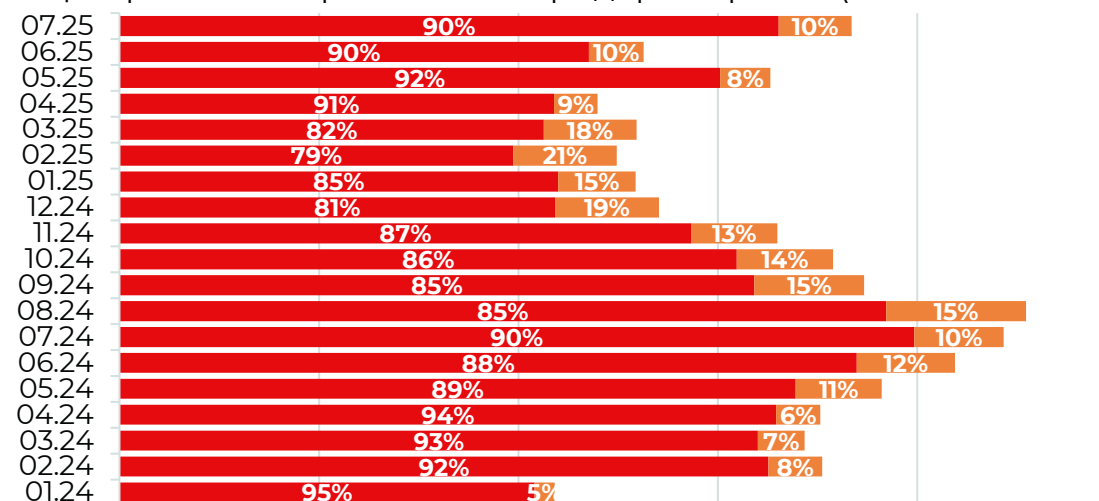
13% доля прочих маршрутов

Центральный евразийский коридор



Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая TMTM)



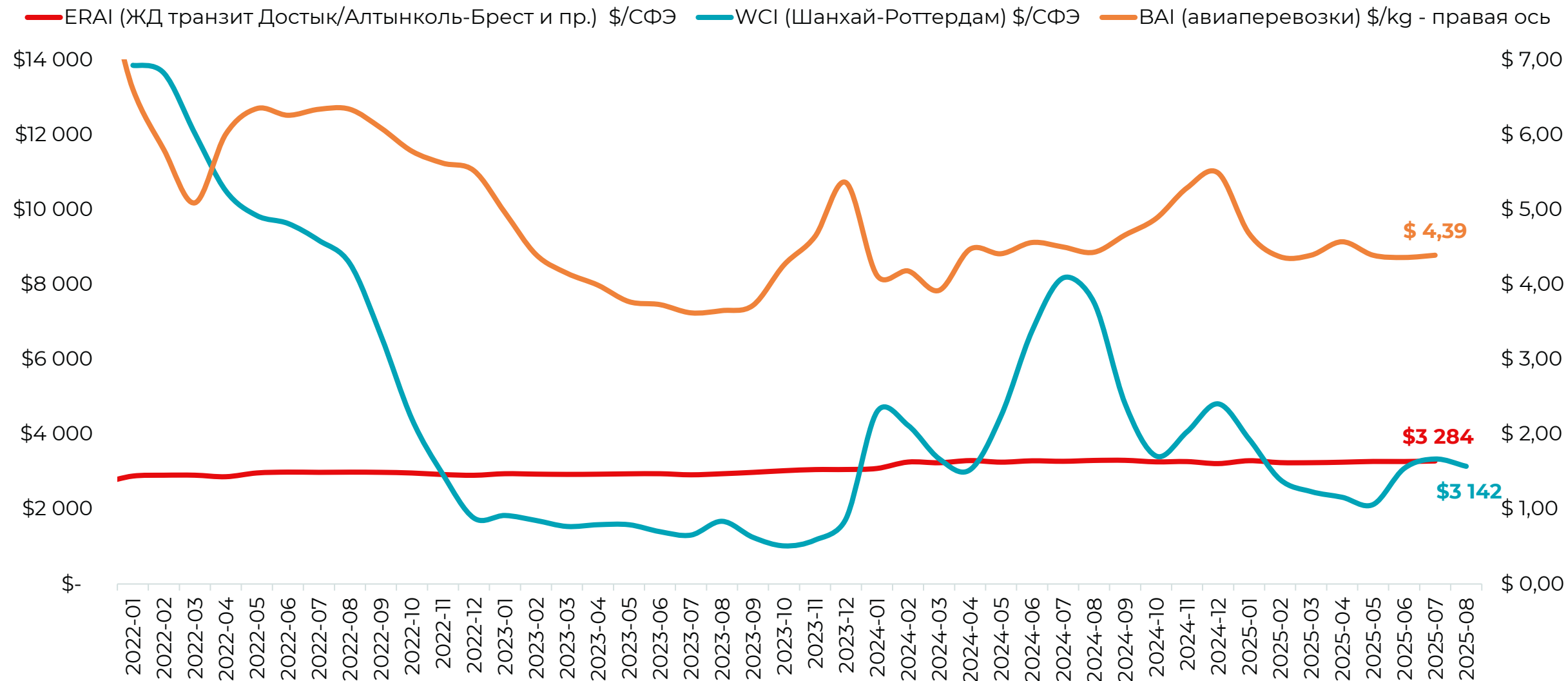
Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



*Детальная информация об индексе: <https://index1520.com/index/>



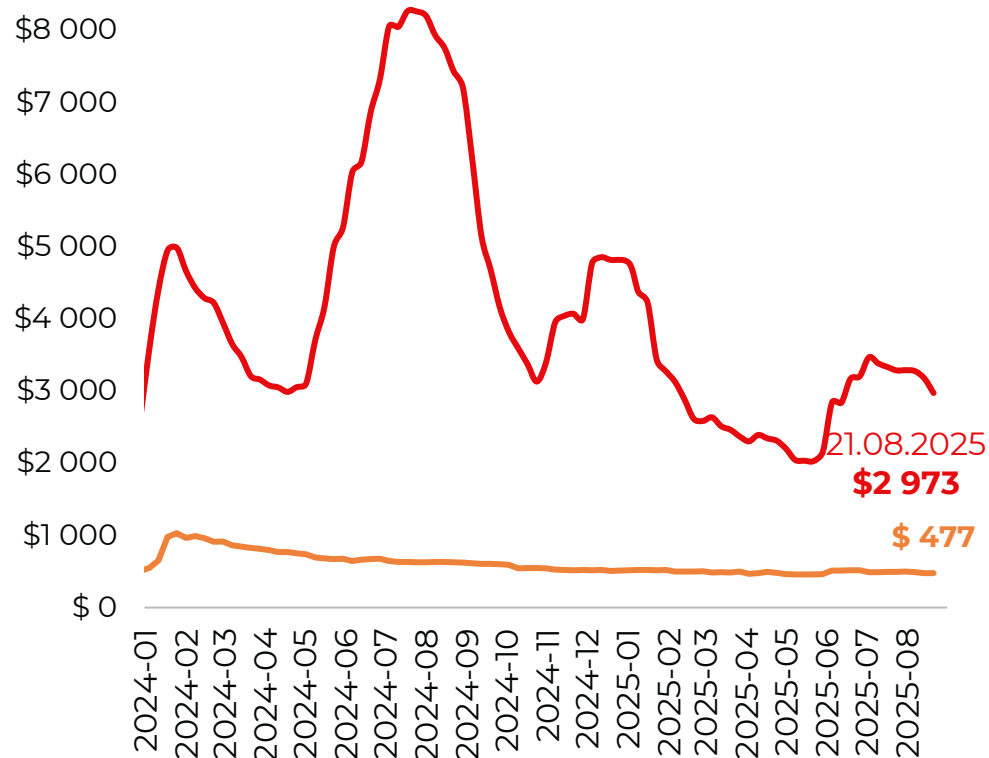
МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: УКРЕПЛЕНИЕ НИСХОДЯЩЕГО ТРЕНДА НА РЫНКЕ

- Текущая ситуация и ближайшая перспектива: ставки продолжают снижение на фоне завершения пикового сезона и сохраняющегося дисбаланса на рынке.
- По мере завершения высокого сезона фиксируется дальнейшее ослабление спроса на морские перевозки из Азии в Европу и улучшение доступности контейнерного оборудования [Flexport]. Но темпы спада спроса не единственный фактор, определяющий состояние рынка.
- Объем предложения вырос в августе: провозные мощности на трейде Азия-Европа запланированы на уровне 1,12 млн ДФЭ (+10% м/м). В сентябре ожидается снижение до 1,07 млн ДФЭ (-4% м/м), но это все равно один из самых высоких среднемесячных показателей за последние годы [JOC]. Maersk и Hapag-Lloyd сохраняют полную загрузку по расписанию, продолжая политику борьбы за грузы и проактивного снижения ставок.
- WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю снизился на 6% – до \$2 973/СФЭ (-10% м/м, -60% г/г) [Drewry]. После локального пика в начале июля ставки продолжают снижаться. Согласно JOC, на прошедшей недели ставки Азия-Сев. Европа снизились в среднем до ~\$2 700/СФЭ. По данным GeekYum, на начало сентября подавляющее число перевозчиков котирует предложения в диапазоне \$2 200-2 400/СФЭ. На вторую неделю сентября Maersk предлагает ставку \$1 900/СФЭ [Linerlytica]. Линии сталкиваются с серьезным вызовом по удержанию цен на фоне перенасыщения рынка.
- Сохраняющиеся задержки в портах Азии и Европы сдерживают более резкое падение ставок. На 24.08.2025 задержки затрагивают: в Сев. Азии (вкл. Китай) – 1,4 млн. ДФЭ (30% м/м); в Сев. Европе – 285 тыс. ДФЭ (18% м/м) [Linerlytica]. В Азии ситуацию осложняет сезон тайфунов, который продлится до октября и продолжит влиять на стабильность портовой логистики.
- ▼ Средне- и долгосрочная перспектива: общий тренд, как и прежде, указывает на растущий дисбаланс между спросом и предложением, усиление конкуренции между линиями.
- Возврат ставок к допандемийному уровню (~\$1 500/СФЭ) представляется маловероятным. С 2019 года удельные издержки перевозчиков существенно выросли. Например, у Hapag-Lloyd они увеличились на ~30% на фоне роста инфляции, экологических издержек, а также изменений в операционной модели компании [JOC].

Индексы WCI Азия-Северная Европа

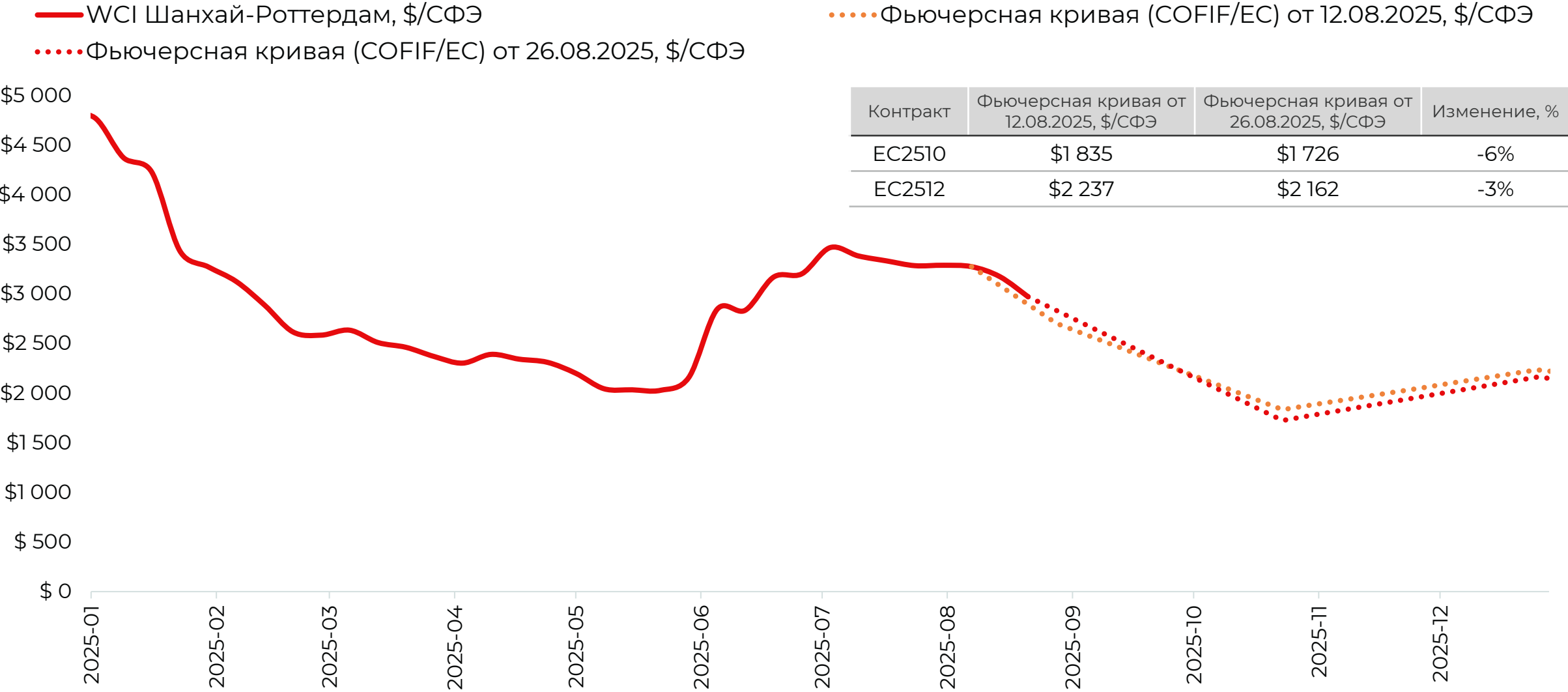
2024 – 2025, \$/СФЭ

— Шанхай-Роттердам — Роттердам-Шанхай





МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ФЬЮЧЕРСНЫЕ КОТИРОВКИ УКАЗЫВАЮТ НА СПАД ФРАХТОВЫХ СТАВОК В ТЕЧЕНИЕ ВТОРОГО ПОЛУГОДИЯ, С ОТЧЕТЛИВЫМ ПРОВАЛОМ В СЕНТЯБРЕ-ОКТАБРЕ



РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

Тренды в импорте и экспорте

Смешанные

- По данным Росстата, в РФ на протяжении последних пяти недель фиксируется дефляция. С начала месяца цены к 18 августа снизились на **0,19%**, рост цен с начала года составил **4,16%** [\[Интерфакс\]](#). Прогноз Банка России по инфляции на 2025 год в июле был снижен с 7-8% до 6-7%. В комментариях к прогнозу регулятор отмечал, что ожидает замедления годовой инфляции к концу сентября до 8,5%, но уже на 18 августа инфляция снизилась до этого показателя, так что ее торможение пока идет явно быстрее заложенной в прогноз траектории. **Ожидается, что дефляция в России продлится еще несколько недель — тенденция изменится лишь к концу сентября. Снижение уровня инфляции ускорит смягчение ДКП, что, в свою очередь, может положительно сказаться на поведении потребителей и уровне импорта в страну.**
- Объем торговли России и Китая снижается, и тенденция, скорее всего, будет сохраняться. Согласно прогнозам, к концу года товарооборот составит **\$230-235 млрд. после рекордных \$245 млрд. в прошлом году** [\[Коммерсантъ\]](#). По данным Главного таможенного управления КНР, товарооборот между странами за первые 7 месяцев 2025 года сократился на **8,1%** в годовом исчислении и составил \$125,8 млрд. Как отмечают эксперты, на торговлю повлияли снижение цен на энергоресурсы, высокая ключевая ставка и проблема трансграничных расчетов. Кроме того, китайская продукция уже насытила отдельные сегменты российского рынка — «товарная экспансия» может быть близка к исчерпанию.
- По словам главы Минпромторга РФ, процесс замедления роста торговли с Китаем будет сопровождаться последовательным увеличением в ней доли высокотехнологичной и инновационной продукции. В долгосрочной перспективе наиболее успешными будут инициативы, предполагающие вложения в совместные производства, технологический трансфер и внедрение передовых технологий [\[Коммерсантъ\]](#).
- Рынок автоперевозок РФ демонстрирует признаки осторожного восстановления в 2Q2025 года, однако его рост остается неравномерным и уязвимым из-за все еще жесткой ДКП, логистических сложностей на границах и сохраняющегося дисбаланса между импортом и экспортом [\[Коммерсантъ\]](#).
- Импортные ставки в мультимодальном сообщении Китай-Москва вернулись к показателям конца июля после небольшого роста две недели назад. Средняя стоимость перевозки через порты Дальнего Востока составляет **~\$4 200/СФЭ (SOC)**. В свою очередь, ставки на ж/д перевозки продолжили рост. Увеличение составило **~\$300 м/м – до уровня ~\$4 250/СФЭ (SOC)**, минимальные ставки находятся на уровне **\$3 600-\$3 800 (SOC)**.
- Нормализация запасов контейнеров в Китае и сокращение их экспорта из России привели к резкому снижению субсидий перевозчиков на возврат порожнего оборудования. В результате доля порожних контейнеров в экспорте уменьшается, что способствует снижению общего дисбаланса в грузопотоке между Россией и Китаем [\[РЖД Партнер\]](#).



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: РОСТ ИМПОРТА И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СЛОЖНОСТИ ФОРМИРУЮТ НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ НА РЫНКЕ

- ▲ Рынок автоперевозок РФ демонстрирует признаки осторожного восстановления в 2Q2025 года, однако его рост остается неравномерным и уязвимым из-за жесткой ДКП, логистических сложностей на границах и сохраняющегося дисбаланса между импортом и экспортом **[Коммерсантъ]**.
- Зафиксирован рост количества заявок (+33% к предыдущему кварталу) и цен (+5,7% за три месяца), однако реальные тарифы с учетом инфляции все еще на 10-15% ниже прошлогодних, что не позволяет говорить о полноценном преодолении кризиса.
- Высокая ключевая ставка продолжает ограничивать как покупательскую способность (снижая спрос на грузы), так и возможности перевозчиков по обновлению парка и инвестициям, создавая фундаментальное давление на всю отрасль.
- Наблюдается резкий рост импортных направлений (особенно из Китая, +178% г/г за первое полугодие), в то время как экспорт, напротив, проседает из-за неконкурентной стоимости автомобильных перевозок на фоне субсидируемых контейнерных перевозок.
- Усиление досмотра на границе с Казахстаном, через которую идет основной поток из Китая, привело к многодневным пробкам (досматривают до 80% грузов)* и моментальному удорожанию перевозок на 5-7%, вынуждая искать альтернативные маршруты.
- Рынок сталкивается с ростом числа микрокомпаний-агрегаторов, чья статистика искажает реальный объем перевозок, и с демпингом со стороны иностранных перевозчиков (в первую очередь китайских), которые работают по заниженным тарифам на обратных рейсах.
- ▲ Индекс грузовых автоперевозок **ATI.SU** с апреля 2025 года демонстрирует устойчивый рост, нормализация ставок способствует восстановлению баланса спроса и предложения. На данный момент участники говорят, что перенасыщение предложением все еще присутствует, но рынок уже близок к балансу.
- ▲ Согласно прогнозу: ожидается дальнейший умеренный рост тарифов (до 10% до конца года), но он не будет стремительным и не позволит перевозчикам выйти в устойчивую прибыль в 2025 году.

Индекс ATI.SU FTL РФ

2025, Данные актуальны для FTL-перевозок (20 т, 82 м³).



Автоперевозка Китай-Москва:
\$8 000 – \$9 000, срок доставки 22-30 суток
Автоперевозка Китай-Москва TIR:
\$13 000 - \$14 000, срок доставки 11-13 суток

*По данным перевозчиков, с середины июня прохождение границы из Казахстана в Россию может занимать до трех суток вместо привычных 10 минут. Проверке теперь подвергается до 99% грузов. Участники рынка также указывали на сбои в работе электронной очереди и требования дополнительных разрешений **[ТАСС]**.



Eurasian Rail Alliance Index

ERA I (Eurasian Rail Alliance Index) – композитный индикатор стоимости транзитных контейнерных перевозок в евразийском железнодорожном коридоре по территории ЕАЭС в сообщении Китай-Европа и Европа-Китай.

Единица измерения индекса

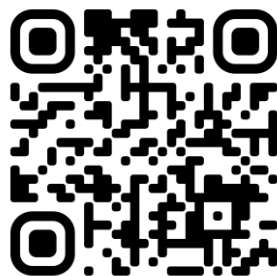
Доллар США / СФЭ

Периодичность обновления

Ежемесячно

Детальная информация об индексе ERA I и факторах, влияющих на его динамику, собрана на интернет-портале ERA I (<https://index1520.com/>). Портал ERA I является единым информационно-аналитическим ресурсом, посвященным евразийской логистике:

- Котировки ERA I
- Статистика транзитных перевозок
- Аналитические обзоры
- Интервью с экспертами
- Новости индустрии
- Счетчик CO2 и др.



Контакты

info@index1520.com

Настоящий мониторинг подготовлен командой портала ERA I без соблюдения правил, требований, предъявляемых к независимому аналитическому отчету. Информация, представленная в мониторинге, предназначена исключительно для аналитических и информационных целей, и является результатом переработанной информации, содержащейся в открытых источниках. Несмотря на тщательную проверку, мониторинг может содержать незначительные ошибки, в том числе технического характера. Мониторинг не является официальным отчетом, рекомендацией к действию и не гарантирует точность или полноту представленных данных. Данные, содержащиеся в мониторинге, не подлежат процедуре автоматического обновления.

При использовании, цитировании или распространении материалов мониторинга ссылка на портал ERA I с указанием страницы в глобальной сети «Интернет» <https://index1520.com> обязательна как на источник информации. Команда портала ERA I (правообладатель ERA I - АО «ОТЛК ЕРА» (ОГРН 1187746369590) не несет ответственности за решения, принятые на основании информации, содержащейся в настоящем мониторинге, а также за возможные причиненные убытки в связи с ее использованием. Использование информации, размещенной в мониторинге, осуществляется исключительно на собственный страх и риск лица, которое пользуется информацией.