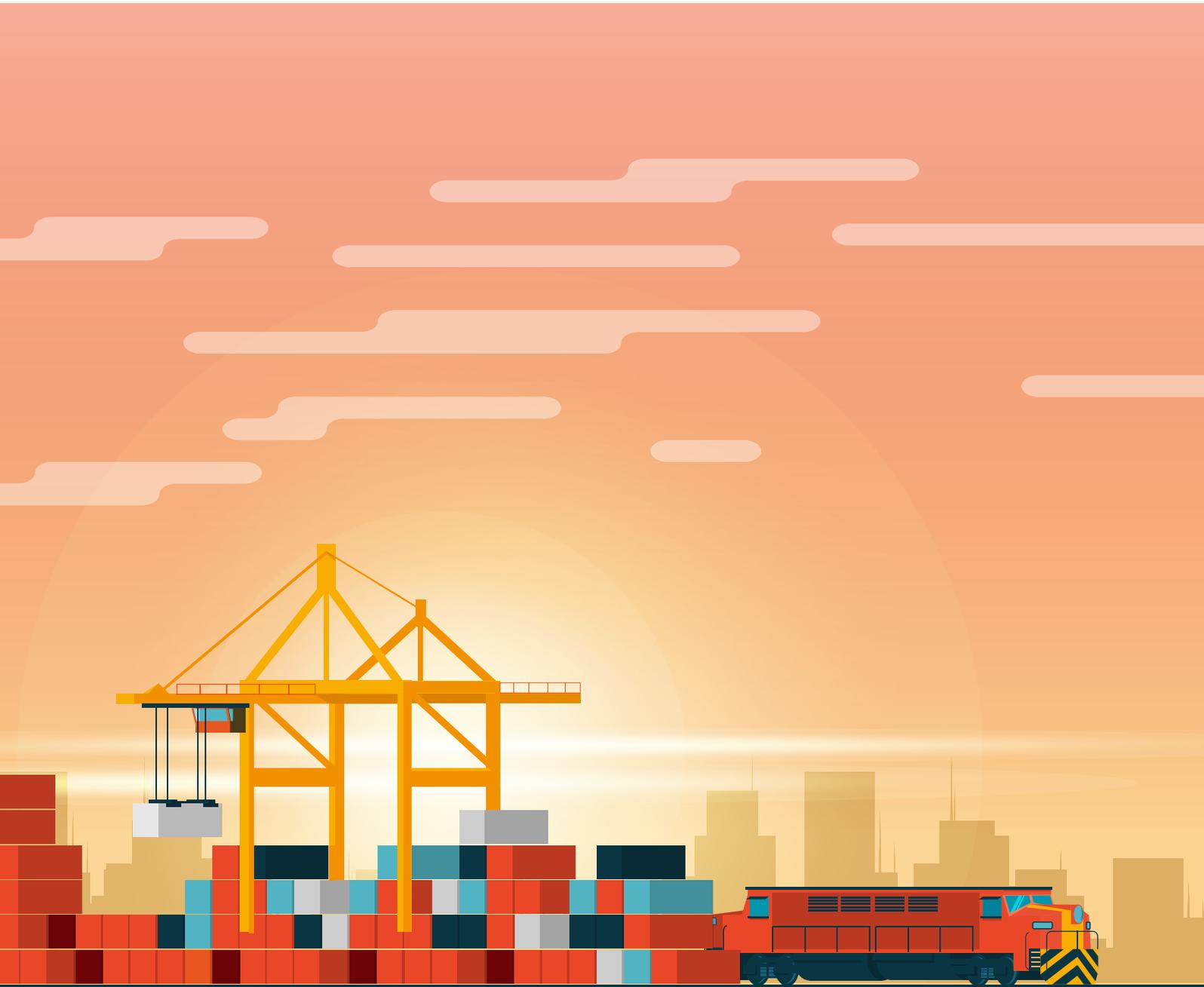


2025年欧亚大陆集装箱铁路运输



目录

摘要	2
中欧过境货运市场现状	4
欧盟在全球贸易重构中作为中国关键贸易伙伴的地位	4
运价降低与货流回归海运航线	8
2025年欧亚铁路线路现状	12
欧亚铁路线路集装箱运输动态及其变化因素	12
欧亚铁路线路运营指标	14
欧亚铁路运输的集装箱基础	17
欧亚铁路线路集装箱运输的商品结构	18
欧亚铁路方向线路地理分布与货流分配	21
中-欧-中运输通道过境集装箱流结构	22
结论.2026年展望	24

摘要

- 2025年, 欧亚铁路线路共运输集装箱57.23万标准箱, 比2024年(74.59万标准箱)减少23.3%。其中, 中国—欧盟—中国方向的过境运输量下降18.2%, 为31.12万标准箱。
- 2025年欧盟与中国的贸易额达到8281亿美元(比2024年增长5.4%), 证实了贸易关系的稳固性。这一增长得益于中国商品出口额增至5599亿美元(比2024年增长8.4%)。
- 根据德路里世界集装箱运价指数(WCI Drewry), 2025年海运运价在每40英尺集装箱1650至4000美元之间波动。欧亚铁路联盟指数(ERAI)反映欧亚经济联盟(EEU)境内集装箱运输成本保持在每40英尺集装箱3200至3300美元的水平。从始发地到目的地全程铁路运价在每40英尺集装箱5800至7400美元之间。
- 在2025年运输量下降的背景下, 欧亚走廊基础设施的负荷减轻, 这对运营指标产生了积极影响。平均运输时间从7.35天缩短至7.1天, 而集装箱列车的平均运行速度从每天740公里提高到了765公里。
- 2025年, 欧亚铁路线空载比例略有上升, 年同比从3.5%增至4.7%, 但从长期动态来看, 该指标仍处于相对较低的水平。
- 截至2025年底, 欧亚铁路线运输的商品涵盖海关编码两位数级别的85个类别。传统的三大核心商品-电气设备、机械设备和汽车用品-运输量约为10.3万标准箱, 但它们在集装箱流中的总份额从一年前的38.1%下降到了33.2%。

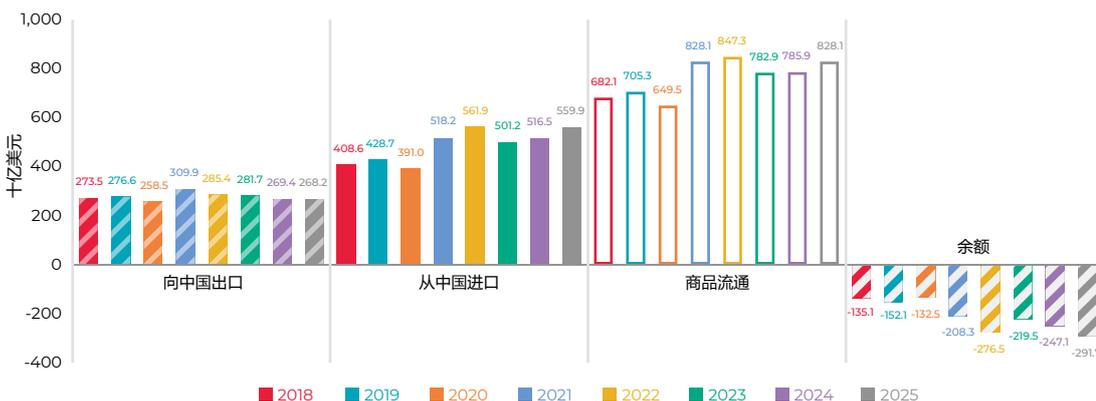
- 途经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的欧亚铁路线继续保持主导地位,承担了中欧之间88.1%的大陆过境铁路集装箱运输量。跨里海国际运输路线(TMTM)(又称中间走廊)持续发展,全年运输量达到4.15万标准箱(年同比增长14.4%;市场份额为11.7%)。
- 欧洲的关键物流枢纽包括杜伊斯堡、汉堡、不来梅港、列日、罗兹和马拉舍维奇,而中国的关键枢纽则包括西安、城厢、义乌西、湖北、义乌等工业中心。中国至欧洲的主要路线是西安—马拉舍维奇方向(6.76万标准箱)。

中欧过境货运市场现状

欧盟在全球贸易重构中作为中国关键贸易伙伴的地位

2025年，尽管面临全球经济挑战和贸易战，欧盟与中国之间的双边贸易仍呈现稳定增长。截至年底，贸易总额达到8281亿美元，较2024年的7859亿美元增长5.4%。这一增长证实了双方之间贸易关系的稳固性。

2018年至2025年欧盟27国与中国的对外贸易

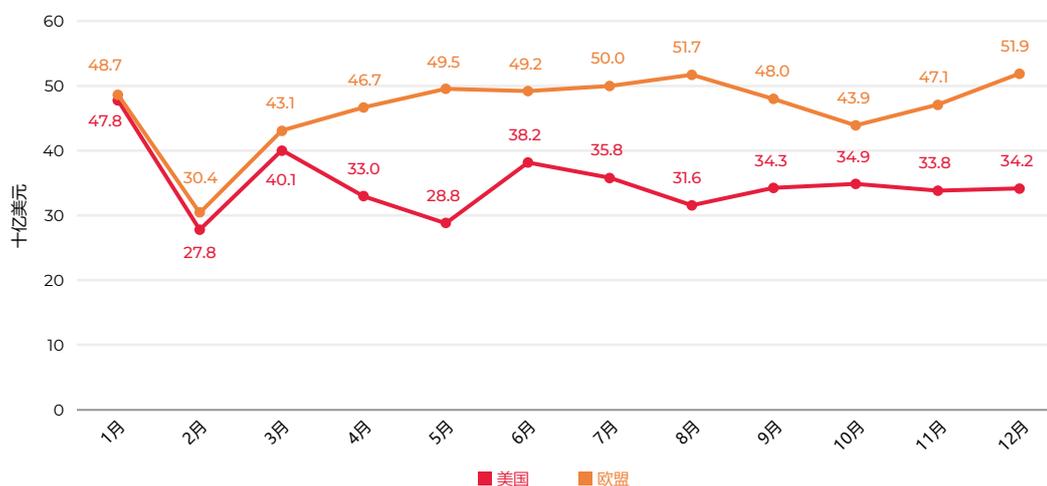


资料来源：作者根据中华人民共和国海关总署数据计算

贸易额增长的主要驱动力是中国产品对欧洲市场供应的增加。中国对欧盟的出口额达到5599亿美元，而去年同期为5165亿美元(+8.4%)。总体来看，2025年中国全球出口额增长约5.5%，达到约3.77万亿美元，而进口额几乎与上年持平(约2.58万亿美元)，这导致了**中国创纪录的贸易顺差**-约1.2万亿美元。

中国对欧洲方向出口活动的增加在很大程度上与中美贸易关系恶化导致贸易流重新分配有关：2025年中国对美国的商品出口额同比下降19.9%，从5247亿美元下降至4201亿美元。分析评估表明，中国出口商有意**将供应转向**替代市场，以弥补美国需求的下降。据**欧洲研究中心**估计，由于美国的封锁，中国商品涌入欧洲。从2024年11月到2025年11月，中国对欧盟供应的商品量增长了近15%。在一些成员国，例如意大利，这一指标超过了25%。分析机构的结论证实了“贸易转移”效应。

2025年中国对美国及欧盟月度出口情况



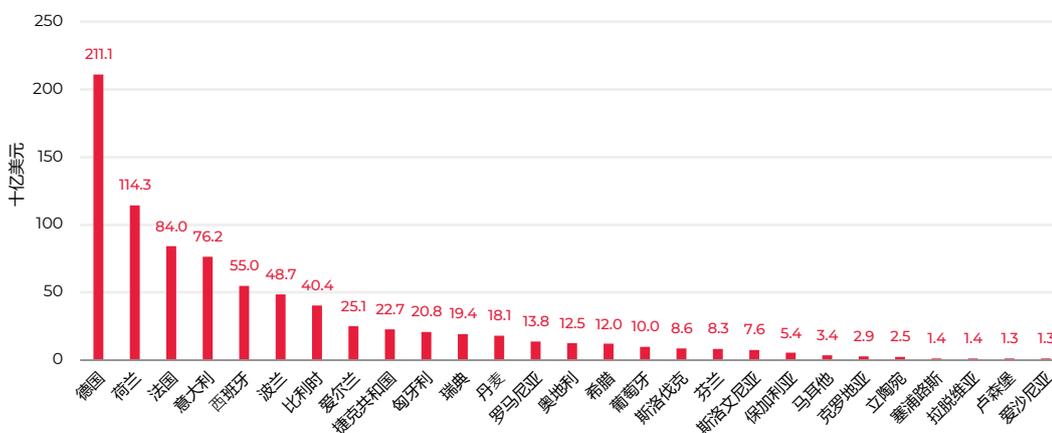
资料来源：作者根据中华人民共和国海关总署数据计算

与此同时，中国从欧洲进口的商品则出现小幅下降-从2694亿美元降至2682亿美元(-0.5%)。尽管欧盟对中国出口略有下滑，但截至2025年底，欧盟在与世界各国的贸易中仍实现了2425亿美元的贸易顺差年。特别是，根据国际贸易中心 (ITC) 的数据，2025年9月欧盟贸易顺差**大幅上升**，这与缓解关税紧张局势的新贸易协定生效后对美出口增加有关。同期对韩国、日本、印度、墨西哥的出口也有所增长。

欧盟对中国的出口数据反映了中国内需的结构性问题。在2025年期间,有迹象表明内需和商业活动下降,伴随部分贸易领域的进口的减少。2025年5月对中国来说尤为敏感:进口同比下降3.4%,而工业需求和整体经济的商业活动指数(PMI)均低于50。

与此同时,2025年部分欧洲经济体对中国进口的依赖程度有所上升。例如,在关税限制背景下中国取代了美国再次成为德国最大的贸易伙伴;全年贸易额增长4.6%,自中国进口额达1183亿美元(+10.5%)。中国是荷兰的主要贸易伙伴之一:截至年底,两国间贸易额增长3.9%。就中国产品进口额而言,荷兰在欧盟成员国中排名第二,仅次于德国,2025年为939亿美元(+2.9%)。排在第三位的是意大利,进口额为512亿美元(+10,9%)。

2025年中国与欧盟27国贸易额



资料来源:作者根据中华人民共和国海关总署数据计算

中国的巨额顺差仍是中欧贸易关系的结构性特征。2025年贸易顺差达到创纪录的2917亿美元,反映了欧洲市场对中国产品的持续依赖。从历史上看,欧盟对中国贸易呈现持续逆差,在2025年,由于中国出口加速增长而进口停滞,这一趋势进一步加剧。

欧盟与中国双边贸易中商品流的比例是决定货流平衡的重要因素,直接影响运输线路的负荷。进出口之间的不平衡造成了运输流的不对称,增加了西向运输的比例,降低了返程线路的负荷。

从多年的动态来看,中国出口在双边贸易结构中的份额持续增加。如果2018年欧盟对中国出口与自中国进口的比例约为40%比60%,那么到2025年,这一比例已降至为32%比68%。

欧盟27国与中国贸易中的进出口比例



资料来源:作者根据中华人民共和国海关总署数据计算

其结果是,欧亚铁路线中国至欧洲方向与欧洲至中国方向的货运量出现了有利于西行方向的不平衡。2025年,通过欧亚铁路线从中国运往欧盟的货物为27.3万标准箱,而反方向为3.83万标准箱。西行方向在欧亚过境运输中的占比为87.7%。

—— 运价降低与货流回归海运航线

2025年,海运集装箱市场,特别是亚洲(中国)-欧洲航线运价的动态,很大程度上取决于供需平衡的变化:全球集装箱船队的增长和运力过剩的风险开始对运价下降产生有利影响。根据联合国贸发会(UNCTAD)的数据,随着2021-2022年高收入时期订购的船只数量的增加,世界船队继续扩大,这在结构上增加了运输能力的供应。

红海局势继续对市场产生额外影响。尽管安全风险部分降低,船舶仍然沿经好望角绕行非洲的航线航行。海运运营商逐步适应新的物流环境,加上保险和运营成本趋于稳定也有助于运价下降。

然而全年运价呈现波浪式动态,涨跌交替出现。这种波动与几个因素有关。

首先,2023-2024年物流危机的影响逐渐减弱。据德路里(Drewry)估计,由于供应链正常化,2025年整体预计将是运价较为温和的时期,但经济不确定性和偶发的运营中断加剧了波动性。

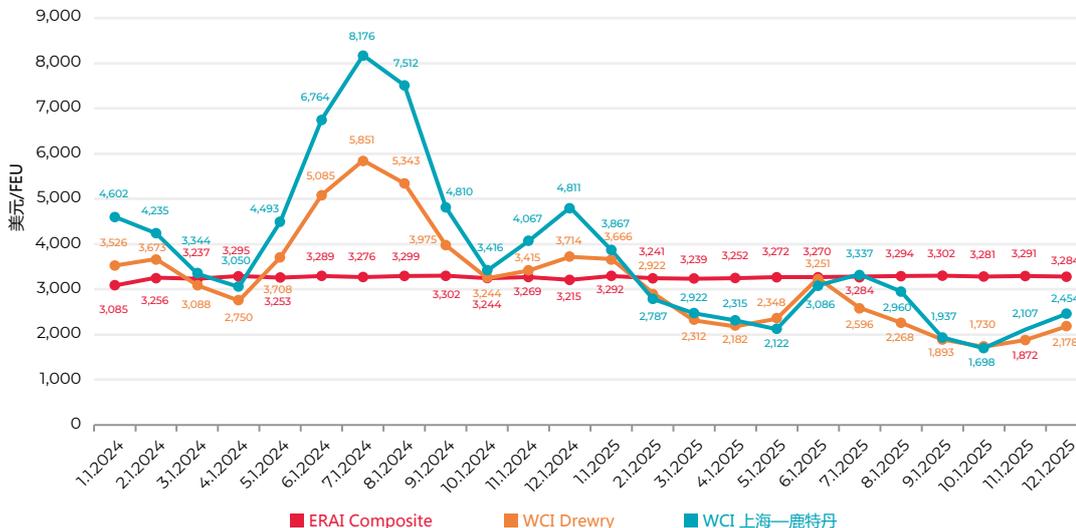
其次,美国的贸易政策在2025年加剧了海运市场的波动性。新关税的宣布以及随后90天的暂停期,引发了一波从中国的提前进口浪潮,导致运价飙升。2025年4月至5月期间,从上海至美国西海岸的平均运价上涨了57.3%,至美国东海岸的平均运价上涨了37.3%。

最后,在需求相对较高的背景下,码头能力短缺问题不时加剧。亚洲枢纽港,特别是上海和新加坡,在2025年期间因货流周期性激增而遭遇严重延误。在北欧的情况则是码头长期拥堵、人员短缺和频繁罢工。在最困难的时期,鹿特丹和汉堡的等待卸货时间长达一周。这些运营上的困难,加上中国集装箱设备周期性短缺,给市场定价带来了显著波动。

2025年期间,反映全球主要海运航线40英尺集装箱现货运价水平的德路里世界集装箱运价指数(WCI Drewry)的月均值,持续稳定低于反映1520毫米轨距路网“边境到边境”铁路集装箱运输成本的欧亚铁路联盟(ERAI)运价指数。德路里世界集装箱运价指数(WCI Drewry)的最高月均值出现在年初,为每40英尺集装箱3666美元:1月9日该指数达到每40英尺集装箱3986美元。[上海至鹿特丹航线](#)运价在年初超过每40英尺集装箱4000美元,此后呈现明显下行趋势,从3月初到5月底,运价保持在每40英尺集装箱2050~2550美元的区间内。6月份,运价出现相当急剧的上涨-德路里世界集装箱运价指数(WCI Drewry)升至每40英尺集装箱3543美元。特别是上海-鹿特丹世界集装箱运价指数达到了每40英尺集装箱3468美元。2025年下半年,形成了运价逐步下降的趋势。经过夏季的短期波动后,市场回归下行轨道。10月份,德路里世界集装箱运价指数(WCI Drewry)触及年内最低点-约为每40英尺集装箱1650美元。此后直至年底,出现适度向上修正:到12月底,该指数升至每40英尺集装箱2213美元。相应地,上海-鹿特丹世界集装箱运价指数则飙升至每40英尺集装箱2500美元以上。

与此同时,欧亚铁路联盟铁路运价指数综合值(ERAI Composite)在2025年全年表现出稳定性。该指数波动范围保持在每40英尺集装箱3200~3300美元之间,这说明了与海运运价相比铁路运价的波动性较小,更具可预测性。这一统计数据表明,欧亚铁路运输受短期外部冲击的影响较小。

2024-2025年欧亚铁路运价指数综合值 (ERAI COMPOSITE)、德路里世界集装箱运价指数 (WCI DREWRY) 及上海—鹿特丹世界集装箱运价指数动态



资料来源：欧亚铁路联盟运价指数门户网站

2025年，欧亚铁路联盟 (ERAI) 运价指数平均值为每40英尺集装箱3275美元，变异系数为0.64%¹，中位值为每40英尺集装箱3283美元。德路里世界集装箱运价指数 (WCI Drewry) 2025年的平均值为每40英尺集装箱2435美元，明显高于中位值-每40英尺集装箱2290美元。这种差异表明存在个别运价急剧上涨的时期。德路里世界集装箱运价指数 (WCI Drewry) 的变异系数为23.92%，反映出海运运价的高度波动性。

2025年下半年，通过欧亚中部走廊的中国-欧洲航线集装箱铁路运输直达运价表现出相对稳定的动态，在狭窄的价格区间内适度波动。以下是从中国主要内陆省份到德国最大枢纽的发运平均价格。

¹ 通常，变异系数小于10%表示指标变异性低，10%-20%表示中等变异性，高于20%则表示高变异性

在SOC²领域运价保持在每40英尺集装箱5500~5640美元的范围内。最高值出现在8月(每40英尺集装箱5640美元),随后在10月适度回调至5515美元。到年底,运价稳定在每40英尺集装箱约5600美元的水平。总体来看,SOC的动态反映了使用自有集装箱箱队的发货方的稳定需求,以及该领域对短期市场波动的敏感度有限。

在COC领域,波动范围稍宽-从每40英尺集装箱6250美元~6600美元。最低值出现在9月(6250美元),而最高值出现在12月(6600美元)。与SOC相比,COC的波动性更高,这是由于该领域受集装箱设备可用性、需求季节性以及整体市场行情的影响。考察期内,SOC与COC运价之间的平均差价约为每40英尺集装箱800~1000美元,这反映了集装箱设备的租赁成本。

2025年中国至欧洲铁路服务(FOB)运价动态,美元/40英尺集装箱

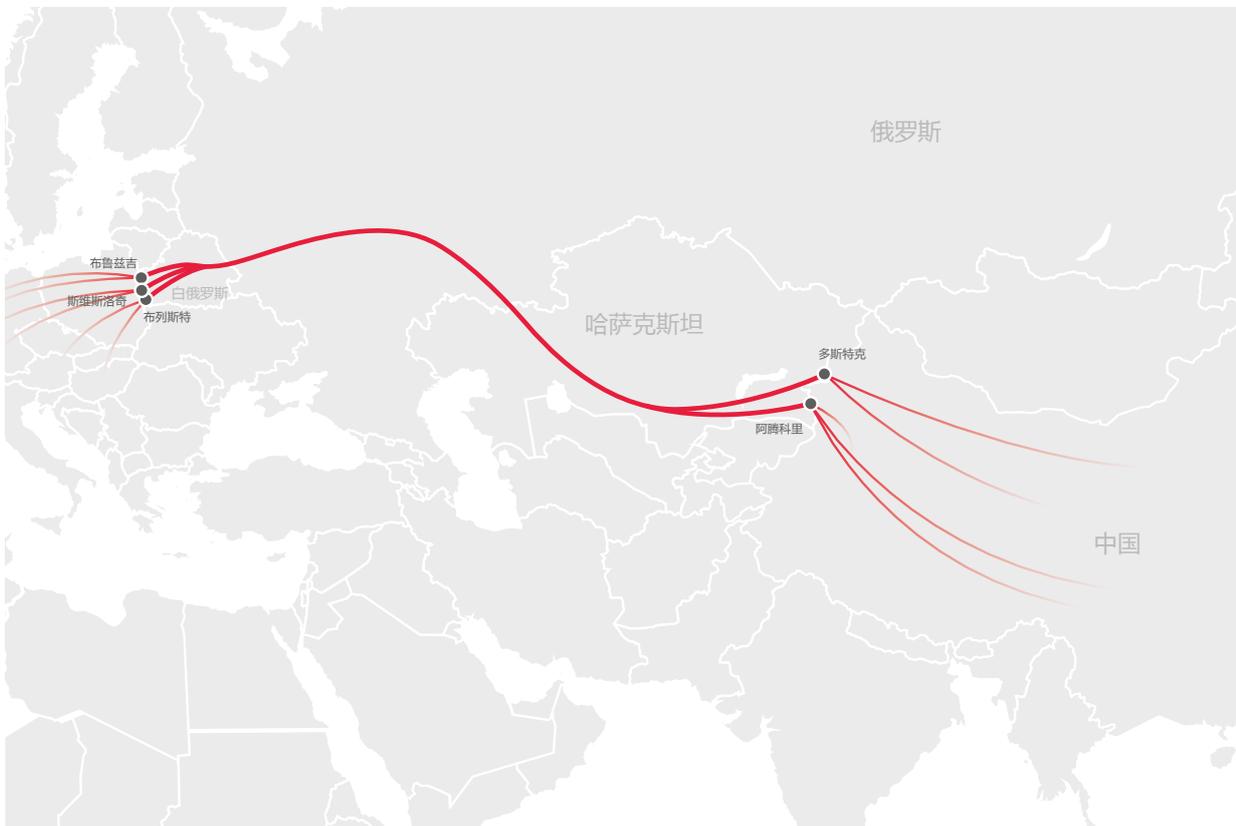


资料来源:作者计算

² SOC (Shipper Owned Container) 和 COC (Carrier Owned Container) — 是运输集装箱的两种主要所有权类型。SOC — 集装箱属于发货方(客户)。COC — 集装箱属于承运方(物流公司或航运公司)。

2025年欧亚铁路线路现状

主要欧亚铁路线路图

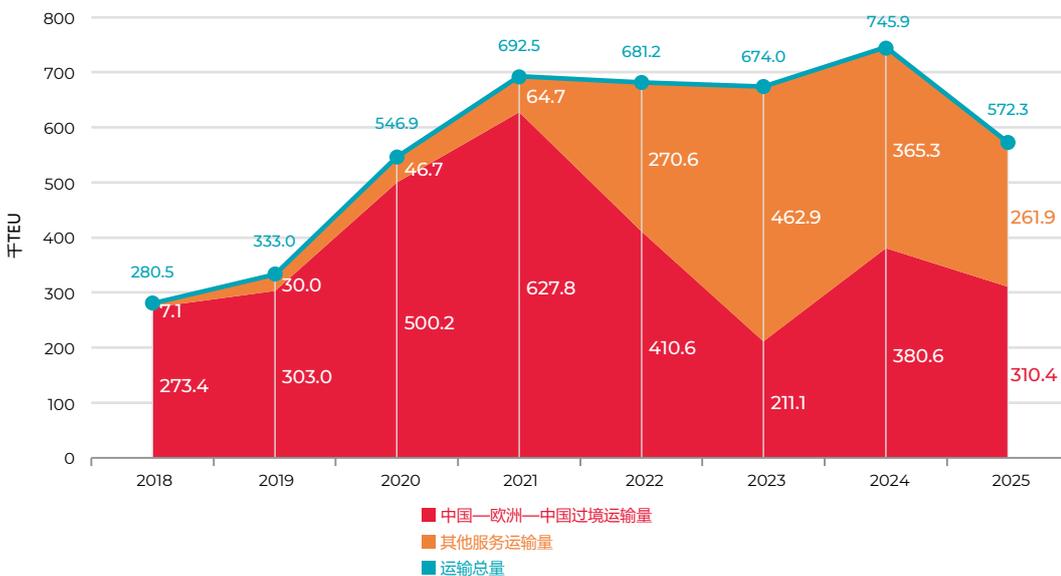


资料来源：作者制定

欧亚铁路线路集装箱运输动态及其变化因素

2025年，经欧亚铁路线路通行的集装箱总量为57.23万标准箱，比2024年（74.59万标准箱）减少23.3%。其中，中国—欧盟—中国方向上的过境运输量下降18.2%，从38.06万标准箱降至31.12万标准箱。

2025年分领域运输总量



资料来源：作者计算

中欧间运输量下降的关键因素之一是海运的竞争加剧。2025年全年，亚欧航线海运现货运价逐步下跌，这提升了海运路线对托运人的价格吸引力。据欧亚铁路联盟指数 (ERAI) 专家所说，2025年12月，40英尺集装箱从上海经海路运至鹿特丹的运价为每箱2150~2600美元，而铁路运价为每箱5600~6600美元。在2024年红海危机期间，铁路过境运输需求高涨，但随着航运逐步稳定，部分货物逐渐回流至海运航线，导致不同运输方式间的货流出现一定程度的重新分配。

影响市场的另一个重要因素是铁路路线的声誉脆弱性。任何政治声明或边境口岸的局部事件都会立即影响市场参与者的心态，尤其是在马拉舍维奇-布列斯特枢纽，高达90%的货物都经过这里。

2025年9月发生的事件便是一个典型例子，当时波兰关闭了与白俄罗斯的所有公路和铁路边境口岸。这实际上意味着中国铁路货物进入欧盟的主要通道被暂时阻断。

这对市场产生了一些系统性影响。首先，导致了货流的短期重新分配。其次，加剧了托运人和物流运营商的不确定性。边境突然关闭导致货物在白俄罗斯境内积压，这反过来又对中国-欧洲铁路服务产生了声誉影响。

—— 欧亚铁路线路运营指标

2025年，经由哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯境内的欧亚陆运铁路线路³日均开行列车数量从去年的11.4列减少至8.9列。与此同时，列车的平均装载量从128标准箱降至120标准箱。不过，尽管有所下降，装载水平仍然相对较高：2025年的这一指标是自2018年观测以来排名前三的最高值之一。

在1520毫米轨距路网内，欧亚铁路线路的运营商通过合并列车来优化运行图。通过这种优化，从中国进入哈萨克斯坦的集装箱，例如由两列1435毫米轨距列车装载的集装箱，会被重新装载到一列完整的1520毫米轨距集装箱列车上（«二并一»或«三并二»模式）。采用这种方案减轻了铁路基础设施的负荷，并提高了国家间交接点处铁路区段的吞吐量。

³ 在该路线最大运营商的运输服务中

日均列车数量及其装载情况 (1520毫米轨距列车编组, 计入列车合并后数据)

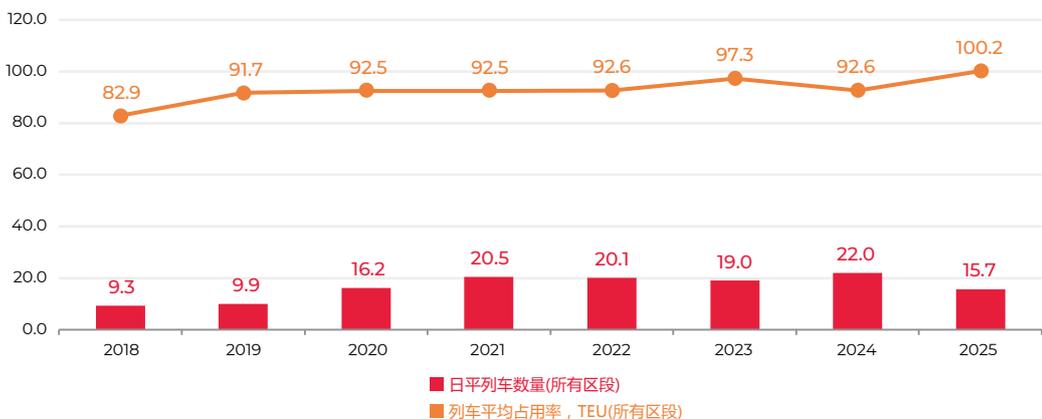


资料来源: 作者计算

将1520毫米轨距铁路网内欧亚线路上运行的列车日均数量, 与该路网外 (主要是中国境内) 编组的列车相应指标进行对比, 可以反映出列车合并技术的应用特点。

2025年, 在1520毫米轨距路网外编组的列车日均数量约为15.7列。与此同时, 较高的发车频率伴随着较低的装载水平: 单列列车的平均装载量约为100个标准集装箱。

日均列车数量及其装载情况 (1520毫米轨距路网外的列车编组, 例如从中国发运时)

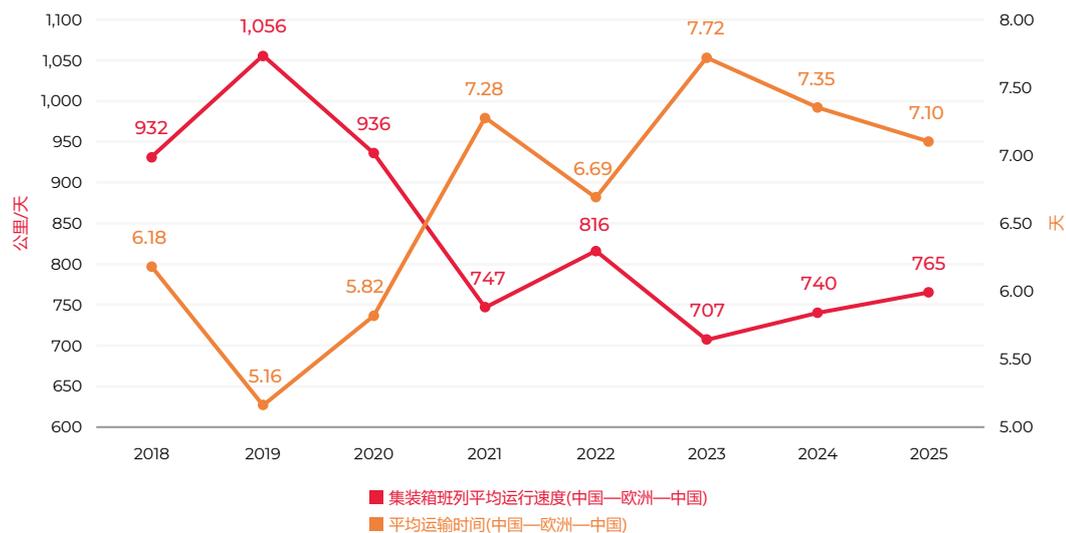


资料来源: 作者计算

列车平均运行速度和平均运输时间是衡量欧亚铁路线路运营效率的重要指标。对于托运人而言,这些参数关系到铁路运输相对于其他运输方式的竞争力。

2025年,在运输量下降的背景下,欧亚走廊基础设施的负荷有所减轻,这对运营指标产生了积极影响。经1520毫米轨距基础设施的平均运输时间从7.35天缩短至7.10天,而中国—欧洲—中国方向上集装箱列车在欧亚经济联盟国家境内的平均运行速度从每天740公里提高到了765公里。

中国—欧洲—中国方向上途经欧亚铁路线路1520毫米轨距基础设施的运行速度与运输时间



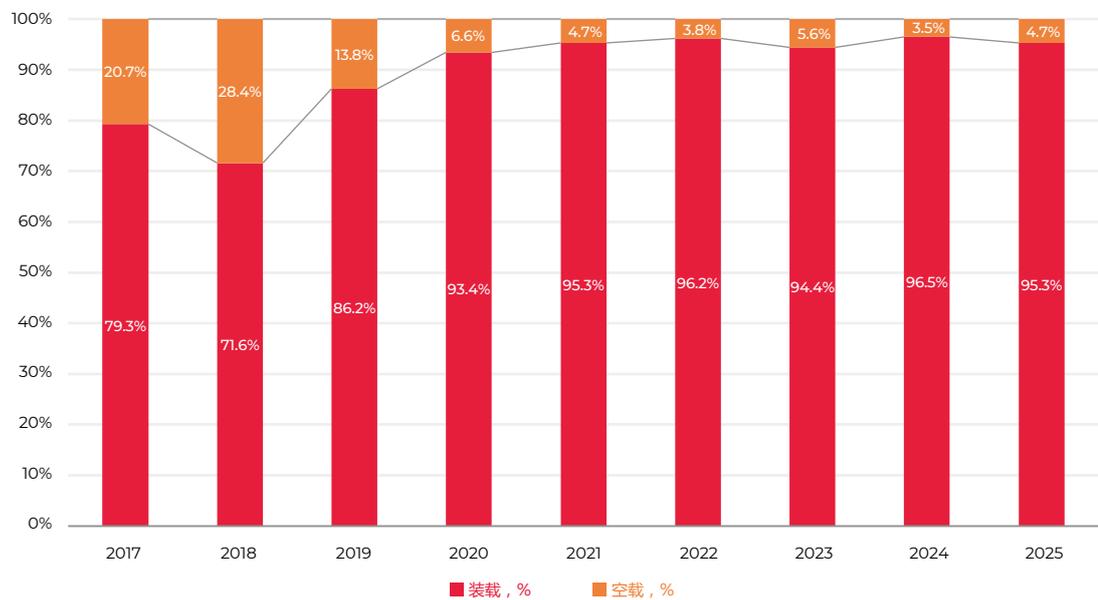
资料来源:作者计算

相反的,根据欧亚铁路联盟指数(ERAI)的数据,2025年经欧亚铁路线路的货物从始发站到目的站全程平均运输时间为17.56天,比上一年缩短了6.21%。作为对比,2025年中欧航线海运的平均运输时间约为48-50天,且与上年水平相比几乎保持不变。

欧亚铁路运输的集装箱基础

衡量铁路运输效率的一个重要指标是载重箱与空箱的比例。在中国—欧洲—中国方向的欧亚线路上，集装箱基础保持稳定。尽管2025年这一指标同比从3.5%升至4.7%，但仍处于相对较低的水平。与前些年的指标相比，比2018年低23.7个百分点，比2019年低9.1个百分点，比2020年低1.9个百分点。

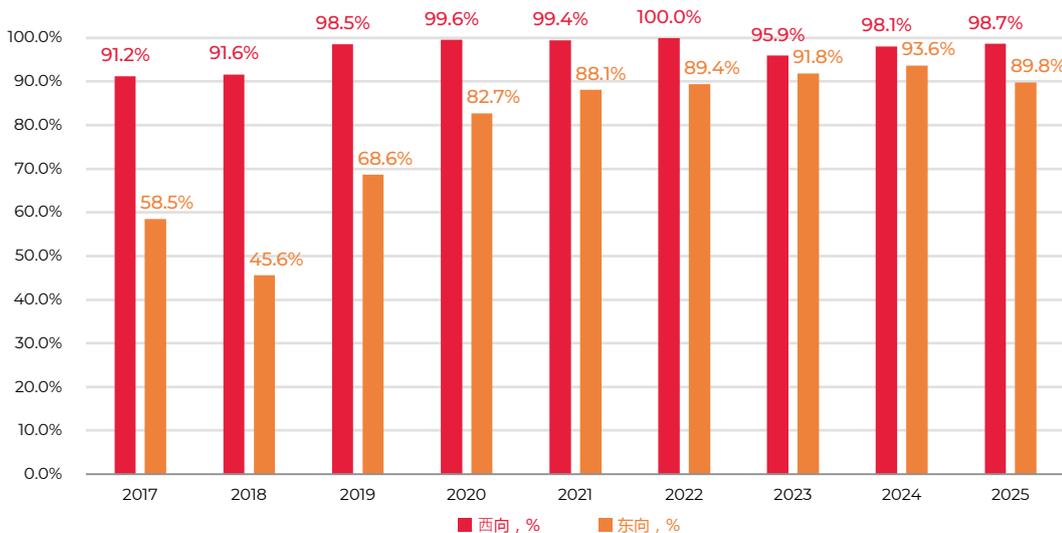
空箱与载重箱的比例



资料来源：作者计算

2025年，东行方向（从欧洲到中国）的载重箱比例达到89.8%。西行方向（从中国到欧洲）的载重箱比例一直维持在传统的极高水平上。

按方向划分的货流中载重箱比例

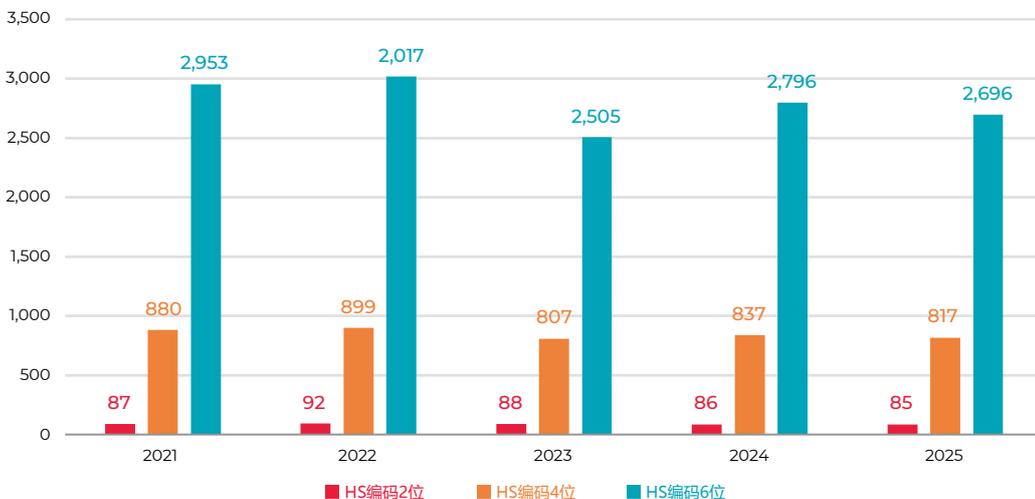


资料来源: 作者计算

欧亚铁路线路集装箱运输的商品结构

欧亚铁路联盟指数 (ERAI) 门户网站的数据, 2025年经欧亚铁路线路运输的商品涵盖海关编码两位数级别的85个类别。在海关编码四位数级别上, 运输了817类商品; 在六位数级别上, 运输了2696类商品。近年来, 运输货物的商品名录呈现集中化趋势。

经欧亚铁路线路运输的商品品类动态



资料来源: 欧亚铁路联盟

经欧亚铁路线路运输的传统上的主要商品类别仍然是电气设备、机械设备和汽车产品。2025年,这些类别的运输总量约为10.30万标准箱。与此同时,与2024年相比,上述每个类别的运输量均出现显著下降:电气设备从5.84万标准箱降至3.77万标准箱(-35.5%),机械设备从4.66万标准箱降至3.28万标准箱(-29.6%),汽车产品从3.99万标准箱降至3.25万标准箱(-18.6%)。其结果是,这些类别在集装箱流结构中的总份额从2024年的38.1%下降到2025年的33.2%(2023年该指标为44.3%)。头部类别组份额的下降反映出运输货物结构的逐步扩大和其他类别份额的增长。

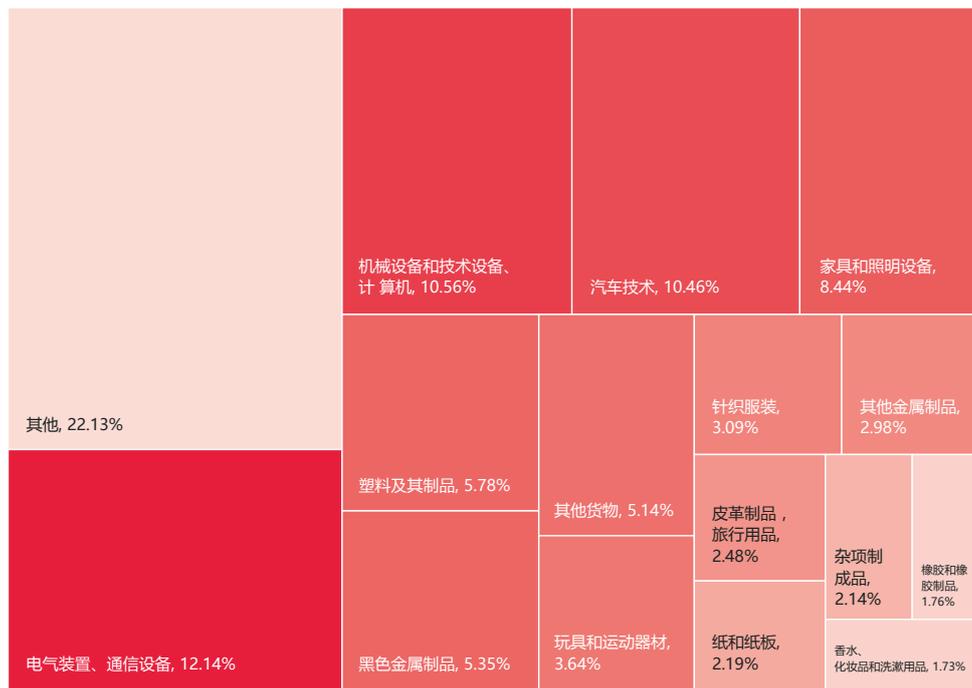
继头部类别组之后,“家具和照明设备”类别继续发挥重要作用,其在2025年的份额为5.8%,运输量增长了13.7%。与此同时,“塑料及其制品”类别的运输量下降了22.5%,但该类别运输量仍保持较高水平,以5.4%的份额占比在总运输量中排名第五。

截至2025年底,个别商品类别呈现出极高的增长率。特别是,“生皮及皮革”(+194.4%)、“其他纺织纤维”(+170.6%)和“纺织铺地制品”(+168.7%)类别的运输量显著增加。值得注意的是,“生皮及皮革”类别的急剧增长-该类商品传统上通过海运运输。这可能与基数较低效应以及托运人尝试将铁路线路作为替代方案有关。“其他金属制品”类别的运输量增长了一倍多,在2025年达到0.92万标准箱(+109.6%),这使得该类别的运输量升至第十位。“其他工业制品”类别也显示出显著增长,其运输量达到0.64万标准箱(+74.7%)。

运输量降幅最显著的是“帽类”类别(-84.5%;绝对值从1170标准箱降至181标准箱)。其他消费品领域也出现了大幅下降：“针织服装”类别的运输量降至0.28万标准箱(-71.8%)，“鞋类”类别降至0.23万标准箱(-71.0%)。轻工产品通常具有单位价值相对较低、对运输成本高度敏感的特点。这一动态证实了在海运运价下降背景下货流发生重新分配的论点。

此外，“其他货物”类别的运输量减少了一半以上，从2024年的3.30万标准箱降至2025年的1.60万标准箱(-51.6%)。考虑到该类别的性质，这种下降可能表明非定期、项目型和一次性发货的份额有所减少。

2025年中国—欧洲—中国方向主要货物



资料来源：作者计算

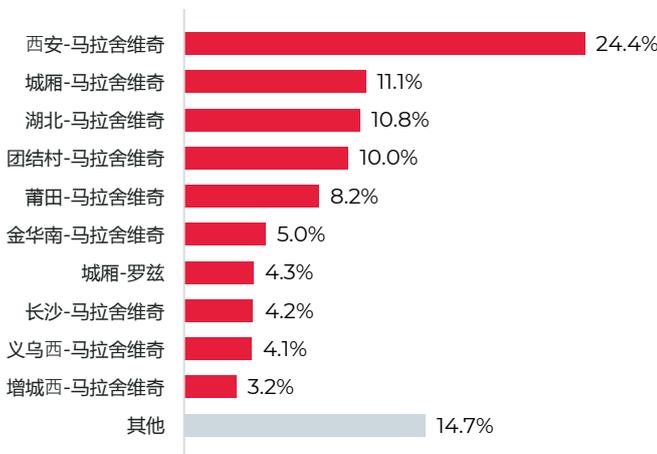
—— 欧亚铁路方向线路地理分布与货流分配

截至2025年底，德国的杜伊斯堡、汉堡和不来梅哈芬，比利时的列日，以及波兰的罗兹和马拉舍维奇成为欧亚铁路线路在欧洲的关键节点，这些地方是集装箱流的主要分拨中心。在中国方面，最重要的货物收发点包括西安、城厢、义乌西、湖北省、团结村、莆田、义乌、金华南等多个物流中心。

2025年从中国到欧洲的主要供应路线为：

- 西安 - 马拉舍维奇 (6.76万标准箱)；
- 城厢 - 马拉舍维奇 (3.06万标准箱)；
- 湖北 - 马拉舍维奇 (2.98万标准箱)。

2025年中国至欧洲方向(西行)主要路线



资料来源：作者计算

2025年，从中国运往欧洲的货物中有89.6%发往波兰的马拉舍维奇铁路站，绝对值达到24.81万标准箱。这证实了该站作为欧亚铁路走廊在欧盟境内关键入口枢纽的地位，并反映出集装箱流在波兰方向的高度集中。如此高的集中度使得整个路线严重依赖该边境口岸的稳定运行，这也使得欧亚走廊容易受到该路段任何政治因素或物流故障的影响，2025年9月的事件就证明了这一点。同时在大多数情况

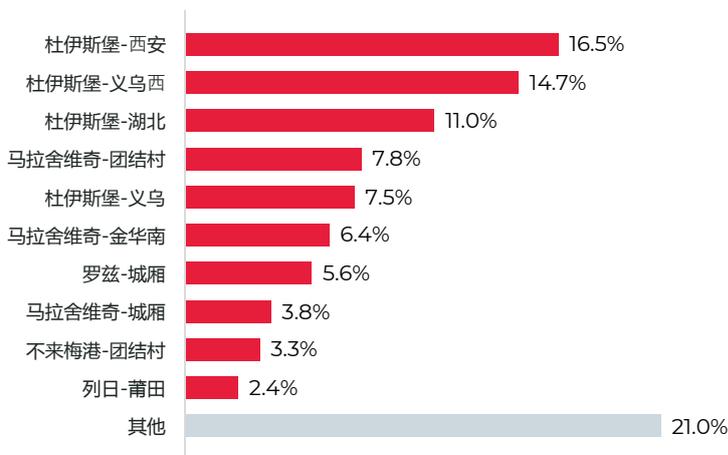
下马拉舍维奇站并非终点站，在换装和海关处理后货物通常会经铁路或公路运输进一步发往欧洲市场腹地。

2025年从欧洲到中国的主要供应路线为：

- 杜伊斯堡 - 西安 (0.63万标准箱)；
- 杜伊斯堡 - 义乌西 (0.56万标准箱)；
- 杜伊斯堡 - 湖北 (0.42万标准箱)。

杜伊斯堡依然是欧洲出口至中国的货物的主要集结中心，2025年从欧洲运往中国的货物运输量中它占据了53.2%，绝对值达到2.03万标准箱。

2025年欧洲至中国方向(东行)主要路线

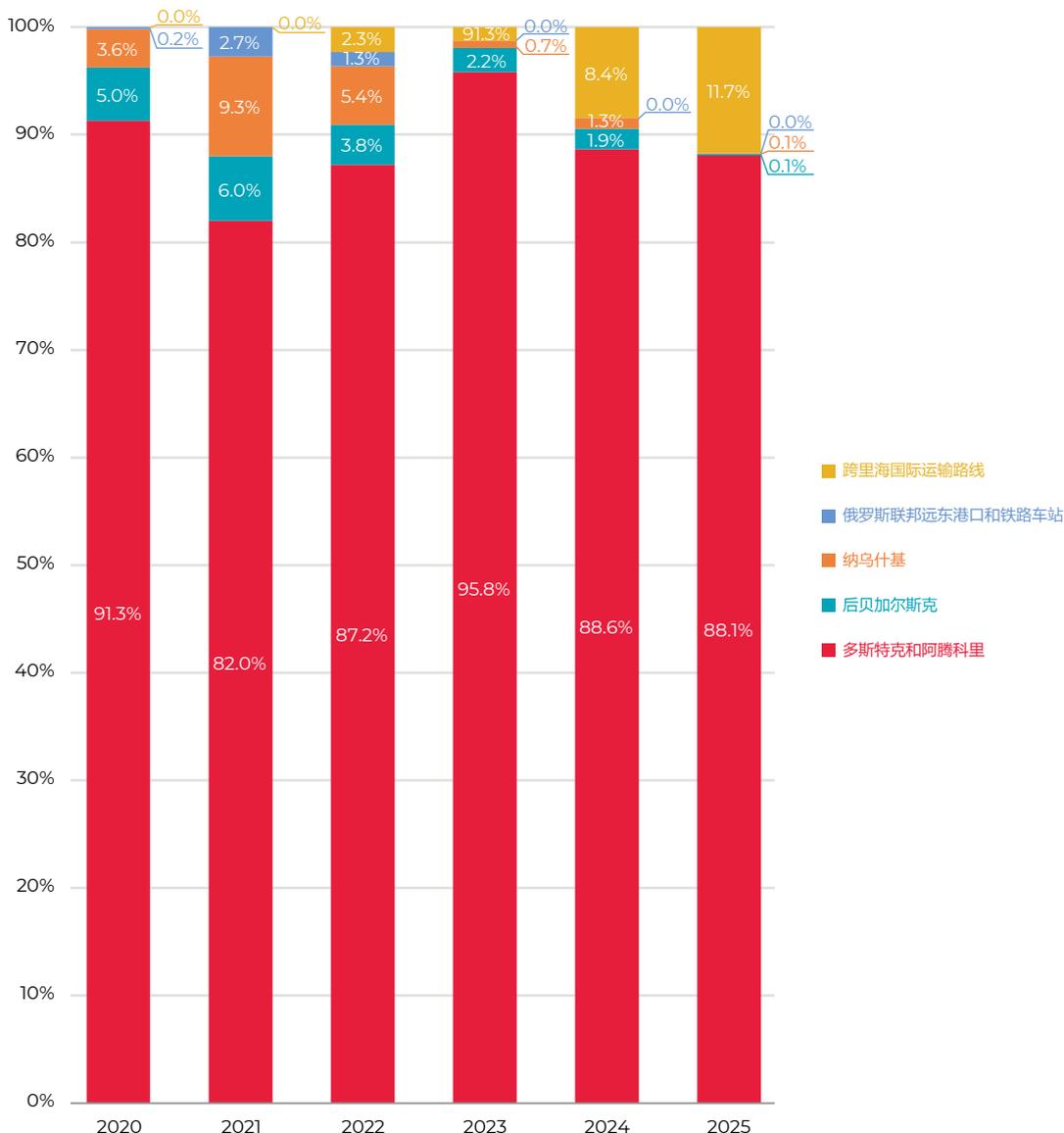


资料来源：作者计算

中-欧-中运输通道过境集装箱流结构

从主要过境点来看，中国-欧洲-中国过境集装箱流的结构表明，途经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯境内，使用多斯特克和阿尔腾科尔边境口岸的欧亚铁路线路继续保持领先地位。据统计，该线路承担了中欧之间大陆过境铁路集装箱流总量的88.1%。

中国—欧洲—中国运输通道集装箱流中主要过境走廊的份额



资料来源：作者计算

同时，跨里海国际运输路线 (TMTM) 的重要性日益凸显。到2025年，该路线的过境集装箱运输量达到4.15万标准箱，占运输总量的11.7%。与2024年相比，增长了14.4%。

与此同时，一系列替代路线出现了运输量的急剧下降。在2024年增长过后纳乌什基边境口岸过境集装箱运输量大幅减少-从0.44万标准箱降至0.02万标准箱 (-95.5%)。外贝加尔斯克口岸也出现了类似动态，运输量从0.82万标准箱降至0.05万标准箱 (-93.8%)。

结论.2026年展望

2026年, 欧亚空间大陆过境铁路集装箱流的状况将由一系列因素共同决定。

专家们一致认为, 双边贸易将呈现较为温和的增长态势-主要是由于各国国内经济形势。欧盟经济持续处于停滞状态: 2026年GDP增长率预测低于2%。在全球保护主义和区域化趋势背景下, 欧盟的全球竞争力问题仍是一个根本性因素。尽管中国GDP增长率预测相对较高, 在4-5%之间, 但其经济持续显示放缓迹象。这里的关键因素是中国从出口导向型增长模式向依靠内需的长期转型。尽管如此, 中国仍然是全球经济增长的引擎, 也是跨欧亚路线货流的基础。这些因素共同作用, 导致中欧之间当前的贸易不平衡状况持续存在, 但双方的经贸关系仍然是全球贸易的两大关键轴心之一, 与中美经贸关系并列。

大国竞争加剧引发的全球政治不确定性可能对跨欧亚路线产生双重影响。首先, 由美国行动引发的关税战将继续影响欧盟与中国的贸易, 导致商品流重新分配。其次, 军事政治风险的增加, 例如在中东地区, 可能会对海运航线产生影响。北印度洋海域航运面临的军事政治风险仍然是海运市场关键的»黑天鹅«因素。

这一风险在2026年2月至3月期间因美国和以色列对伊朗的军事行动而在很大程度上成为了现实。冲突的持续以及随之而来的霍尔木兹海峡关闭和码头基础设施遭袭所造成的损害, 将导致中欧海运运费上涨。在撰写本材料时, 上海集装箱运价指数(SCFI)已从1250点上涨至1333点, 但由于运价每周更新, 价格效应尚未完全体现。波斯湾局势因运营中断和船舶供应减少而影响了海运航线的运力供应。供应链中断以及可能的船用燃料油价格上涨也将发挥作用。

与此同时, 随着海运航线对军事政治挑战的适应, 以及对北部欧亚

航线制裁和限制政策的延续，“海上问题”与“转向铁路”之间的关联性已变得愈发不明显。

海运市场整体运价水平仍高于“疫情前时期”，但低于2021-2022年的峰值。分析师认为2026年市场前景较为温和，存在供应过剩的风险。据德路里 ([Drewry](#)) 估计，全球集装箱吞吐量可能增长1.8%，而船队规模将扩大约3%，这将形成结构性的运力过剩。波罗的海国际航运公会 ([BIMCO](#)) 和 [Xeneta](#) 也做出了类似的预测，预计需求增长在2.5-3.5%之间，而供应将以相当或更高的速度增长。随着波斯湾战争的平息，全面恢复船舶经苏伊士运河过境，可能会释放全球船队约10%的运力，从而导致运价下跌。根据敦豪全球货运 ([DHL Global Forwarding](#)) 的乐观预测，经红海的常规航线服务的恢复可能不会早于2026年下半年。总体而言，根据预测，在恢复苏伊士运河运输且美以对伊冲突结束的情景下，2026年现货运价可能下跌高达25%，合同运价可能下跌10%。

然而，在另一种更糟糕的情景下，如果美国和以色列对伊朗的军事行动持续下去，进而对交通基础设施造成打击、船舶被封锁以及传统供应链断裂（考虑到波斯湾港口作为最大区域枢纽的作用），那么船队运力供给可能保持不变甚至减少。这反过来又将推高运价。价格上涨的具体幅度将取决于军事行动的持续时间，其影响将在2026年第一季度末，可能延续到第二季度初达到顶峰。如果以中国至欧洲航线运价期货的上涨为基础，在此情景下运价涨幅可能高达18%。据俄罗斯港口新闻社 ([Portnews](#)) 报道，马士基、达飞海运等 (Maersk, CMA CGM) 集装箱航运公司已经放弃了重返红海的计划。全球船队将继续绕行非洲，这将“锁定”约250万标准箱的运输能力，从而使运费保持在高位。在这种情景下，2026年运价不会下跌，或者跌幅极小。在乐观情景下，冲突在下半年缓和将使航运公司能够开始重返苏伊士运河航线。这将释放运力并导致运价逐步下降（接近先前的预测值），但时间将推迟到2026年底至2027年初。

作为一个长期的结构性趋势,值得注意的是作为亚欧之间替代航线的北海航线的发展项目正在积极推进。特别是SeaLegend公司宣布了2026年北极航行的扩张计划。北海航线商业航运服务的发展可能有助于形成中欧运输的又一个竞争性板块。

在跨欧亚路线方面,各国及一体化组织为发展硬件和软件交通基础设施所做的努力仍是一个重要因素。哈萨克斯坦为扩大与中国边境的吞吐量所做的努力,包括建设第三个“巴克图”公路口岸,俄罗斯对东方铁路网的投资,以及货物随附单证数字化的解决方案,都可能对欧亚经济联盟区域内运营商的运营效率产生显著影响。

影响对欧盟方向货流结构的另一个因素是欧盟分阶段实施的欧盟进口管制系统2.0 (ICS2) (进口管制系统)。对包括铁路运输在内的货物提前申报要求的扩大,可能导致物流链参与者的行政负担增加。尽管从长远来看,欧盟进口管制系统2.0 (ICS2) 的实施将有助于提高供应链的透明度和安全性,但在当前的适应阶段,欧盟进口管制系统2.0 (ICS2) 可能会增加运营成本。

与此同时,自2026年2月起在欧亚经济联盟区域内将分阶段开始实施使用电子导航封条的强制性国际运输跟踪系统。该决定由欧亚经济委员会理事会作出,适用于途经联盟内两个及以上成员国领土的运输。该系统要求在整个过境路线上使用统一的电子封条,无需在内部边境更换,并整合各国运营商的信息系统,确保海关部门能够实时访问数据。

从运输地理角度来看,途经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的欧亚走廊将保持其主导地位。欧亚铁路线路是欧亚之间陆地连通性的重要元素,其作用在海运不稳定时期尤为突出。与此同时,替代路线将继续逐步发展,首先是跨里海国际运输路线,它将成为物流链多样化的补充元素。