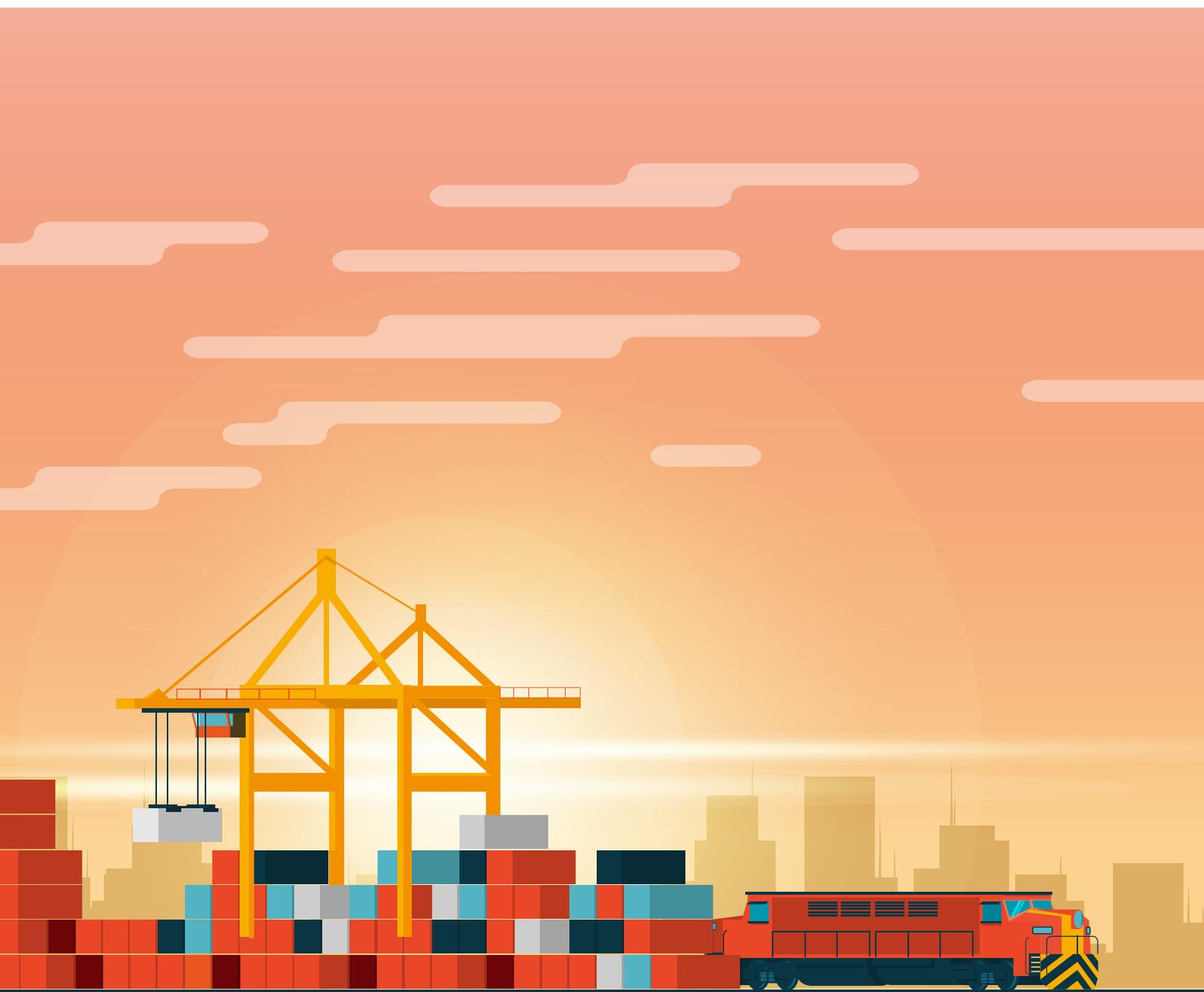


КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 2025 ГОДУ



Оглавление

Резюме	2
Состояние рынка транзитных грузоперевозок между Китаем и ЕС	3
ЕС как ключевой торговый партнёр Китая в условиях перестройки глобальной торговли	3
Снижение ставок и возврат грузопотока на морские маршруты	6
Состояние евразийского железнодорожного маршрута в 2025 году	10
Динамика контейнерных перевозок по евразийскому железнодорожному маршруту и факторы их изменения	11
Операционные показатели евразийского железнодорожного маршрута	12
Контейнерная база евразийских железнодорожных перевозок	14
Товарная структура контейнерных перевозок на евразийском железнодорожном маршруте	16
География маршрутов и распределение грузопотоков на евразийском железнодорожном направлении	18
Структура транзитного контейнеропотока в сообщении Китай — Европа — Китай	19
Заключение. Перспектива на 2026 год	21

РЕЗЮМЕ

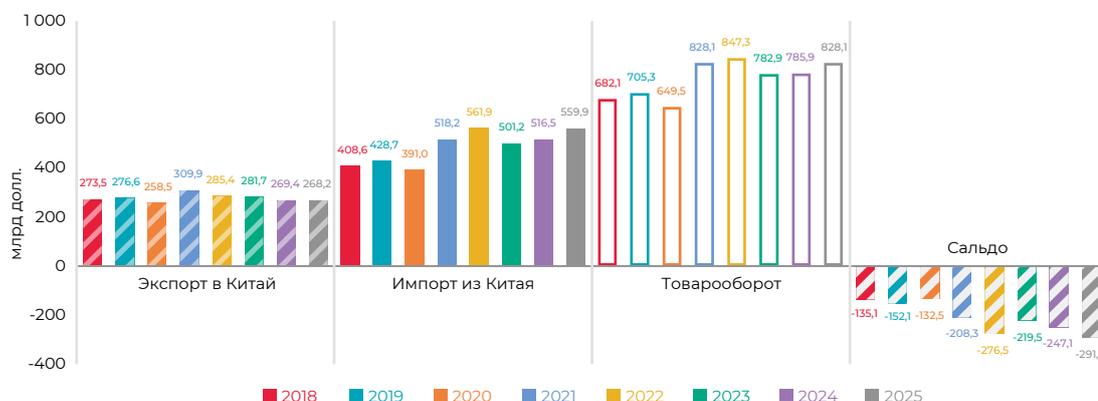
- В 2025 году по евразийскому железнодорожному маршруту было совокупно перевезено 572,3 тыс. ДФЭ, что на 23,3% меньше, чем в 2024 году (745,9 тыс. ДФЭ). При этом объём транзитных перевозок Китай — ЕС — Китай снизился на 18,2% и составил 311,2 тыс. ДФЭ.
- Товарооборот между ЕС и Китаем в 2025 году достиг 828,1 млрд долл. (+5,4% к 2024 году), что подтверждает устойчивость торговых связей. Рост достигнут за счёт увеличения экспорта китайских товаров до 559,9 млрд долл. (+8,4% к 2024 году).
- По данным индекса WCI Drewry, в 2025 году морские ставки колебались в диапазоне 1650–4000 долл. за СФЭ. Индекс ERAI, отражающий стоимость перевозки контейнера в границах ЕАЭС, оставался на уровне 3200–3300 долл. за СФЭ. Сквозные железнодорожные ставки от пункта отправления до пункта назначения находились в диапазоне 5800–7400 долл. за СФЭ.
- На фоне сокращения объёмов перевозок в 2025 году снизилась нагрузка на инфраструктуру евразийского коридора, что положительно отразилось на эксплуатационных показателях. Среднее время в пути сократилось с 7,35 до 7,1 суток, тогда как средняя скорость движения контейнерных поездов увеличилась с 740 до 765 км/сутки.
- Доля порожних контейнеров в перевозках по евразийскому маршруту в 2025 году незначительно увеличилась — с 3,5% до 4,7% год к году, однако показатель по-прежнему остаётся на относительно низком уровне в долгосрочной динамике.
- По итогам 2025 года по евразийскому железнодорожному маршруту перевозились товары 85 категорий ТН ВЭД на уровне двух знаков. Традиционная триада ключевых товаров — электрические устройства, механическое оборудование и автотехника — обеспечила около 103 тыс. ДФЭ, однако их совокупная доля в контейнеропотоке снизилась до 33,2% против 38,1% годом ранее.
- Евразийский железнодорожный маршрут через Казахстан, Россию и Беларусь сохранил доминирующее положение, обеспечив 88,1% континентального транзитного железнодорожного контейнеропотока между Китаем и ЕС. Продолжается развитие коридора ТМТМ, объём перевозок по которому достиг по итогам года 41,5 тыс. ДФЭ (+14,4% г/г; доля рынка 11,7%).
- В Европе ключевыми логистическими узлами являются Дуйсбург, Гамбург, Бремерхафен, Льеж, Лодзь и Малашевиче, а в Китае — Сиань, Чэнсян, Иуси, Хубэй, Иву и другие промышленные центры. Основным маршрутом Китай — ЕС стало направление Сиань — Малашевиче (67,6 тыс. ДФЭ).

СОСТОЯНИЕ РЫНКА ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕС

ЕС как ключевой торговый партнёр Китая в условиях перестройки глобальной торговли

В 2025 году взаимная торговля ЕС и КНР продемонстрировала устойчивый рост, несмотря на вызовы мировой экономики и торговые войны. По итогам года совокупный товарооборот достиг 828,1 млрд долл., увеличившись на 5,4% по сравнению с 2024 годом (785,9 млрд долл.). Данный рост подтверждает устойчивость торговых связей между сторонами.

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ЕС-27 С КИТАЕМ В ПЕРИОД С 2018 ПО 2025 ГГ.

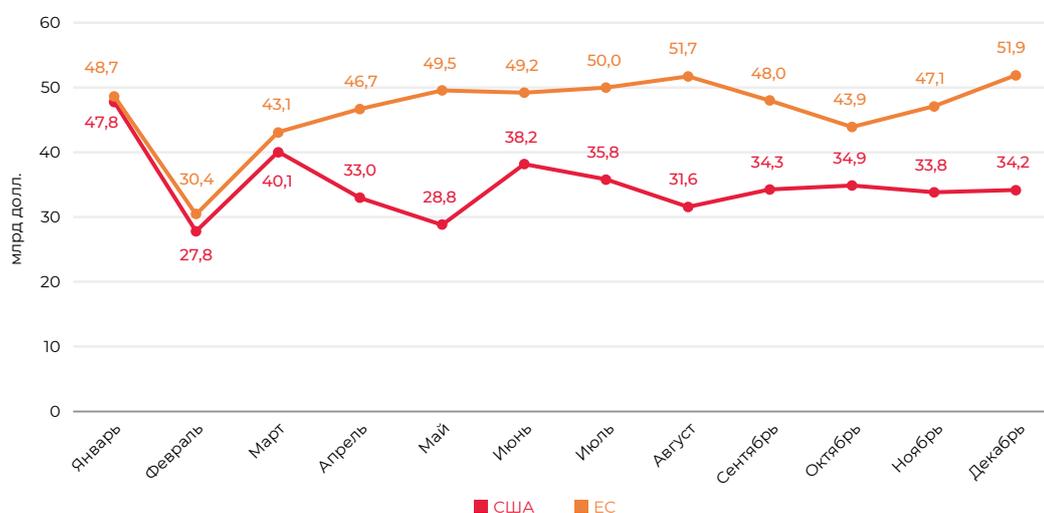


Источник: расчёты авторов на основе данных Главного таможенного управления КНР

Основным драйвером роста товарооборота стало увеличение поставок китайской продукции на европейский рынок. Экспорт Китая в ЕС достиг 559,9 млрд долл. против 516,5 млрд долл. годом ранее (+8,4%). В целом в 2025 году экспорт Китая по миру увеличился примерно на 5,5% и достиг около 3,77 трлн долл., тогда как импорт остался практически на уровне предыдущего года (около 2,58 трлн долл.), что привело к формированию рекордного торгового профицита страны — порядка 1,2 трлн долл.

Усиление экспортной активности Китая в европейском направлении во многом связано с перераспределением торговых потоков вследствие обострения торговых отношений между США и КНР: экспорт китайских товаров в США в 2025 году сократился на 19,9% год к году с 524,7 до 420,1 млрд долл. Аналитические оценки указывают, что китайские экспортёры целенаправленно перераспределяли поставки в сторону альтернативных рынков для компенсации падения спроса со стороны США. По оценкам европейских исследовательских центров, из-за блокировки со стороны США китайский экспорт наводнил Европу. В период с ноября 2024 года по ноябрь 2025 года объём китайских товаров, поставляемых в ЕС, вырос почти на 15%. В отдельных государствах-членах, например в Италии, этот показатель превысил 25%. Выводы аналитических агентств подтверждают эффект «перенаправления торговли».

ЭКСПОРТ КИТАЯ В США И ЕС В 2025 ГОДУ ПО МЕСЯЦАМ



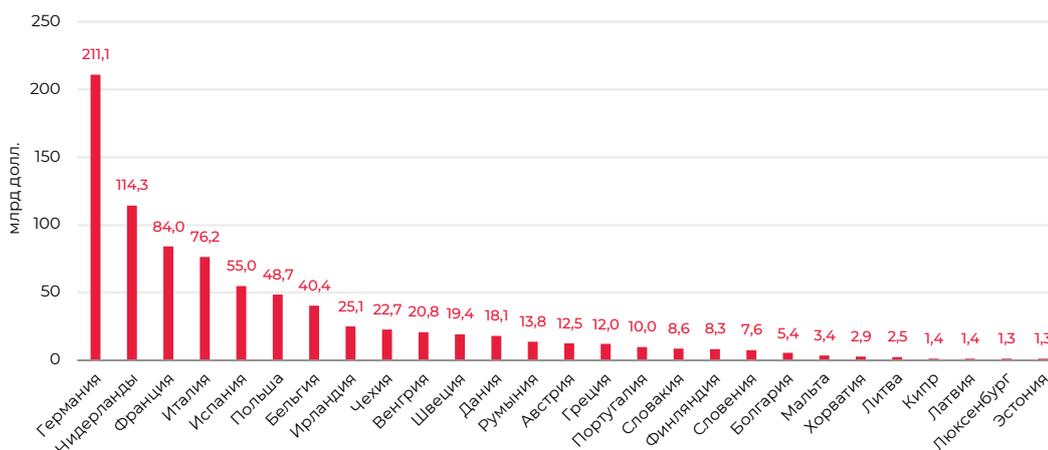
Источник: расчёты авторов на основе данных Главного таможенного управления КНР

Одновременно импорт европейских товаров в Китай продемонстрировал умеренное снижение — с 269,4 до 268,2 млрд долл. (-0,5%). Несмотря на небольшой спад экспорта ЕС в Китай, по итогам 2025 года в торговле со всеми странами мира Европейский союз завершил год с профицитом внешней торговли — 242,5 млрд долл. В частности, согласно данным ИТС, в сентябре 2025 года торговый профицит ЕС резко вырос, что связано с увеличением экспорта в США после вступления в силу нового торгового соглашения, ослабившего тарифную напряжённость. В этот период отмечается также рост экспорта в Южную Корею, Японию, Индию, Мексику.

Показатели экспорта ЕС в Китай отражают структурные проблемы китайского внутреннего спроса. В течение 2025 года фиксировались сигналы снижения внутреннего спроса и деловой активности, что сопровождалось сокращением импорта по отдельным направлениям торговли. Май 2025 года стал особенно чувствительным для Китая: импорт снизился на 3,4% в годовом исчислении, а индекс деловой активности (PMI) как промышленного спроса, так и экономики находился на уровне ниже 50.

В то же время в 2025 году отмечается усиление зависимости отдельных европейских экономик от китайского импорта. Например, Китай **вновь стал** крупнейшим торговым партнёром Германии, вытеснив США на фоне тарифных ограничений; товарооборот за год увеличился на 4,6%, а объём импорта из Китая составил 118,3 млрд долл. (+10,5%). Китай — один из ключевых торговых партнёров Нидерландов: по итогам года товарооборот между странами вырос на 3,9%. По объёму импорта китайской продукции Нидерланды занимают второе место среди государств — членов ЕС после Германии — 93,9 млрд долл. в 2025 году (+2,9%). Третью позицию занимает Италия с объёмом 51,2 млрд долл. (+10,9%).

ТОВАРООБОРОТ КИТАЯ СО СТРАНАМИ ЕС-27 В 2025 ГОДУ



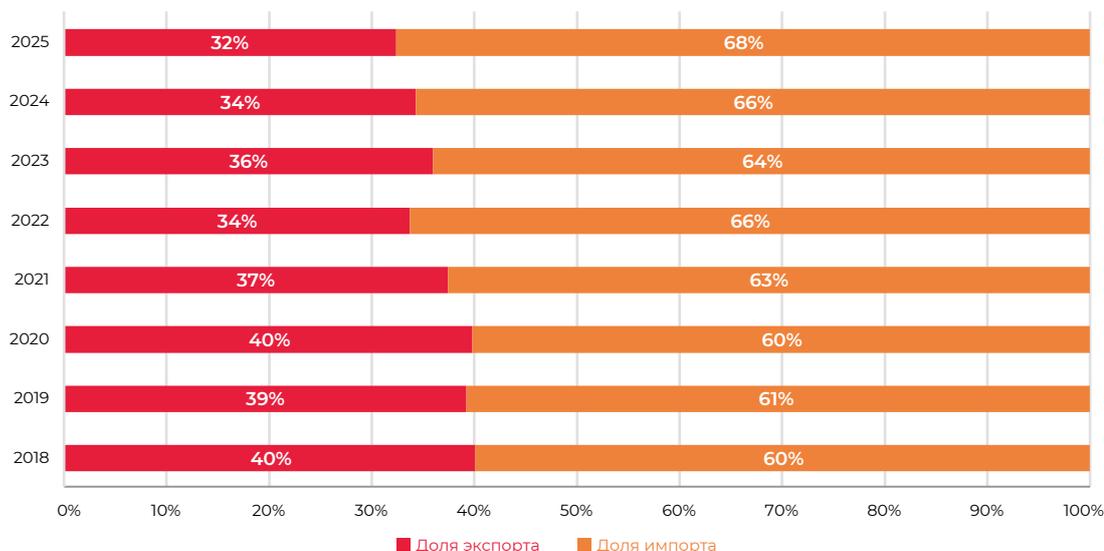
Источник: расчёты авторов на основе данных Главного таможенного управления КНР

Структурным элементом торговых отношений ЕС и КНР остаётся значительный профицит Китая. В 2025 году торговое сальдо составило рекордные 291,7 млрд долл. в пользу Китая, что отражает сохраняющуюся **зависимость европейского рынка** от китайской продукции. Исторически ЕС стабильно демонстрирует торговый дефицит с Китаем, однако в 2025 году эта тенденция усилилась вследствие ускоренного роста китайского экспорта при стагнации импорта.

Соотношение товарных потоков в двусторонней торговле между ЕС и Китаем является важным фактором, определяющим баланс грузопотоков, и напрямую влияет на загрузку транспортных маршрутов. Дисбаланс между экспортом и импортом формирует асимметрию транспортных потоков, увеличивая долю перевозок в западном направлении и снижая загрузку обратных маршрутов.

В многолетней динамике наблюдается устойчивое увеличение доли китайского экспорта в структуре взаимной торговли. Если в 2018 году соотношение экспорта ЕС к импорту из Китая составляло приблизительно 40% к 60%, то к 2025 году данный показатель сместился до уровня 32% к 68%.

СООТНОШЕНИЕ ЭКСПОРТА И ИМПОРТА ЕС-27 В ТОРГОВЛЕ С КИТАЕМ



Источник: расчёты авторов на основе данных Главного таможенного управления КНР

Как следствие, объёмы железнодорожных грузоперевозок по евразийскому маршруту в сообщении Китай — Европа и в сообщении Европа — Китай имеют диспропорцию в пользу западного направления. В 2025 году из КНР в ЕС по евразийскому железнодорожному маршруту было перевезено 273,0 тыс. ДФЭ, а в обратном направлении — 38,3 тыс. ДФЭ. Доля западного направления в евразийских транзитных перевозках составляет 87,7%.

Снижение ставок и возврат грузопотока на морские маршруты

В 2025 году динамика ставок на рынке морских контейнерных перевозок, прежде всего на направлении Азия (Китай) — Европа, в значительной степени определялась изменениями в балансе спроса и предложения: рост мирового контейнерного флота и риски избыточной мощности начали благоприятно влиять на снижение тарифов. По данным ЮНКТАД, мировой флот продолжал расширяться за счёт судов, заказанных в период высоких доходов 2021–2022 годов, что структурно увеличивало предложение провозных мощностей.

Дополнительное влияние на рынок продолжала оказывать ситуация в Красном море. Несмотря на частичное снижение рисков безопасности, суда по-прежнему следовали по маршруту через мыс Доброй Надежды в обход Африки. Постепенная адаптация морских операторов к новым логистическим условиям, а также стабилизация страховых и операционных издержек способствовали снижению ставок.

В то же время в течение года наблюдалась волнообразная динамика с попеременным повышением и понижением ставок фрахта. Подобные колебания связаны с несколькими факторами.

Во-первых, постепенно снижалось влияние логистических кризисов 2023–2024 годов. По [оценкам Drewry](#), 2025 год в целом ожидался как период более мягких ставок по причине нормализации цепочек поставок, однако экономическая неопределённость и периодические операционные сбои способствовали повышению волатильности.

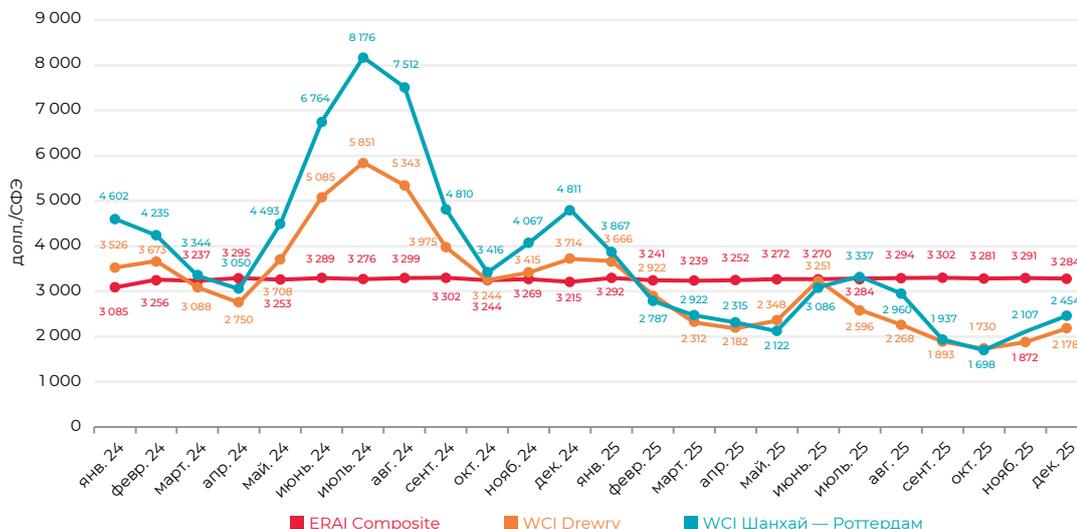
Во-вторых, торговая политика США в 2025 году усилила волатильность морского рынка. Объявление новых тарифов и последующая 90-дневная пауза спровоцировали волну ускоренного импорта из Китая (front-loading), что привело к [скачку ставок](#). В период с апреля по май 2025 года средние ставки из Шанхая на западное побережье США выросли на 57,3%, а на восточное побережье — на 37,3%.

В-третьих, на фоне относительно высокого спроса периодически обострялись проблемы дефицита терминальных мощностей. Азиатские хабы, особенно Шанхай и Сингапур, в течение 2025 года сталкивались с существенными задержками из-за периодических всплесков грузопотока. В Северной Европе ситуация характеризовалась хронической перегруженностью терминалов, нехваткой персонала и повторяющимися забастовками. В наиболее сложные периоды время ожидания разгрузки в Роттердаме и Гамбурге достигало недели. Эти операционные сложности, наряду с периодической нехваткой контейнерного оборудования в Китае, вносили существенную волатильность в ценообразование на рынке.

В течение 2025 года среднемесячное значение индекса WCI Drewry, отражающего уровень спотовых ставок на перевозку 40-футовых контейнеров по ключевым мировым морским маршрутам, устойчиво оставалось ниже уровня индекса ERAI, отражающего стоимость перевозки контейнера железнодорожным транспортом по пространству колеи 1520 мм по принципу «от границы до границы». Максимальное среднемесячное значение WCI Drewry было зафиксировано в начале года и составило 3666 долл. за СФЭ: 9 января показатель индекса достиг 3986 долл. за СФЭ. В [направлении Шанхай — Роттердам](#) ставка в начале года превышала 4000 долл. за СФЭ. В дальнейшем наблюдалась выраженная нисходящая динамика, а с начала марта до конца мая ставки держались в диапазоне 2050–2550 долл. за СФЭ. В июне произошёл достаточно резкий рост фрахтовых ставок — индекс WCI Drewry увеличился до 3543 долл. за СФЭ. В частности, значение индекса в направлении Шанхай — Роттердам достигло 3468 долл. за СФЭ. Во второй половине 2025 года сформировалась тенденция к постепенному снижению ставок. После краткосрочных колебаний летнего периода рынок вернулся к нисходящей траектории. В октябре индекс WCI Drewry достиг минимального значения за год — около 1650 долл. за СФЭ. В дальнейшем до конца года наблюдалась умеренная коррекция вверх: к концу декабря показатель увеличился до 2213 долл. за СФЭ. В свою очередь, WCI Шанхай — Роттердам подскочил до уровня свыше 2500 долл. за СФЭ.

Железнодорожный индекс ERAI Composite между тем демонстрировал стабильность в течение 2025 года. Колебания индекса оставались в диапазоне 3200–3300 долл. за СФЭ, что иллюстрирует меньшую волатильность железнодорожных тарифов и их большую предсказуемость по сравнению со ставками морского фрахта. Такая статистика свидетельствует о том, что евразийские железнодорожные перевозки менее подвержены краткосрочным внешним шокам.

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE, WCI DREWRY И WCI ШАНХАЙ — РОТТЕРДАМ В 2024–2025 ГГ.



Источник: портал индекса ERAI

Индекс ERAI в среднем за 2025 год находился на уровне 3275 долл. за СФЭ при коэффициенте вариации 0,64%¹, а медианное значение составляло 3283 долл. за СФЭ. Среднее значение индекса WCI Drewry за 2025 год составило 2435 долл. за СФЭ, что заметно превышает медианное значение — 2290 долл. за СФЭ. Такая разница свидетельствует о наличии отдельных периодов резкого роста ставок. Коэффициент вариации WCI Drewry составил 23,92%, что отражает высокую волатильность ставок морского фрахта.

Во второй половине 2025 года сквозные ставки на железнодорожные перевозки контейнеров по маршруту Китай — Европа через центральный евразийский коридор демонстрировали относительно стабильную динамику с умеренными колебаниями в пределах узкого ценового диапазона. Ниже приводятся средние значения для отправок из ключевых внутренних провинций Китая до крупнейших хабов в Германии.

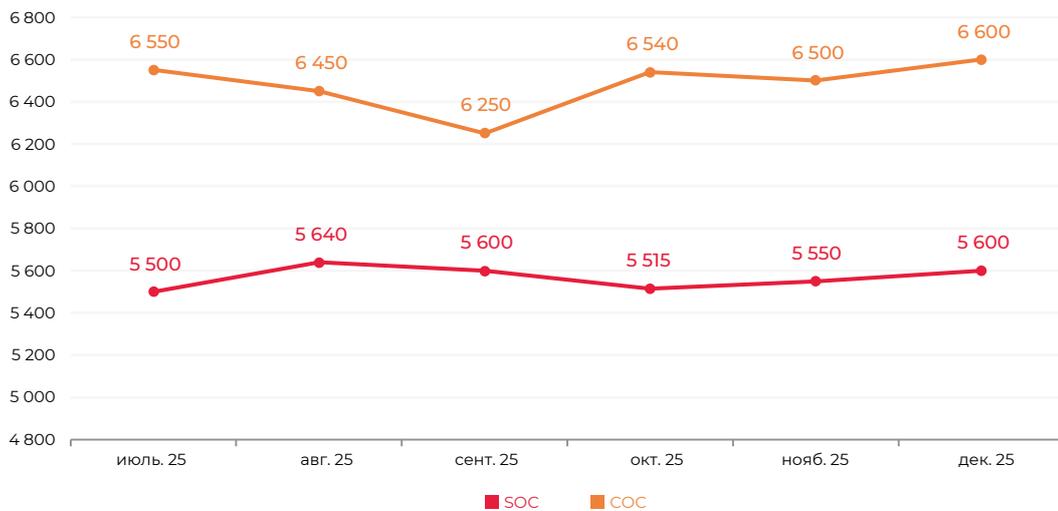
В сегменте SOC² ставки находились в диапазоне 5500–5640 долл. за СФЭ. Максимальное значение наблюдалось в августе (5640 долл. за СФЭ), после чего последовала умеренная коррекция до 5515 долл. в октябре. К концу года ставки стабилизировались на уровне около 5600 долл. за СФЭ. В целом динамика SOC отражала устойчивый спрос со стороны грузоотправителей, использующих собственный контейнерный парк, а также ограниченную чувствительность данного сегмента к краткосрочным рыночным колебаниям.

¹ Как правило, коэффициент вариации менее 10% характеризует низкую изменчивость показателя, значения в диапазоне 10–20% — умеренную изменчивость, а значения выше 20% — высокую изменчивость.

² SOC (Shipper Owned Container) и COC (Carrier Owned Container) — это два основных типа владения транспортными контейнерами. SOC — контейнер принадлежит грузоотправителю (клиенту). COC — контейнер принадлежит перевозчику (логистической компании или судоходной линии).

В сегменте СОС диапазон колебаний был несколько шире — от 6250 до 6600 долл. за СФЭ. Минимальное значение фиксировалось в сентябре (6250 долл.), тогда как максимальные значения наблюдались в декабре (6600 долл.). Более высокая волатильность СОС по сравнению с SOC объясняется зависимостью данного сегмента от доступности контейнерного оборудования, сезонности спроса и общей конъюнктуры рынка. Разница между ставками SOC и СОС в течение рассматриваемого периода составляла в среднем около 800–1000 долл. за СФЭ, что отражает стоимость аренды контейнерного оборудования.

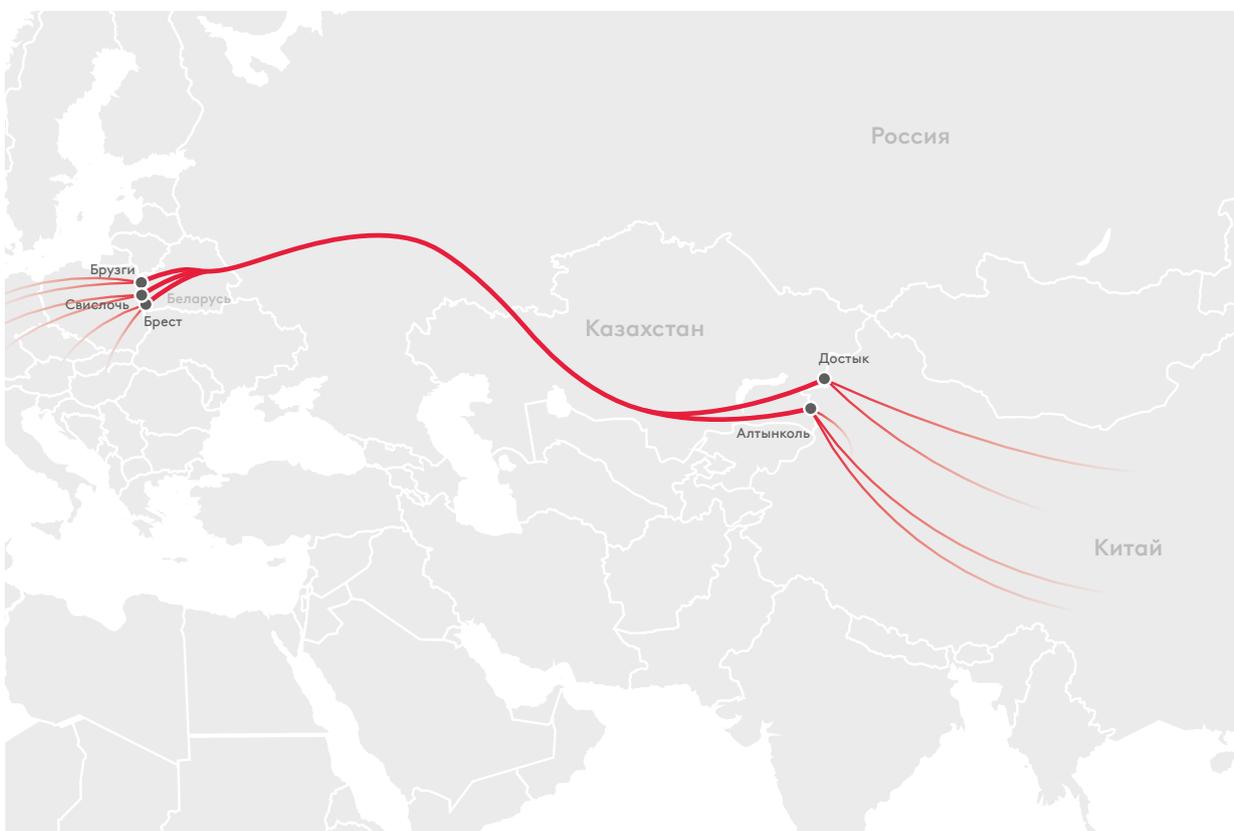
ДИНАМИКА СТАВОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЕРВИС КИТАЙ — ЕВРОПА (FOB) В 2025 ГОДУ, ДОЛЛ./СФЭ



Источник: расчёты авторов

СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В 2025 ГОДУ

КАРТА ЦЕНТРАЛЬНОГО ЕВРОЗИЙСКОГО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА

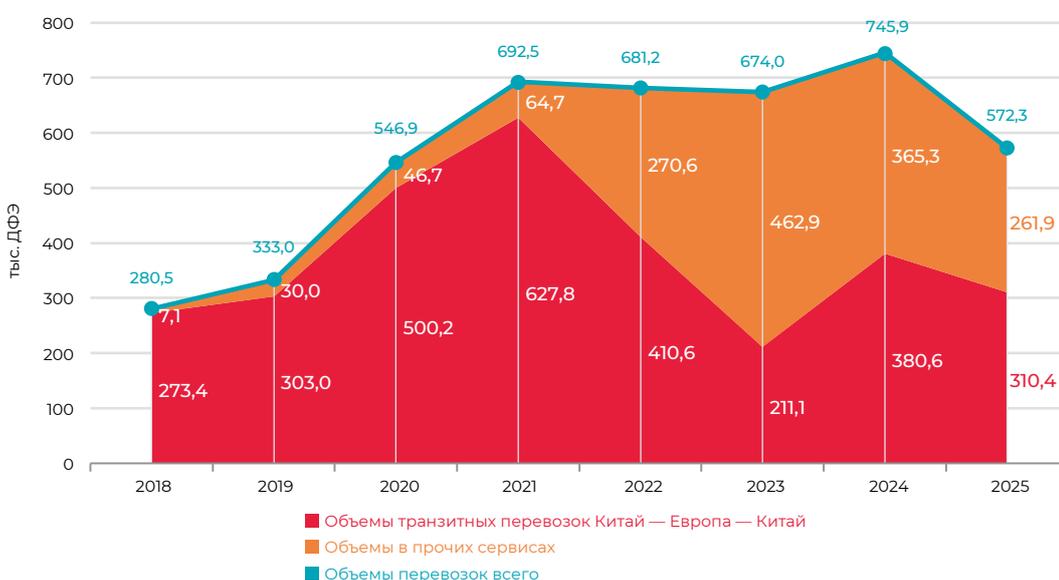


Источник: составлено авторами

Динамика контейнерных перевозок по евразийскому железнодорожному маршруту и факторы их изменения

В 2025 году по евразийскому железнодорожному маршруту совокупно проследовало 572,3 тыс. ДФЭ, что на 23,3% меньше показателя 2024 года (745,9 тыс. ДФЭ). При этом объёмы транзитных перевозок в сообщении Китай — Европа — Китай снизились на 18,2% — с 380,6 до 311,2 тыс. ДФЭ.

СОВОКУПНЫЕ ОБЪЁМЫ ПЕРЕВОЗОК В 2025 ГОДУ ПО СЕГМЕНТАМ



Источник: расчёты авторов

Одним из ключевых факторов снижения перевозок на направлении между Китаем и Европой стало усиление конкуренции со стороны морского транспорта. В течение 2025 года на рынке морских перевозок наблюдалось постепенное снижение спотовых ставок на направлении Азия — Европа, что повышало ценовую привлекательность морских маршрутов для грузоотправителей. По [данным экспертов ERAI](#), в декабре 2025 года стоимость перевозки 40-футового контейнера морем из Шанхая в Роттердам находилась в диапазоне 2150–2600 долл. за СФЭ, тогда как железнодорожные ставки составляли 5600–6600 долл. за СФЭ. После высокого спроса на железнодорожный транзит в период кризиса в Красном море в 2024 году часть грузов постепенно вернулась на морские маршруты по мере стабилизации судоходства, что привело к некоторому перераспределению грузопотоков между видами транспорта.

Важным фактором, влияющим на рынок, является репутационная уязвимость железнодорожного маршрута. Любые политические заявления или локальные инциденты на пограничных переходах мгновенно сказываются на настроениях участников рынка, в частности на узле Малашевиче – Брест, через который проходит до 90% грузов.

Показательным примером стал сентябрь 2025 года, когда **Польша закрыла** все автомобильные и железнодорожные пограничные переходы с Белоруссией. Фактически это означало временную остановку основного входа китайских железнодорожных грузов в ЕС.

Для рынка это имело несколько системных последствий. Во-первых, произошло краткосрочное перераспределение грузопотоков. Во-вторых, усилилась неопределённость для грузоотправителей и логистических операторов. Резкое закрытие границы вызвало накопление грузов на территории Беларуси, что в свою очередь оказало репутационное воздействие на железнодорожный сервис Китай — Европа.

Операционные показатели евразийского железнодорожного маршрута

В 2025 году среднесуточное количество поездов, следующих по евразийскому сухопутному маршруту через территории Казахстана, России и Беларуси³, сократилось с 11,4 до 8,9 единицы год к году. В свою очередь, средняя загрузка одного поезда снизилась со 128 до 120 ДФЭ. Однако, несмотря на сокращение, уровень загрузки остаётся относительно высоким: показатель 2025 года входит в тройку максимальных значений за период наблюдений с 2018 года.

На пространстве 1520 мм оператором евразийского маршрута осуществляется объединение поездов для оптимизации графика движения. Благодаря оптимизации поступающие из Китая в Казахстан контейнеры в составе, например, двух поездов по колее 1435 мм перегружаются в один полносоставный контейнерный поезд колеи 1520 мм (система «2 в 1» или «3 в 2»). Применение такой схемы снижает нагрузку на железнодорожную инфраструктуру и повышает пропускную способность железнодорожных участков на межгосударственных стыковых пунктах.

СРЕДНЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПЕЗДОВ В СУТКИ И ИХ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ (ФОРМИРОВАНИЕ ПЕЗДОВ ВНУТРИ ПРОСТРАНСТВА 1520 ММ, Т. Е. С УЧЁТОМ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПЕЗДОВ)



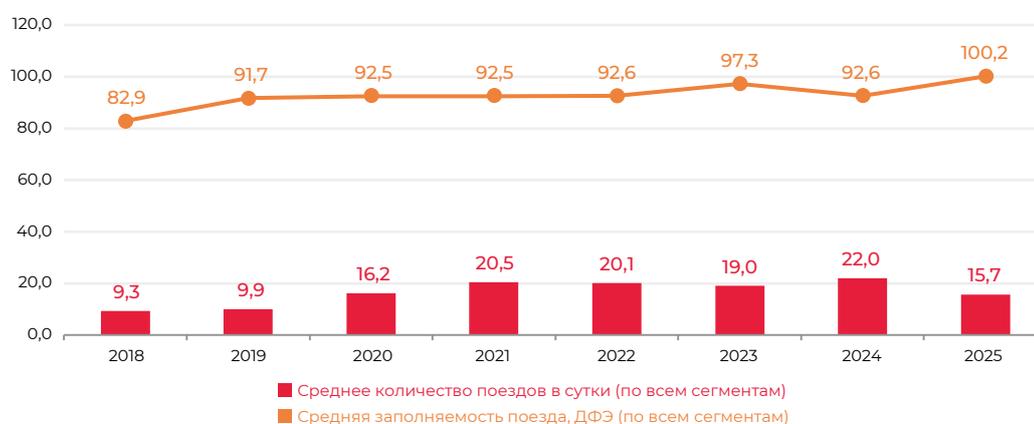
Источник: расчёты авторов

³ В сервисах крупнейшего оператора маршрута.

Сопоставление среднесуточного количества поездов, курсирующих по евразийскому маршруту в пределах сети колеи 1520 мм, с аналогичными показателями поездов, формируемых за её пределами (прежде всего на территории Китая), отражает особенности применения технологии объединения поездов.

В 2025 году среднесуточное количество поездов, формируемых за пределами пространства 1520 мм, составило около 15,7 единицы. Вместе с тем более высокая частота отправок сопровождалась более низким уровнем загрузки: средняя заполняемость одного поезда составляла около 100 ДФЭ.

СРЕДНЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПЕЗДОВ В СУТКИ И ИХ ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ (ФОРМИРОВАНИЕ ПЕЗДОВ ВНЕ ПРОСТРАНСТВА 1520 ММ, НАПРИМЕР ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ИЗ КИТАЯ)



Источник: расчёты авторов

Показатели средней скорости движения поездов и среднего времени доставки являются важными индикаторами эффективности функционирования евразийского железнодорожного маршрута. Для грузоотправителей данные параметры связаны с конкурентоспособностью железнодорожного транспорта по отношению к альтернативным видам перевозок.

В 2025 году на фоне сокращения объёмов перевозок произошло частичное снижение нагрузки на инфраструктуру евразийского коридора, что положительно сказалось на эксплуатационных показателях. Среднее время в пути по инфраструктуре 1520 сократилось с 7,35 до 7,10 дня, тогда как средняя скорость движения контейнерных поездов по территории государств ЕАЭС в сообщении Китай — Европа — Китай увеличилась с 740 до 765 км/сутки.

СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ 1520 ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА



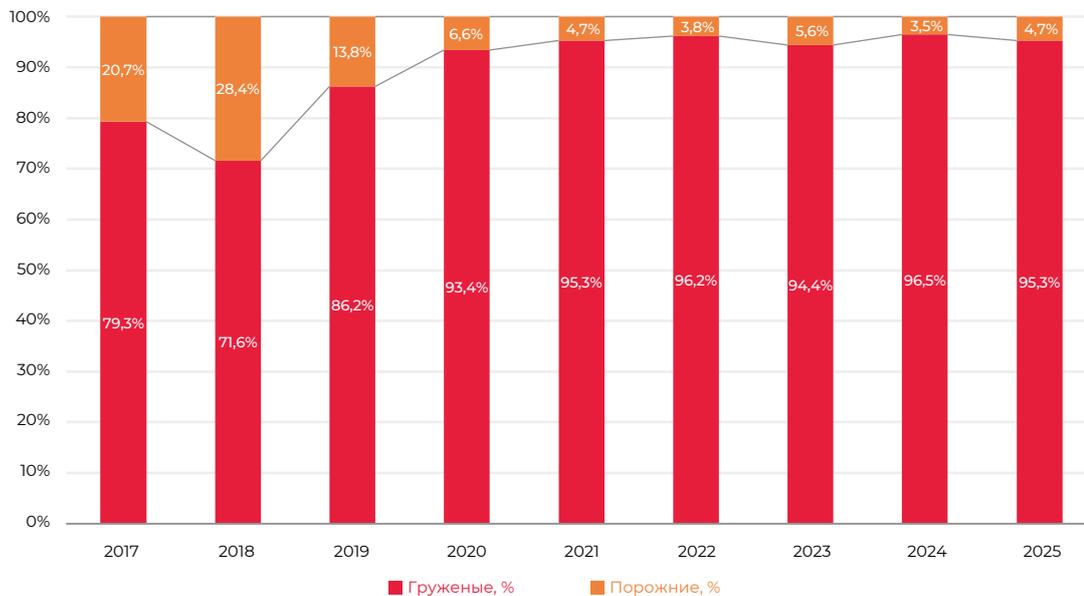
Источник: расчёты авторов

В свою очередь, согласно [данным ERAI](#), в 2025 году среднее сквозное время доставки грузов по евразийскому железнодорожному маршруту — от станции отправления до станции назначения — составило 17,56 суток, сократившись на 6,21% по сравнению с предыдущим годом. Для сопоставления: средняя продолжительность морской перевозки на направлении Китай — Европа в 2025 году достигла порядка 48–50 суток и осталась практически неизменной относительно уровня предыдущего года.

Контейнерная база евразийских железнодорожных перевозок

Важным показателем эффективности железнодорожных перевозок является соотношение гружёных и порожних контейнеров. На евразийском маршруте в сообщении Китай — Европа — Китай контейнерная база остаётся устойчивой. Хотя данный показатель в 2025 году увеличился с 3,5% до 4,7% год к году, он всё равно находится на относительно низком уровне. Разница с показателями предыдущих лет составила по отношению к 2018 году 23,7 процентного пункта, к 2019 году — 9,1 п. п., к 2020 году — 1,9 п. п.

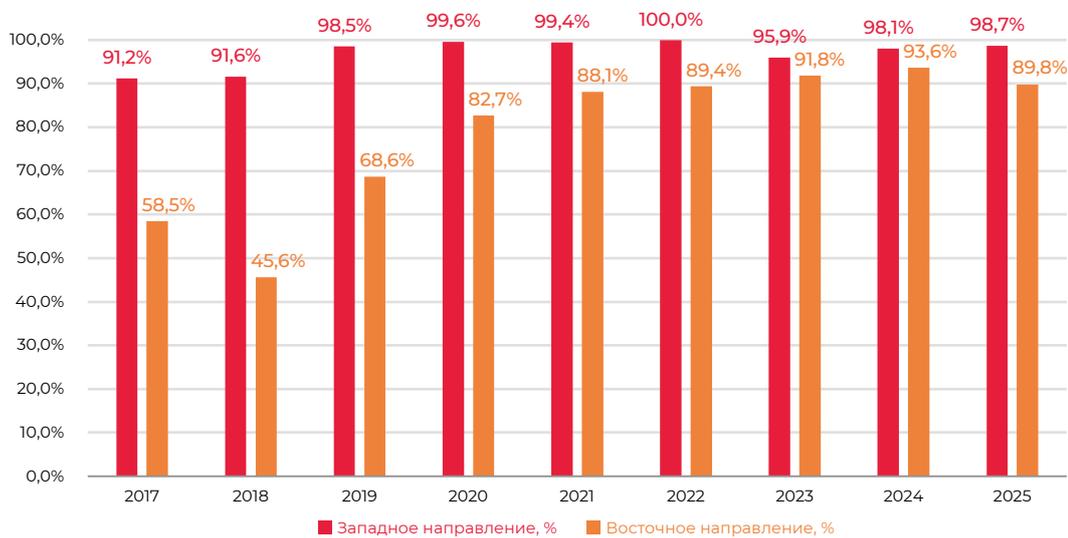
СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЁНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ



Источник: расчёты авторов

В 2025 году доля гружёных контейнеров в восточном направлении (из Европы в Китай) достигла 89,8%. Доля гружёных контейнеров в западном направлении (из Китая в Европу) традиционно сохраняется на крайне высоком уровне.

ДОЛЯ ГРУЖЁНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ В ГРУЗОПОТОКЕ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ

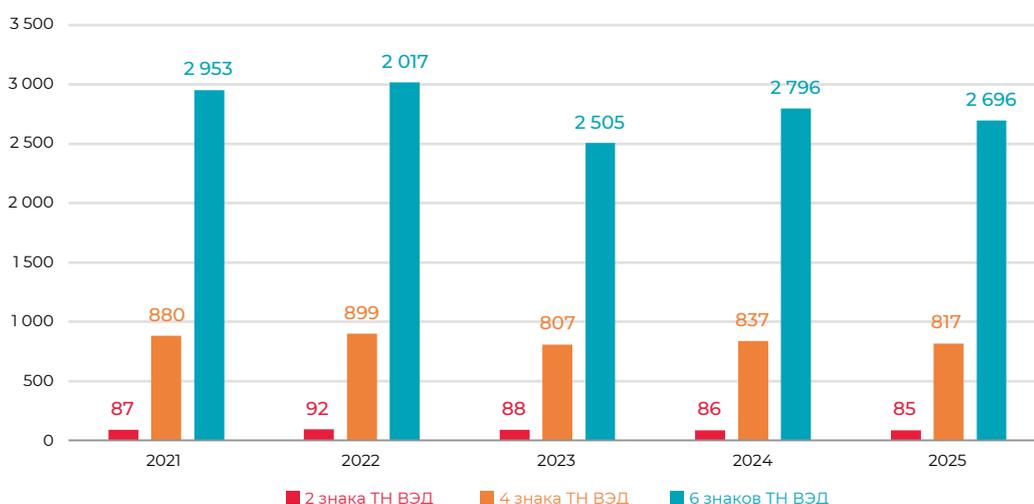


Источник: расчёты авторов

Товарная структура контейнерных перевозок на евразийском железнодорожном маршруте

Согласно [данным портала ERAI](#), в 2025 году по евразийскому железнодорожному маршруту было перевезено 85 товарных категорий на уровне двух знаков ТН ВЭД. На уровне четырёх знаков ТН ВЭД перевезено 817, а на уровне шести знаков — 2696 категорий. В последние годы наблюдается концентрация товарной номенклатуры перевозимых грузов.

ДИНАМИКА ПЕРЕВОЗИМЫХ ПО ЕВРАЗИЙСКОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ МАРШРУТУ ТОВАРОВ



Источник: [ERAI](#)

Традиционно ключевыми категориями товаров, перевозимых по евразийскому железнодорожному маршруту, остаются электрические устройства, механическое оборудование и автотранспортная техника. В 2025 году совокупный объём перевозок по данным категориям составил около 103,0 тыс. ДФЭ. При этом по сравнению с 2024 годом наблюдается существенное снижение объёмов перевозок по каждой из указанных категорий: электрические устройства сократились с 58,4 тыс. до 37,7 тыс. ДФЭ (-35,5%), механическое оборудование — с 46,6 тыс. до 32,8 тыс. ДФЭ (-29,6%), автотехника — с 39,9 тыс. до 32,5 тыс. ДФЭ (-18,6%). В результате совокупная доля данных категорий в структуре контейнеропотока снизилась с 38,1% в 2024 году до 33,2% в 2025 году (в 2023 году показатель был равен 44,3%). Снижение доли лидирующих товарных групп отражает постепенное расширение структуры перевозимых грузов и рост доли других категорий.

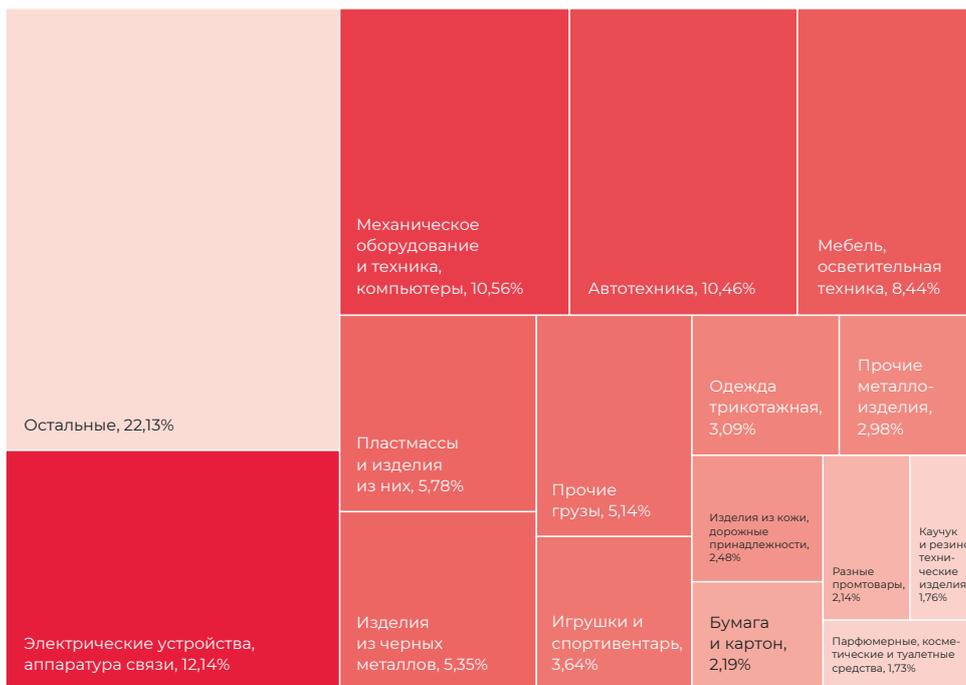
Вслед за лидирующими группами товаров значимую роль продолжает играть категория «Мебель и осветительная техника», доля которой в 2025 году составила 5,8%, при этом объём перевозок увеличился на 13,7%. Одновременно наблюдалось сокращение объёмов перевозок категории «Пластмассы и изделия из них» на 22,5%, однако данная товарная группа сохранила высокие позиции, заняв пятое место по доле в общем объёме перевозок с показателем 5,4%.

По итогам 2025 года отдельные товарные категории продемонстрировали крайне высокие темпы роста. В частности, значительно увеличились перевозки товаров групп «Шкуры и кожа» (+194,4%), «Прочие текстильные волокна» (+170,6%) и «Текстильные напольные покрытия» (+168,7%). Обращает на себя внимание резкий рост категории «Шкуры и кожа» — товара, традиционно следующего морским транспортом. Вероятно, это связано как с эффектом низкой базы, так и с тестированием грузоотправителями железнодорожного маршрута в качестве альтернативы. Более чем в два раза выросли объёмы перевозок категории «Прочие металлоизделия», достигнув 9,2 тыс. ДФЭ в 2025 году (+109,6%), что позволило данной категории занять десятое место по объёму перевозок. Существенный рост также показала категория «Разные промышленные товары», объём перевозок которой составил 6,4 тыс. ДФЭ (+74,7%).

Наиболее значительное сокращение объёмов перевозок наблюдалось в категории «Головные уборы» (-84,5%; в абсолютных значениях — с 1170 до 181 ДФЭ). Существенное снижение зафиксировано и в других сегментах потребительских товаров: объём перевозок категории «Одежда швейная» снизился до 2,8 тыс. ДФЭ (-71,8%), а категории «Обувь» — до 2,3 тыс. ДФЭ (-71,0%). Товары лёгкой промышленности, как правило, характеризуются относительно низкой удельной стоимостью и высокой чувствительностью к транспортным издержкам. Данная динамика подтверждает тезис о перераспределении грузопотока в условиях снижения ставок морского фрахта.

Кроме того, более чем в два раза сократились перевозки в категории «Прочие грузы» — с 33,0 тыс. ДФЭ в 2024 году до 16,0 тыс. ДФЭ в 2025 году (-51,6%). Учитывая характер данной группы, снижение может свидетельствовать о сокращении доли нерегулярных, проектных и разовых отправок.

ОСНОВНЫЕ ГРУЗЫ В СООБЩЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ В 2025 ГОДУ



Источник: расчёты авторов

География маршрутов и распределение грузопотоков на евразийском железнодорожном направлении

По итогам 2025 года ключевыми точками евразийского железнодорожного маршрута в Европе стали немецкие логистические узлы Дуйсбург, Гамбург и Бремерхафен, бельгийский Льеж, а также польские Лодзь и Малашевиче, выступающие в качестве основных распределительных центров контейнерного потока. С китайской стороны важнейшими пунктами отправки и получения грузов являются Сиань, Чэнсян, Иуси, провинция Хубэй, Туаньцзецунь, Путянь, Иву, Цзиньхуанань и ряд других логистических центров.

Основными маршрутами поставок из Китая в Европу в 2025 году стали:

- Сиань — Малашевиче (67,6 тыс. ДФЭ);
- Чэнсян — Малашевиче (30,6 тыс. ДФЭ);
- Хубэй — Малашевиче (29,8 тыс. ДФЭ).

ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА (НА ЗАПАД) В 2025 ГОДУ



Источник: расчёты авторов

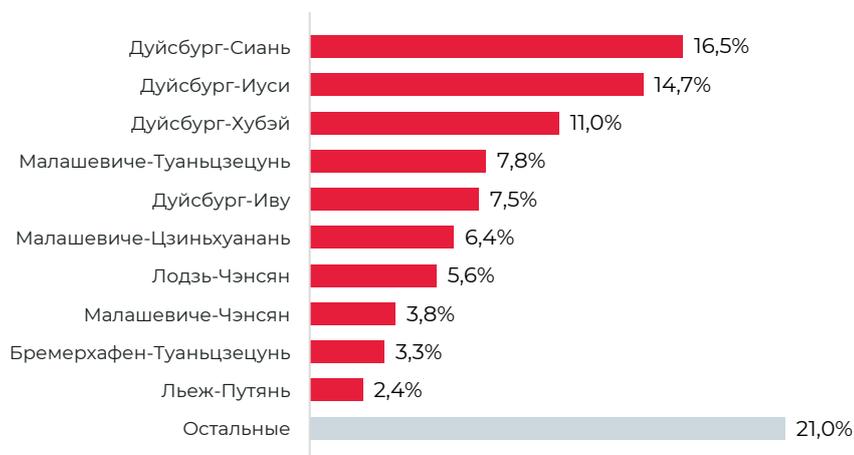
На железнодорожную станцию Малашевиче (Польша) пришлось 89,6% грузов, перевозимых из Китая в Европу в 2025 году, что в абсолютном выражении составило 248,1 тыс. ДФЭ. Это подтверждает статус станции как ключевого входного узла евразийского железнодорожного коридора на территории ЕС и отражает высокую степень концентрации контейнерного потока на польском направлении. Столь высокая концентрация на одном погранпереходе создает критическую зависимость всего маршрута от его стабильной работы, что делает евразийский коридор уязвимым к любым политическим или логистическим сбоям на данном участке, что и продемонстрировали события сентября 2025 года. При этом в большинстве случаев станция Малашевиче не является конечной точкой доставки. После перегрузки и таможенной обработки грузы, как правило, направляются далее железнодорожным или автомобильным транспортом вглубь европейского рынка.

Основными маршрутами поставок из Европы в Китай в 2025 году стали:

- Дуйсбург — Сиань (6,3 тыс. ДФЭ);
- Дуйсбург — Иуси (5,6 тыс. ДФЭ);
- Дуйсбург — Хубэй (4,2 тыс. ДФЭ).

Дуйсбург продолжает выступать главным европейским центром консолидации экспортных грузов, направляемых в Китай, и на его долю пришлось 53,2% грузов, перевезённых из Европы в Китай в 2025 году, что в абсолютном выражении составило 20,3 тыс. ДФЭ.

ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА — КИТАЙ (НА ВОСТОК) В 2025 ГОДУ

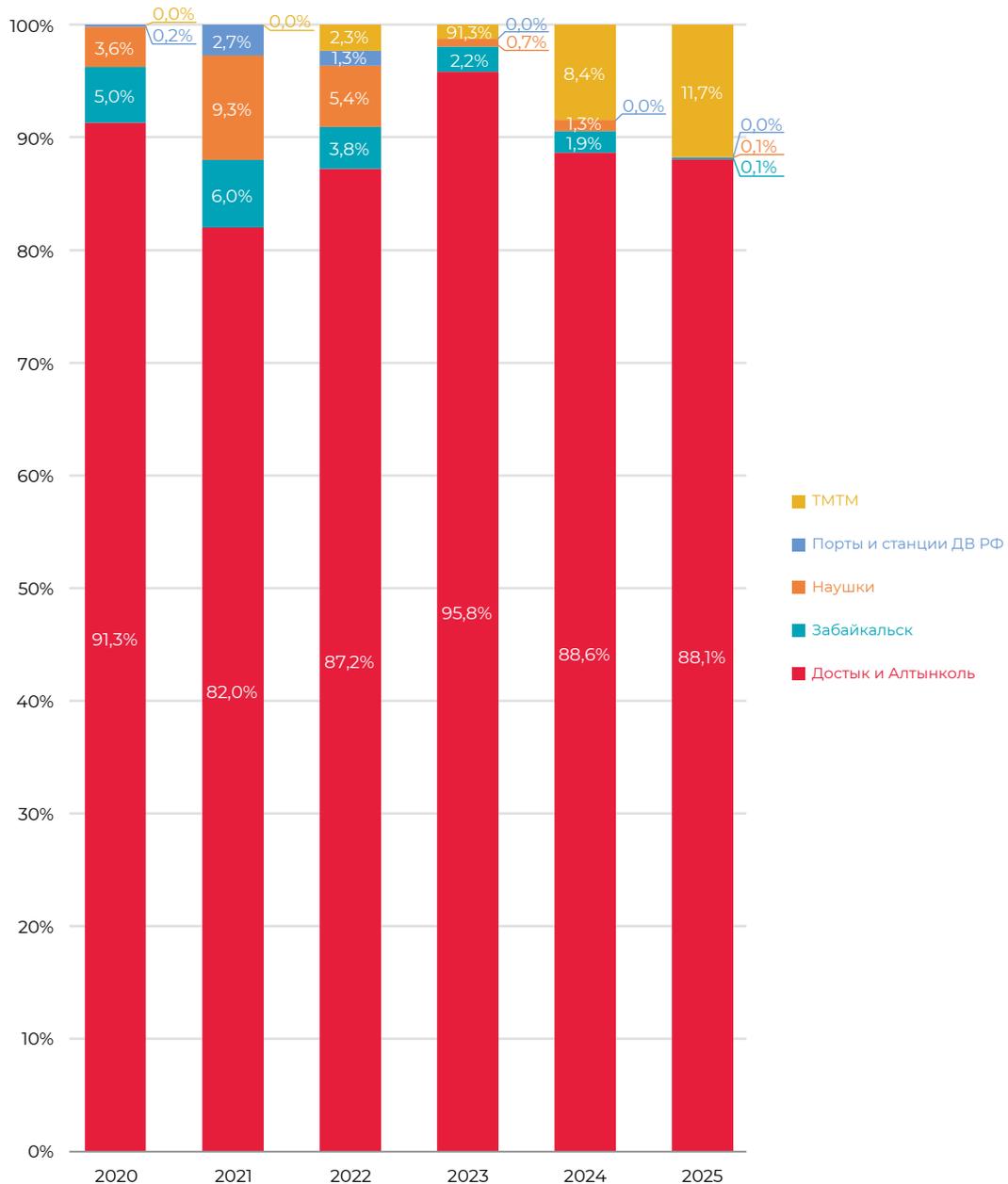


Источник: расчёты авторов

Структура транзитного контейнеропотока в сообщении Китай — Европа — Китай

Структура транзитного контейнеропотока в сообщении Китай — Европа — Китай в разрезе основных пограничных переходов демонстрирует сохраняющееся лидерство евразийского железнодорожного маршрута, проходящего по территории Казахстана, России и Беларуси с использованием пограничных переходов Достык и Алтынколь. Согласно статистике, на данный маршрут приходится 88,1% континентального транзитного железнодорожного контейнеропотока между Китаем и ЕС.

ДОЛИ ОСНОВНЫХ ТРАНЗИТНЫХ КОРИДОРОВ В КОНТЕЙНЕРПОТОКЕ ПО НАПРАВЛЕНИЮ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ



Источник: расчёты авторов

Одновременно наблюдается рост значимости Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). В 2025 году объём транзитных контейнерных перевозок по данному маршруту достиг 41,5 тыс. ДФЭ, что составляет 11,7% от общего объёма перевозок. По сравнению с 2024 годом рост составил 14,4%.

При этом ряд альтернативных направлений продемонстрировал резкое снижение объёмов перевозок. Пограничный переход Наушки после роста в 2024 году показал радикальное сокращение транзитных контейнерных перевозок — с 4,4 тыс. ДФЭ до 0,2 тыс. ДФЭ (-95,5%). Аналогичная динамика наблюдается на переходе Забайкальск, где объём перевозок снизился с 8,2 тыс. ДФЭ до 0,5 тыс. ДФЭ (93,8%).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ПЕРСПЕКТИВА НА 2026 ГОД

В 2026 году состояние континентального транзитного железнодорожного контейнеропотока на евразийском пространстве будет определяться совокупностью факторов.

Согласно консенсусным оценкам экспертов, двусторонняя торговля будет демонстрировать достаточно умеренные темпы прироста — прежде всего в силу внутриэкономической ситуации. Экономика ЕС продолжает находиться в стагнации: прогноз прироста ВВП на 2026 год — менее 2%. Фундаментальным фактором остается вопрос глобальной конкурентоспособности ЕС на фоне тенденций к протекционизму и регионализации в мире. Экономика Китая продолжает демонстрировать замедление, несмотря на относительно высокий прогноз прироста ВВП в диапазоне 4–5%. Ключевым фактором здесь является долгосрочная переориентация КНР от экспортоориентированной модели роста к опоре на внутреннее потребление. Тем не менее Китай остается глобальным экономическим локомотивом и основой грузопотока для трансъевразийских маршрутов. В совокупности эти факторы ведут к сохранению текущего дисбаланса товарооборота между Китаем и ЕС, однако торгово-экономические связи партнеров остаются одной из двух ключевых осей мировой торговли, наряду с парой Китай-США.

Глобальная политическая неопределенность, вызванная обострением конкуренции великих держав, может оказать двойственное влияние на трансъевразийские маршруты. Во-первых, тарифные войны, вызванные действиями США, продолжат оказывать влияние на торговлю ЕС и Китая, приводя к перераспределению товаропотоков. Во-вторых, рост военно-политических рисков, например на Ближнем Востоке, может воздействовать на морские линии. Военно-политические риски для судоходства в северной части бассейна Индийского океана остаются ключевым «черным лебедем» для рынка морских грузоперевозок.

Данный риск во многом материализовался в феврале-марте 2026 года вследствие военной операции США и Израиля против Ирана. Продолжение конфликта и сопутствующий урон вследствие закрытия Ормузского пролива и ударам по терминальной инфраструктуре приведет к росту стоимости фрахта и в морском сообщении Китай-Европа. На момент написания материала Шанхайский индекс контейнерных перевозок (SCFI) вырос с 1250 до 1333 пунктов, однако в силу еженедельного обновления ценовой эффект еще не нашел полного отражения. Ситуация в Персидском заливе влияет на предложение со стороны морских линий из-за нарушений работы и сокращения предложения судов. Свою роль будут играть нарушение цепочек поставок и возможный рост стоимости бункеровки.

Вместе с тем с адаптацией морских линий к военно-политическим вызовам и сохранением политики санкций и ограничений в отношении северных евразийских маршрутов, корреляция между «проблемами на море» и «переходом на рельсы» выражается все менее заметно.

Рынок морских грузоперевозок в разрезе стоимости фрахта в целом остается на уровнях выше «доковидного периода», но ниже пиковых значений 2021–2022 гг. Прогноз рынка на 2026 год оценивается аналитиками как умеренный с рисками смещения в сторону профицита предложения. По [оценкам Drewry](#), глобальный контейнерооборот может вырасти на 1,8%, тогда как флот увеличится примерно на 3%, что формирует структурный избыток провозных мощностей. В аналогичном ключе [BIMCO](#) и [Xeneta](#) прогнозируют рост спроса в диапазоне 2,5–3,5%, при этом предложение будет расти сопоставимыми или более высокими темпами. Возвращение полноценного судового транзита через Суэцкий канал при угасании военного конфликта в Персидском заливе может высвободить порядка 10% мощности мирового флота, что приведет к снижению ставок. Согласно оптимистичному сценарию [DHL Global Forwarding](#), возвращение регулярных сервисов на маршрут через Красное море возможно не ранее второго полугодия 2026 года. В целом, согласно прогнозам, в 2026 году снижение спотовых ставок может составить вплоть до 25%, а по контрактным — от 10% при реализации сценария возвращения к перевозкам через Суэцкий канал и окончании конфликта между США и Израилем против Ирана.

Вместе с тем при реализации худшего сценария, связанного с пролонгацией военной операции США и Израиля против Ирана и, следовательно, ударами по транспортной инфраструктуре, блокированием судов и разрывом традиционных цепочек поставок (учитывая роль портов Персидского залива в качестве крупнейших региональных хабов), предложение флота может остаться на прежнем уровне или даже сократиться. Это, в свою очередь, окажет давление на цены в сторону их увеличения. Конкретные параметры роста цен будут зависеть от времени боевых действий, эффект от которых достигнет пика в конце 1 и, возможно, начале 2 квартала 2026 года. Если взять за основу рост [стоимости фьючерсов](#) на перевозку из Китая в Европу, увеличение ставок может составить до 18% в этом сценарии. Как [отмечает Portnews](#), контейнерные линии (Maersk, CMA CGM) уже отказываются от планов возвращения в Красное море. Мировой флот продолжит огибать Африку, что «связывает» порядка 2,5 млн ДФЭ провозных мощностей и удерживает ставки фрахта на высоком уровне. В этом сценарии снижения ставок в 2026 году не произойдет, либо оно будет минимальным. Согласно оптимистичному сценарию, деэскалация конфликта во втором полугодии позволит линиям начать возвращение через Суэц. Это высвободит мощности и приведет к постепенному снижению ставок (ближе к прогнозируемым ранее значениям), но со сдвигом на конец 2026 — начало 2027 года.

В качестве долгосрочного структурного тренда следует отметить активизацию проектов по развитию Северного морского пути (СМП) как альтернативного маршрута между Азией и Европой. В частности, компания SeaLegend [заявляет](#) о планах расширения арктической навигации в 2026 году. Развитие коммерческих сервисов по СМП может способствовать формированию дополнительного конкурирующего сегмента для перевозок между Китаем и Европой.

В контексте трансевразийских маршрутов значимым фактором остаются государственные и интеграционные усилия по развитию жесткой и мягкой транспортной инфраструктуры. Усилия Казахстана по расширению пропускной способности на границе с Китаем, в том числе строительство третьего погранперехода «Бахты», российские инвестиции в Восточный полигон, а также решения по цифровизации товаросопроводительной документации способны оказать заметное влияние на операционную эффективность операторов на пространстве ЕАЭС.

Дополнительным фактором, влияющим на структуру грузопотоков в направлении ЕС, остается поэтапное внедрение системы предварительного контроля безопасности грузов ICS2 (Система контроля импорта) в Европейский союз. Расширение требований к предварительному декларированию грузов, включая железнодорожные перевозки, может привести к увеличению административной нагрузки на участников логистических цепочек. Хотя в перспективе внедрение ICS2 будет способствовать повышению прозрачности и безопасности поставок, на текущем этапе адаптации Система контроля импорта может увеличивать операционные издержки.

Параллельно на пространстве ЕАЭС с февраля 2026 года начинается поэтапное внедрение системы обязательного отслеживания международных перевозок с использованием навигационных пломб. Решение принято Коллегией ЕЭК и распространяется на перевозки, проходящие по территории двух и более государств-членов Союза. Система предполагает применение единой электронной пломбы на всем транзитном маршруте без её замены на внутренних границах, а также интеграцию информационных систем национальных операторов с обеспечением доступа таможенных органов к данным в режиме реального времени.

С точки зрения географии перевозок евразийский коридор через Казахстан, Россию и Беларусь сохранит доминирующее положение. Евразийский железнодорожный маршрут — важный элемент сухопутной связности между Европой и Азией, чья роль особенно возрастает в периоды нестабильности морских перевозок. При этом продолжится постепенное развитие альтернативных направлений, прежде всего Транскаспийского международного транспортного маршрута, который будет выступать дополнительным элементом диверсификации логистических цепочек.