

# ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

## МОНИТОРИНГ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕВРАЗИИ

### ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОШЕДШИЕ 2 НЕДЕЛИ

Объемы перевозок



Стоимость перевозок



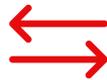
Морские перевозки



Ж/Д перевозки



Прочие тренды логистики



Выпуск 25: 26 февраля 2026 → Выпуск 26: 12 марта 2026

Период сбора информации: 12.02.2026 – 25.02.2026

# РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

## Перспективы спроса

Смешанные

- 22 февраля президент США Дональд Трамп повысил объявленный накануне универсальный тариф с 10% до 15% для всех зарубежных торговых партнеров [CNBC]. Решение последовало за вердиктом Верховного суда США, отменившим большинство его секторальных пошлин (исключение: пошлины на авто, автокомпоненты и полупроводники). Отмена большинства прежних пошлин снижает общую ставку для китайских товаров. Хаотичность политики США может создать окно возможностей для импортеров и вновь привести к перераспределению международных грузопотоков. Возможен рост волатильности на логистических рынках.
- В январе экспортные условия для немецкой промышленности незначительно улучшились. Индекс HCOB Germany PMI Export Conditions Index вырос до 51,2 (+0,3 п. м/м) [S&P Global]. Ключевым драйвером остается устойчивый спрос со стороны Азии (Китай, Япония и Индия). Данный тренд, вероятно, будет носить устойчивый характер, что может способствовать сокращению дисбаланса в торговле между Китаем и Европой.
- По итогам января объем ж/д контейнерных перевозок Китай-Европа-Китай вырос на 22% г/г. В разрезе основных маршрутов прирост на Центральном евразийском коридоре составил 25% г/г, динамика по TMTM также положительная – 7% г/г. В месячном сопоставлении с декабрем совокупный объем перевозок вырос на 8%.
- Спрос на морские перевозки Азия-Европа на сниженном уровне в связи праздниками в Китае. Рынок остается крайне чувствительным к изменениям внешней среды.

## Тренды по стоимости перевозки

Смешанные

- WCI Шанхай-Роттердам, по состоянию на 19.02.2025, снизился до \$2 164/СФЭ (-16% м/м, -19% г/г) [Drewry]. WCI Шанхай-Генуя упал до \$2 895/СФЭ. В марте линии, по большей части, попытаются сформировать более высокий ценовой уровень в связи с приближающимися переговорами по контрактам на 2Q2026. По данным GeekYum, средняя спотовая ставка на март составляет от \$2 700/СФЭ. При этом фиксируется существенный разброс в котировках: от \$1 950/СФЭ (Maersk; ETD 05.03.2026) до >\$3 000/СФЭ (EMC, HMM, ONE, OOCL; ETD разные даты в течение месяца).
- Участники торгов фьючерсами ожидают ставки морского фрахта Азия-Сев. Европа в коридоре \$1 500-2 200/СФЭ до конца 2026 года.

## Прочие тренды

- KTZ Express организовала пилотную отгрузку казахстанского риса в Антверпен по Транскаспийскому маршруту (TMTM) [Қазақстан теміржолшысы]. Груз отправлен по маршруту Кызылорда–Ақтау–Поти–Антверпен. Морской участок Поти-Антверпен обеспечивает СМА СGM. Ранее груз шел сухопутным маршрутом через Семиглавый Мар, Брест и Дуйсбург. Согласно источнику, новая схема позволила снизить стоимость перевозки относительно «Северного коридора» при обеспечении сопоставимых сроков доставки (~30 суток). По данным ERAI, в январе 2026 года общее время в пути по центральному евразийскому коридору по основным маршрутам Китай-Европа составило ~21 сутки.
- Казахстан ускоряет модернизацию ж/д инфраструктуры для увеличения транзита между Китаем и Европой. В 2026 году планируется завершить строительство двух линий\* общей протяженностью 475 км и модернизировать 2,9 тыс. км путей [Синьхуа]. Считается, что это позволит увеличить объем транзитных перевозок на 60%, а срок доставки от границы с Китаем до Каспийского моря сократить с 84 до 55 часов.



# СТАТИСТИКА Ж/Д КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ: ЯНВАРЬ 2026 ГОДА

## Китай-Европа-Китай, 2026 г.

**31,7** тыс. ДФЭ **↑23%** г/г

**87%** доля центрального евразийского коридора

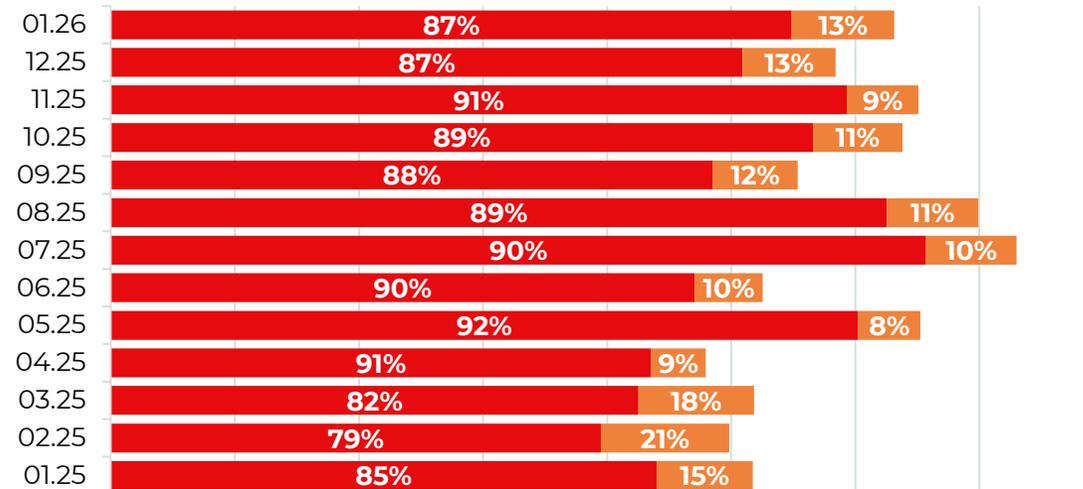
**13%** доля прочих маршрутов

## Центральный евразийский коридор



## Динамика перевозок 2025-2026 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая ТМТМ)



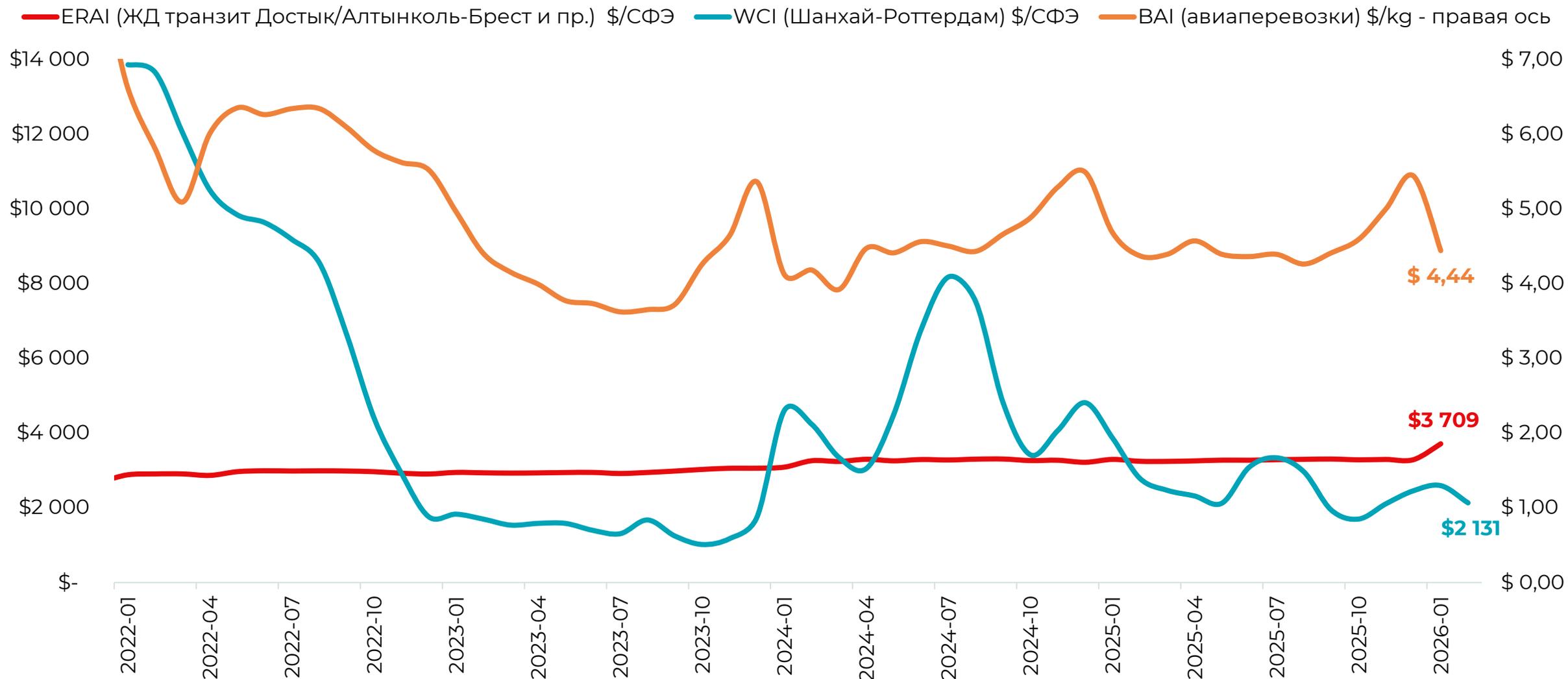
## Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





# СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



# МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: РЫНОК ВХОДИТ В ФАЗУ СЕЗОННОГО ОХЛАЖДЕНИЯ С РИСКОМ ДАЛЬНЕЙШЕГО УХУДШЕНИЯ БАЛАНСА МЕЖДУ СПРОСОМ И ПРЕДЛОЖЕНИЕМ

- Текущая ситуация и ближайшая перспектива: начало сезонного затишья. Рынок остается крайне чувствительным к изменениям внешней среды.
- Спрос на перевозки Азия-Европа на сниженном уровне в связи праздниками в Китае.
- В портах Азии и Европы сохраняются значительные задержки. По информации [Flexport](#), транзитные хабы Азии перегружены в связи с накоплением объемов, отправленных перед праздниками, уровень загрузки терминалов превышает 90%. В Северной Европе ситуация осложняется неблагоприятными погодными условиями. В Роттердаме и Гамбурге контейнерные площадки заняты на >85%, простой контейнеров достигает 7-10 суток. На 19.02.2026 задержки составили: 342 тыс. ДФЭ в Северной Европе (7% м/м) и 1,4 млн. ДФЭ в Северной Азии (32% м/м) [[Linerlytica](#)].
- Существенная корректировка предложения (~40% недельной вместимости, согласно [Flexport](#)), сбои в портах Северной Европы и дефицит оборудования в Китае ограничивают объем предложения, что удерживает спотовые ставки от обвала.
- WCI Шанхай-Роттердам, по состоянию на 19.02.2025, снизился до \$2 109/СФЭ (-16% м/м, -19% г/г) [[Drewry](#)]. WCI Шанхай-Генуя упал до \$2 895/СФЭ. В марте линии, по большей части, попытаются сформировать более высокий ценовой уровень в связи с приближающимися переговорами по контрактам на 2Q2026. По данным [GeekYum](#), средняя спотовая ставка на март составляет от \$2 700/СФЭ. При этом фиксируется существенный разброс в котировках: от \$1 950/СФЭ (Maersk; ETD 05.03.2026) до >\$3 000/СФЭ (EMC, HMM, ONE, OOCL; ETD разные даты в течение месяца).
- ▼ Средне- и долгосрочная перспектива: общий тренд, как и прежде, указывает на растущий дисбаланс между спросом и предложением, усиление конкуренции.
- Согласно прогнозам (слайд 7), в 2026 году снижение спотовых ставок может составить вплоть до 25%, а по контрактным – от 10%.

## Asia-Northern Europe WCI readings

2024 – 2026, \$/FEU





# МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: УЧАСТНИКИ ТОРГОВ ФЬЮЧЕРСАМИ ОЖИДАЮТ СТАВКИ В КОРИДОРЕ \$1 500-2 000 НА ПРОТЯЖЕНИИ БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ 2026 ГОДА

## WCI Шанхай-Роттердам и фьючерсные кривые\*, 2025-2026





# МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ОЖИДАНИЯ АНАЛИТИКОВ НА 2026 ГОД

Источник	Спрос	Предложение	Рыночный баланс и ставки
<a href="#"><u>Xeneta (Ocean Outlook 2026)</u></a>	<b>+3%</b> рост спроса (глобально).	<b>+3,6%</b> рост флота в ДФЭ (глобально).	В базовом сценарии предложение растет быстрее спроса, что давит на рынок. Спотовые ставки могут снизиться на <b>25%</b> (до уровней до начала кризиса судоходства в Красном море), а долгосрочные/контрактные – на <b>10%</b> .
<a href="#"><u>BIMCO (Container Shipping Outlook)</u></a>	<b>+2,5–3,5%</b> рост спроса (глобально; ship demand).	<b>+3,0%</b> рост предложения.	Рынок близок к эквilibriumу, но риски смещены в сторону профицита предложения. Основной риск – возврат к маршрутам через Красное море, что может, по сути, высвободить до 10% флота.
<a href="#"><u>Freightos (What 2025 Means for 2026: Ocean and Air Freight Forecast)</u></a>	Ориентир роста объемов <b>+2,5–3,5%</b> (со ссылкой на BIMCO).	-	Главная развилка 2026 для Азия–Европа, по мнению Freightos, также связана с возвращением к транзиту через Суэцкий канал. Возобновление рейсов может привести к сильным сбоям в европейских хабах и, вероятнее всего, к росту ставок. В ходе устранения последствий и нормализации ситуации ожидается высвобождение вместимости и усиление профицита, падение ставок.
<a href="#"><u>Flexport (Ocean Market Predictions 2026)</u></a>	Рост «на несколько <b>процентных пунктов</b> » по основным трейдам.	Поставки флота: <b>+1,4 млн ДФЭ</b> новой вместимости (~5% мирового флота). Потенциал изъятия предложения через утилизацию судов: <b>&gt;4 млн ДФЭ</b> .	При умеренном спросе и существенном росте предложения перевозчики будут стремиться к контролю рынка через управление мощностями. Также ожидают операционные сбои при начале восстановления транзита через Красное море и затем падение рынка. <b>Прогнозируют существенную волатильность в ценообразовании за счет сильных разбросов по вводимым надбавкам General Rate Increase/Peak Season Surcharge.</b>
<a href="#"><u>Drewry (Container Market Outlook 2026)</u></a>	<b>+1,8%</b> рост контейнерооборота (глобально)	<b>+3,0%</b> рост флота в ДФЭ (глобально).	Рынок входит в фазу структурного избытка предложения. 2026-ой год будет проходить под знаком слабого спроса и падающих ставок. <b>Ожидается дальнейшее падение общемировых фрахтовых ставок (спотовых и контрактных) примерно на 17% в 2026 году</b> , даже с учётом геополитических рисков и сохраняющихся сбоев в цепочках поставок.

# РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

## Тренды в импорте и экспорте

### Смешанные

- 13 февраля 2026 года **Банк России** снизил ключевую ставку до 15,5% годовых на фоне замедления устойчивой инфляции до 4–5% и возвращения экономики к сбалансированному росту. Решение было принято с учётом временного ускорения цен в январе из-за разовых факторов (повышение НДС, акцизов и индексация тарифов), которое не изменило устойчивые показатели инфляции. **Умеренное смягчение денежно-кредитных условий будет способствовать стабилизации потребительского спроса и импортных операций, однако сохранение жёсткой ДКП в 2026 году продолжит оказывать сдерживающее влияние на динамику внешнеторговых перевозок.**
- С 1 июля 2026 года в России вводится система подтверждения ожидания товаров (СПОТ), требующая от импортеров авансовой уплаты НДС до пересечения границы [[Коммерсантъ](#)]. Это создает дополнительную фискальную нагрузку на бизнес и направлено на борьбу с серыми схемами ввоза товаров из стран ЕАЭС. С 21 февраля Казахстан ужесточил требования к электронному предварительному информированию для международных автомобильных перевозчиков: теперь необходимо указывать детализированные данные о грузе, участниках и прикреплять сканы документов [[РЖД-Партнер](#)]. **Оба изменения формируют единый тренд на цифровизацию и ужесточение контроля в ЕАЭС, при этом казахстанские нововведения напрямую затрагивают только автотранспорт, а российская система СПОТ распространяется на все виды транспорта при ввозе из стран союза.**
- Правительство России одобрило проект соглашения о совместном с Китаем строительстве второго главного пути китайской колеи 1435 миллиметров на трансграничном участке железной дороги Забайкальск – Маньчжурия [[Прайм](#)].
- Согласно прогнозу Росатома в 2026 году объем перевозок грузов в рамках СМП увеличится примерно **в два раза** [[Вести](#)]. После пилотного проекта на Чукотке к программе присоединятся еще пять дальневосточных регионов, что позволит нарастить объемы с 160 тыс. тонн в 2025 году до более чем 300 тыс. тонн в 2026-м.
- **Контейнерный индекс ЦЦИ на середину февраля 2026 г. вырос до 6 656 \$/СФЭ (+3% м/м).** Рост показателя обеспечен, прежде всего, ростом ставок на прямые контейнерные поезда из Китая в Россию. Тарифы увеличились в среднем на 300 \$/СФЭ (+6% м/м) на фоне дефицита мест на жд сервисах, а также массовых задержек отправления поездов с китайских станций. При этом ставки морского фрахта из КНР в восточные, западные и южные порты России показали в феврале слабую динамику.

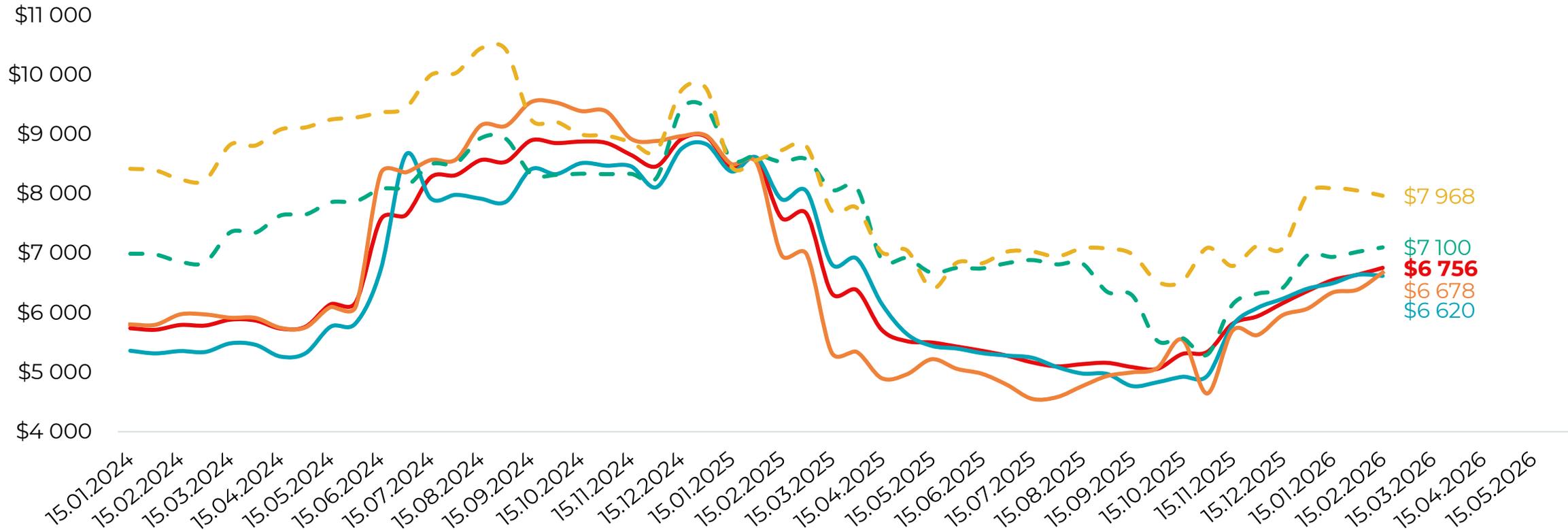
## Прочие тренды

- **Пропускную способность железнодорожного узла Алтынколь — Хоргос на границе Казахстана с Китаем планируется увеличить почти вдвое — с 18 до 33 пар поездов в сутки** [[Forbes](#)]. Это станет возможным благодаря строительству вторых путей на участке Алтынколь — Жетыген и развитию развязок, работы планируется завершить в 2026 году.
- КТЖ планирует провести IPO объемом от \$1 млрд в мае. По данным [Bloomberg](#), КТЖ изучает возможность двойного листинга: на бирже в Казахстане и за рубежом. Она планирует разместить до 25% своих акций.



# КОНТЕЙНЕРНЫЙ ИНДЕКС ЦЦИ НА 16 ФЕВРАЛЯ 2025 Г.: \$6 756 (+3% М/М; -22% Г/Г)

- Контейнерный индекс ЦЦИ
- FI Шанхай - Владивосток - FOR Москва - FOT Москва
- FOR Шанхай - FOR Москва - FOT Москва
- FI Шанхай - Санкт-Петербург - FOT Москва
- FI Шанхай - Новороссийск - FOT Москва



\*Рассчитывается на основе средневзвешенных спотовых ставок на перевозку 40-футового контейнера собственности перевозчика, погруженного на судно или железную дорогу в Шанхае (FI / FOR Шанхай), до склада получателя в Москве (FOT Москва) по четырём маршрутам: через порты Владивостока, Санкт-Петербурга и Новороссийска, а также в прямом железнодорожном сообщении.

# ERAI

Eurasian Rail Alliance Index

**ERAI (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

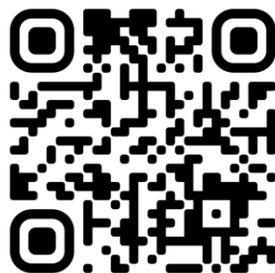
Доллар США / СФЭ

## Периодичность обновления

Ежемесячно

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

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



## Контакты

[info@index1520.com](mailto:info@index1520.com)

Настоящий мониторинг подготовлен командой портала ERAI 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 ERAI с указанием страницы в глобальной сети «Интернет» <https://index1520.com> обязательна как на источник информации. Команда портала ERAI (правообладатель ERAI - 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.