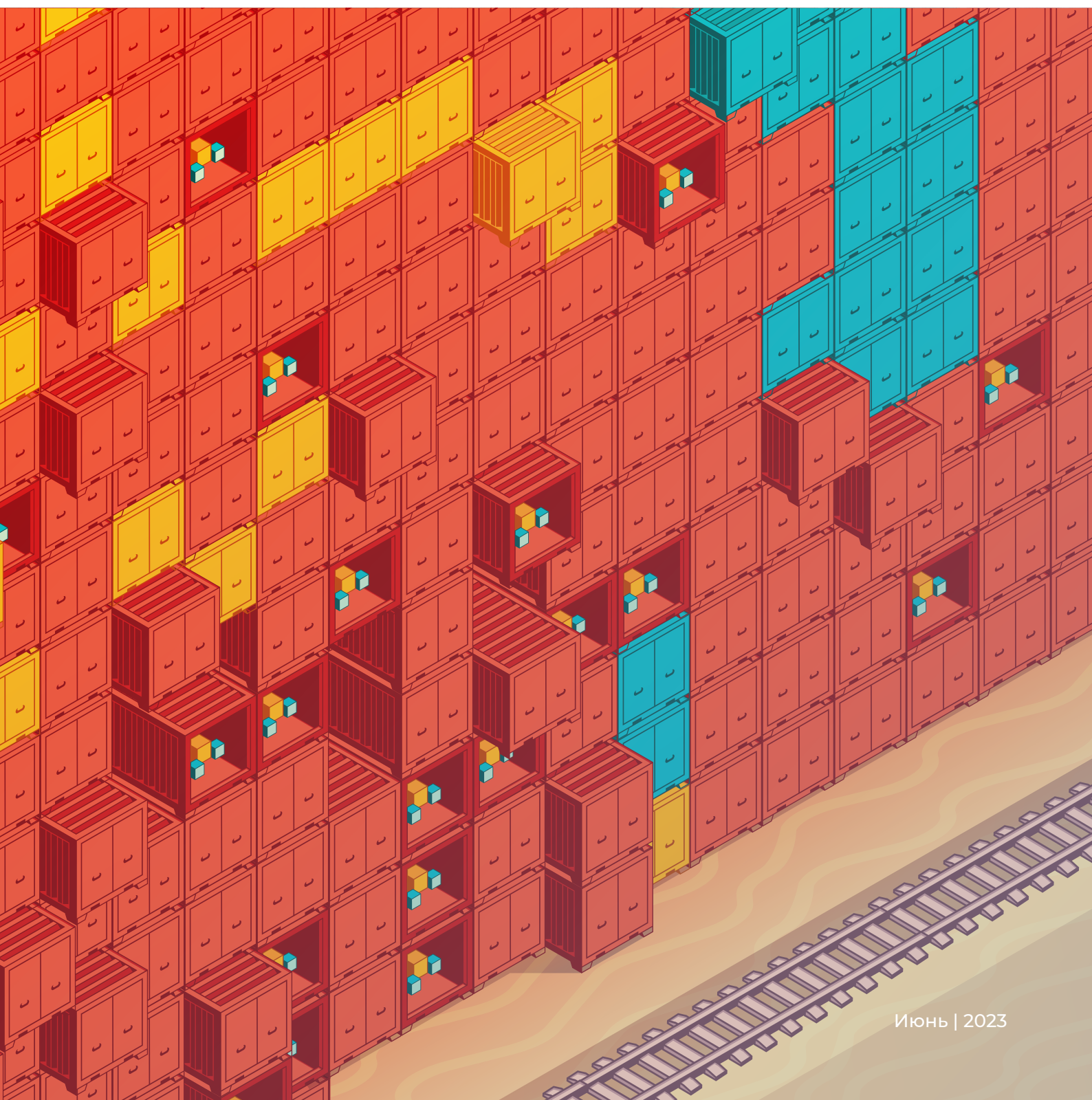


## ИНДЕКС ERA1 КАК ИНДИКАТОР СОСТОЯНИЯ ТРАНЗИТНЫХ Ж/Д КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПРОСТРАНСТВЕ ЕАЭС



---

# Оглавление

Транспортно-логистические индексы как аналитический и маркетинговый инструмент.....	2
Основные индексы трансъевразийских грузоперевозок: WCI, SCFI, FBX, BAI.....	4
Индекс WCI.....	4
Индексы CCFI и SCFI.....	6
Индекс FBX.....	8
Индекс BAI.....	9
История появления и развития индекса ERAI.....	11
Направления развития индекса ERAI.....	14

# ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИНДЕКСЫ КАК АНАЛИТИЧЕСКИЙ И МАРКЕТИНГОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ

Транспортно-логические индексы являются важнейшими индикаторами состояния перевозок по различным направлениям, видам транспорта и другим параметрам. Однако прежде всего любой индекс — это экономический индикатор для принятия решений со стороны грузоотправителей. Важнейшее значение индексы имеют для аналитиков, оценивающих различные способы поставки грузов, создающих основу для принятия решений в сфере логистики грузов. Создание и использование транспортно-логистических индексов несет в себе следующие преимущества.

- 1.** Индексы выступают единым индикатором состояния транспортно-логистического коридора для всех участников рынка.

Транспортно-логистические индексы в качестве своей базовой единицы имеют показатели в виде стоимости провоза определенного количества груза. Индикатором количества, как правило, выступает двадцатифутовый (ДФЭ) или сорокафутовый (СФЭ) контейнер. В случае авиатранспорта применяются другие меры измерения — так называемые ULD, или погрузочные единицы, однако для удобства сопоставления со всем остальным транспортом индексы публикуются в долларах на килограмм. Благодаря их стандартизованности, применению по всему миру, вне зависимости от местоположения груза, его характеристик и способов транспортировки, такие индексы поддаются прямому сравнению между собой, что дает участникам рынка перевозок возможность всегда иметь актуальную информацию и выбирать наиболее оптимальный способ перевозок.

- 2.** Индексы повышают прозрачность и открытость рынка.

На рынке грузовых контейнерных перевозок имеется взаимная заинтересованность между грузоотправителями и грузоперевозчиками по выстраиванию режима открытого функционирования рынка. Достигается это благодаря тому, что среди участников рынка грузовых перевозок существует конкуренция за клиентов, для которой важны оперативность доставки, соблюдение условий сохранности груза вкупе с оптимальной стоимостью перевозки. Такая потребность породила запрос на единые методы оценки рынка в форме индексов. В свою очередь, проникновение индексов в практическую деятельность транспортно-логистических компаний повышает уровень открытости отрасли и прозрачность ценообразования.

### 3. Индекс — это инструмент принятия решений.

Индексы формируются на основе комплекса данных, которые включают себестоимость перевозки, страхование, уровень спроса и предложения и т. д. В этой связи они выступают комплексным показателем, характеризующим не только состояние маршрута, но иногда и состояние отрасли грузоперевозок в целом — в разрезе видов транспорта, регионов. Таким образом, индексы, благодаря своей комплексности, могут использоваться при определении стоимости договоров на оказание транспортно-логистических услуг, а также форвардных контрактов, выступать индикатором состояния отрасли для регуляторов и деловых кругов. То есть индекс превращается в инструмент принятия решений.

Базово индекс отражает стоимость перевозок по тому или иному направлению тем или иным видом транспорта. Однако колебания его показателей могут демонстрировать изменения в состоянии маршрута. К числу таких переменных относятся изменение объемов перевозок, вводимые ограничения на маршруте (например, при борьбе с распространением COVID-19), форс-мажорные обстоятельства (авария контейнеровоза в Суэцком канале), недостаток логистических мощностей или любые другие ограничения. Список причин колебаний котировок может быть достаточно обширным, и именно по этой причине они требуют качественной сопровождающей аналитики.

# ОСНОВНЫЕ ИНДЕКСЫ ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК: WCI, SCFI, FBX, BAI

Возвышение Китая в качестве одной из крупнейших мировых экономик и новой «мастерской мира» радикально изменило положение страны в торгово-логистических цепях. На сегодняшний день Китай является основным мировым производителем по целому ряду товарной номенклатуры, и прежде всего — электроники. Если в 1995 году на Китай приходилось 4% мирового валового производства товаров, то сейчас — порядка 20%. Несмотря на движение экономики страны от «мирового конвейера» и центра по дешевой конечной сборке к производству товаров высокой степени переработки, Китай продолжает оставаться ключевой точкой глобальных логистических потоков, наряду с США и ЕС. Именно поэтому наиболее используемыми индексами являются те, что связывают три производственных центра глобальной экономики: Китай, США и ЕС.

Поскольку основной объем мировой торговли следует морским транспортом, морские индексы являлись исторически основными транспортно-логистическими экономическими индикаторами. В связи с этим основные мировые транспортно-логистические индексы, как правило, оценивают стоимость морского фрахта. При этом наиболее важными являются контейнерные индексы, поскольку именно контейнеризированные грузы лежат в основе мирового разделения труда, именно контейнерами перевозится большая часть несырьевых товаров. С точки зрения глобальной транспортной логистики, связанной с Китаем, наиболее используемыми являются следующие морские индексы: World Container Index (WCI) от Drewry, Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) и China Containerized Freight Index (CCFI), Freightos Baltic Index (FBX) — совместный проект международной компании Freightos и Балтийской биржи, а также индекс авиаперевозок Baltic Air Freight Index (BAI).

## Индекс WCI

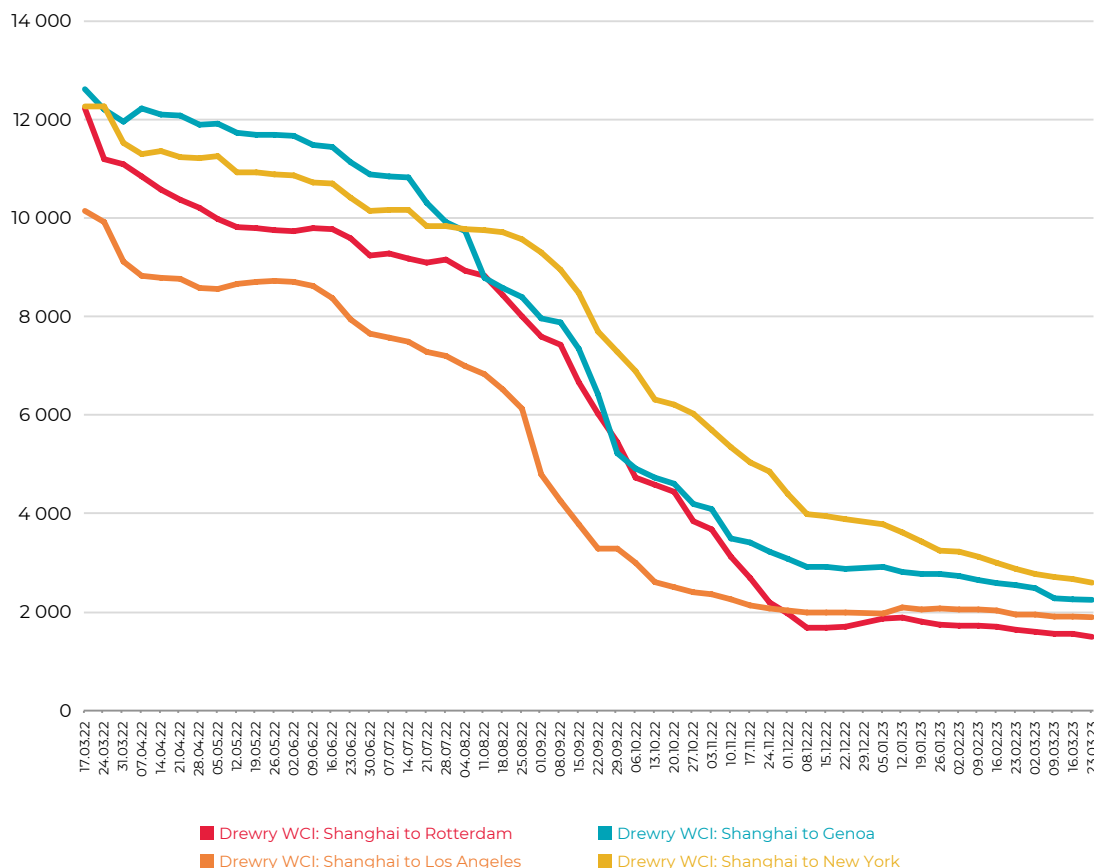
Индекс WCI показывает ставку морского фрахта транспортировки одного СФЭ на спотовом рынке. Индекс был запущен в 2006 году компанией Drewry, основанной в Лондоне в 1970 году, с целью анализа мирового рынка морских грузоперевозок. Индекс WCI обновляется еженедельно и отражает сопоставимые между собой ставки по восьми наиболее используемым морским маршрутам между Востоком и Западом:

- Шанхай — Роттердам
- Роттердам — Шанхай
- Шанхай — Генуя

- Шанхай — Лос-Анджелес
- Лос-Анджелес — Шанхай
- Шанхай — Нью-Йорк
- Нью-Йорк — Роттердам
- Роттердам — Нью-Йорк

На базе этих маршрутов Drewry высчитывает композитный индекс, иллюстрирующий общее состояние морских контейнерных грузоперевозок. В дополнение к контейнерному индексу Drewry также выпускает более нюансированные индексы стоимости мазута, грузооборота портов, простаивающих мощностей к перевозке. Важно отметить, что индекс WCI показывает спотовую ставку, которая может отличаться от стоимости перевозки контейнера по постоянным контрактам, особенно в период волатильности. Основой для определения ставки является опрос порядка тридцати экспедиторов и операторов перевозки.

### DREWRY WCI: ТОРГОВЫЕ МАРШРУТЫ ИЗ ШАНХАЯ (US\$/40FT)



Источник: Drewry Supply Chain Advisors

Преимуществом индекса WCI является его стремление к охвату всех основных морских грузовых контейнерных маршрутов. Компания Drewry одной из первых пришла к пониманию необходимости анализа морских грузовых контейнерных перевозок всесторонне, с применением бенчмаркинга и подготовкой аналитики на основе получаемых данных.

## — Индексы CCFI и SCFI

[China \(Export\) Containerized Freight Index \(CCFI\)](#) — это индекс, который отображает рыночные тенденции в перевозках контейнеров из Китая. Индекс отражает общий уровень контейнерных перевозок в Китае (включая спотовые и долгосрочные), являющийся всеобъемлющими и макроэкономическим. Разработан министерством транспорта Китая.

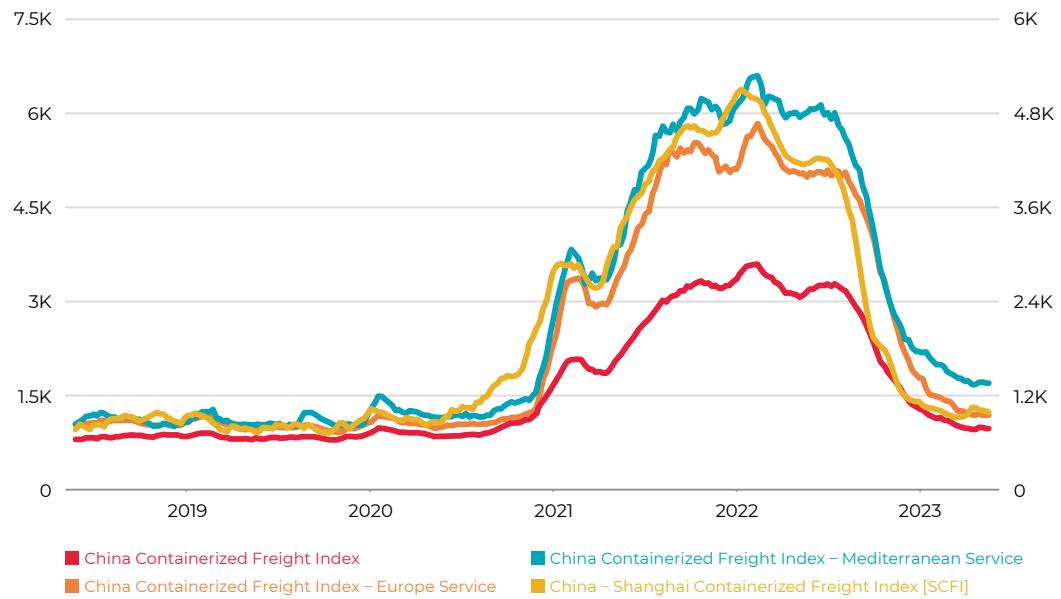
Индекс отталкивается от базового периода 1 января 1998 года со значением в 1000 пунктов и рассчитывается с учетом двенадцати направлений на основании данных крупнейших логистических операторов. Конкретные методы подсчета не раскрываются.

Второй индекс — [SCFI \(Shanghai Containerized Freight Index\)](#) — отражает уровень перевозок на спотовом рынке экспортных контейнерных перевозок в Шанхае. Он является более узконаправленным и чувствительным, чем названный выше индекс. Важно отметить, что спотовая ставка SCFI колеблется в зависимости не от ставок в реальном времени, а от того, что именно перевозчики намерены взять.

Индекс отражает морские ставки фрахта по тринадцати направлениям. Европейское и Средиземноморское направления составляют 20% и 10% от суммарного значения индекса. Отображается в долларах на ДФЭ (для обоих побережий США — в долларах на СФЭ). Данные для индекса предоставляются экспертами, которые работают над CCFI. Источником данных служат мировые линейные судоходные компании, грузоотправители и экспедиторы.

Расчет производится на основании только морского фрахта на условиях оплаты перевозки груза от продавца до порта назначения (CIF/CY-CY), с учетом изменений стоимости топлива, платы за каналы и проливы, сезонность, курсов валют, загрузки портов и т. д. Что [не учитывает](#) индекс (в сравнении с CCFI), так это стоимость внутренних перевозок, доплату за происхождение из Южного Китая, таможенные сборы США, портовые расходы и т. д.

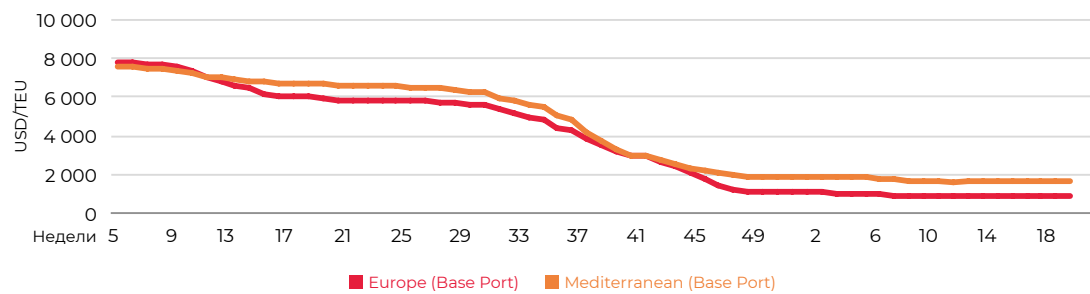
## СРАВНЕНИЕ МАРШРУТОВ CHINA CONTARIZED FREIGHT INDEX



Источник: Drewry Supply Chain Advisors

На графике выше представлена пятилетняя динамика сводного индекса CCFI и его составляющих по направлению Европы и Средиземного моря, а также сводный индекс SCFI. Разбивка последнего индекса по направлениям за 2022–2023 годы представлена на графике ниже.

## SHANGHAI CONTAINERIZED FREIGHT INDEX (SCFI) 2022-2023



Источник: Shanghai Shipping Exchange

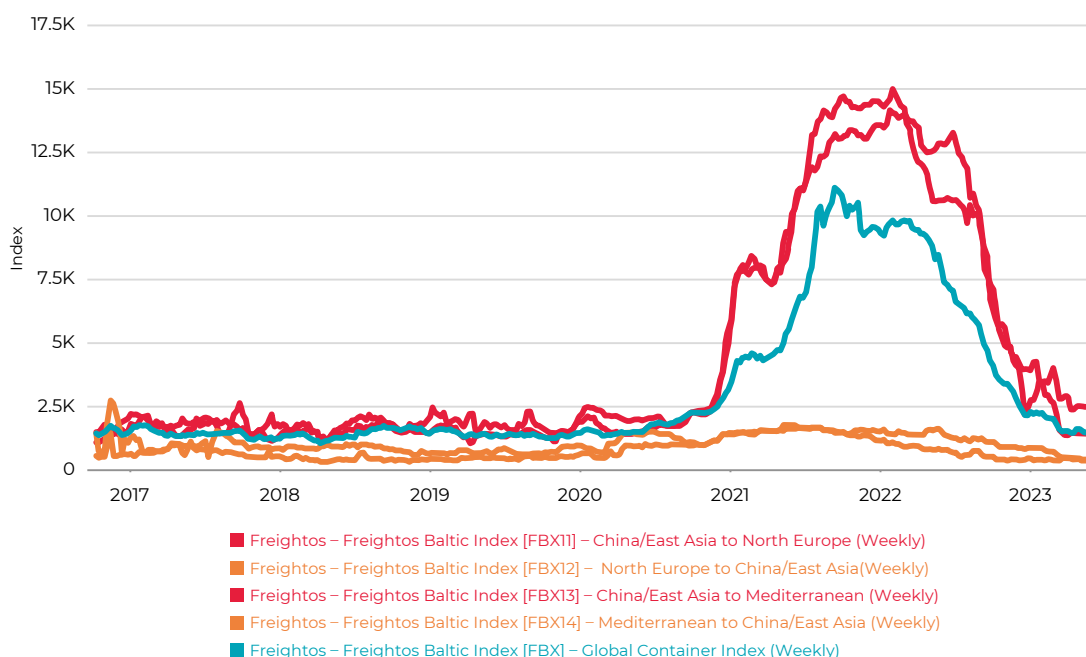


## Индекс FBX

Индекс [Freightos Baltic Index](#) (FBX) является международным индексом спотовых ставок морского фрахта для сорокафутовых (СФЭ) контейнеров по двенадцати направлениям. Разработан [Балтийской биржей](#) в сотрудничестве с платформой Freightos.

Цены, используемые в индексе, представляют собой скользящие краткосрочные спотовые тарифы на все виды грузов и связанные с ними надбавки между перевозчиками, экспедиторами и грузоотправителями большого объема. Расчет производится с применением медианы и учетом объемов деятельности перевозчиков. Всё это позволяет публиковать индекс на ежедневной основе.

### СРАВНЕНИЕ МАРШРУТОВ FREIGHTOS BALTIC INDEX



Источник: MacroMicro

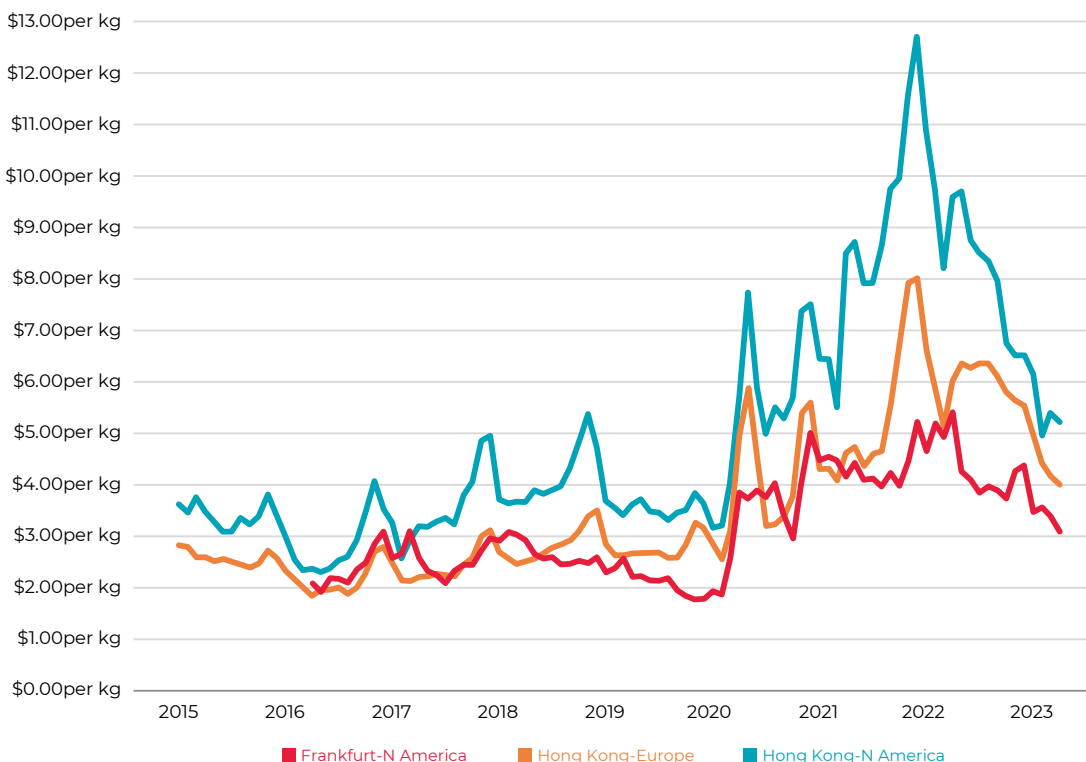
На графике выше отчетливо видна картина, сложившаяся при контейнерном кризисе 2021–2022 гг., когда объемы экспорта товаров, которые могут быть перевезены в контейнерах, сильно превышали объемы импорта. Это приводило к дефициту контейнеров и, соответственно, к росту стоимости фрахта из Китая. В направлении Китая же, напротив, стоимость фрахта практически не менялась — это подтверждают зеленые линии на графике, отображающие индексы из Европы и Средиземноморья.

## Индекс BAI

[Baltic Air Freight Index \(BAI\)](#) отражает еженедельные тарифы на перевозку генеральных грузов. Измеряется в долларах на килограмм.

Индекс BAI предоставляет средние оценки грузов на семнадцати основных воздушных торговых маршрутах и основан на данных о сделках, представленных глобальными экспедиторами. Он был запущен в 2016 году и широко известен на рынке грузовых авиаперевозок. За это время он зарекомендовал себя как надежный и независимый источник рыночных фрахтовых ставок.

### МАРШРУТЫ BALTIC AIR FREIGHT INDEX



Источник: Baltic Air Freight Indices

Среди сильных сторон BAI Index можно выделить частоту обновлений, которая позволяет точнее отслеживать изменения конъюнктуры, способствует повышению степени прозрачности рынка. Помимо этого, индекс играет свою роль в стандартизации цен, упрощая для клиентов тем самым процесс сравнения цен и выбора наиболее выгодного способа доставки. Среди недостатков можно выделить ограниченность данных, так как они собираются от определенного круга авиакомпаний и грузовых агентств, что может не полностью коррелировать с положением дел на рынке. Кроме того, он учитывает лишь авиационные перевозки, а значит имеет ограниченность внутри своей сферы.

Несмотря на эти недостатки, BAI Index является важным инструментом для мониторинга изменений цен на авиаперевозки грузов и обеспечения прозрачности на рынке.

Что касается железной дороги, специфика формирования ж/д сети и географические ограничения делают данный вид транспорта более региональным, что затрудняет проведение глобальной оценки и формирование сводных индексов. Тем не менее одним из первых таких индексов стал ERAI — композитный индикатор стоимости транзитных контейнерных перевозок в евразийском железнодорожном коридоре по территории ЕАЭС в сообщении Китай — ЕС и ЕС — Китай.

# ИСТОРИЯ ПОЯВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ИНДЕКСА ERAI

С момента своего создания индекс ERAI стал важным инструментом повышения информированности о рынке трансевразийских железнодорожных контейнерных перевозок. Особенно важным преимуществом данного индикатора является предоставляемая им возможность сопоставить стоимость перевозок железнодорожным и морским путем между точками консолидации грузов на противоположных концах Евразии, предоставляя таким образом игрокам рынка информацию о наиболее оптимальном в каждом отдельном случае методе перевозки.

Согласно разработанной концепции, индекс транзитных железнодорожных перевозок (ERAI) — композитный индикатор стоимости транзитных контейнерных перевозок в евразийском железнодорожном коридоре по территории ЕАЭС в сообщении Китай — Европа и Европа — Китай.

В конце 2019 года для продвижения индекса, а также предоставления участникам рынка наглядной и исчерпывающей новостной и аналитической информации был создан портал [www.index1520.com](http://www.index1520.com), на котором размещаются стоимостные данные о трансевразийских перевозках, сроках доставок грузов, видах и объемах перевезенной продукции за интересующий отчетный период, статистические данные об углеродном следе по видам транспорта, а также актуальные аналитические обзоры и новости. С 2021 года статистические данные и сам индекс обновляются на еженедельной основе.

На текущий момент индекс ERAI получил широкое распространение на международных транспортных площадках. Данные индекса включаются в обзоры международного аналитического агентства Drewry.

Растет число участников рынка железнодорожных транзитных контейнерных перевозок по территории России, Казахстана, Беларуси. Грузоотправители, грузополучатели и транспортно-экспедиторские компании испытывают потребность в регулярном доступе к актуальной информации о рынке.

По этой причине в дополнение к композитному созданы субиндексы, отражающие индикативную стоимость перевозки контейнера по направлениям, в частности Запад — Восток (ERAI East) и Восток — Запад (ERAI West).

В целях соотнесения стоимости провоза грузов при помощи железнодорожного транзита со стоимостью транспортировки морским транспортом в контейнерах из стран Юго-Восточной Азии в Европу на портале индекса ERAI представлены показатели индекса World Container Index (WCI), рассчитываемого международным аналитическим агентством Drewry.

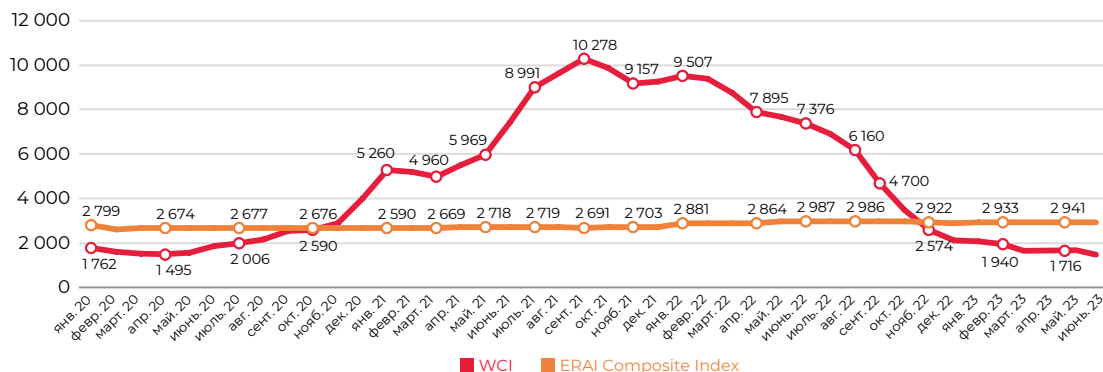
Значение индекса ERAI зависит от множества факторов:

- тарифы ОАО «Российские железные дороги», АО «НК «Казакстан темір жолы» и ГО «Белорусская железная дорога»;
- стоимость использования фитинговых платформ;
- стоимость терминальных услуг;
- скорость и время в пути;
- загруженность инфраструктуры и др.

Таким образом, грузоотправители, получающие на регулярной основе информацию о значении ERAI, имеют достаточный объем актуальных обновляемых данных для принятия решения о выборе способа доставки и о стоимости доставки контейнерных грузов в сообщении Азия — Европа — Азия.

Eurasian Rail Alliance Index отражает индикативную средневзвешенную стоимость перевозки одного СФЭ по всем маршрутам коридора «граница КНР — граница ЕС». Стоимость перевозки контейнера диверсифицируется в зависимости от географии маршрута и его направления (из Азии в Европу или из Европы в Азию).

### ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИНДЕКСОВ ERAI И WCI В ПЕРИОД ЯНВАРЬ 2020 — ИЮНЬ 2023



Источник: расчеты авторов на основе данных Index1520

На фоне внешних шоков, таких как пандемия COVID-19, карантинные ограничения, аварии наподобие блокировки Суэцкого канала контейнеровозом Ever Given, усложнение международно-политической обстановки, евразийские железнодорожные перевозки показали стабильность работы. В этой связи низкая волатильность индекса ERAI является отражением надежности континентальных способов перевозки и евразийского ж/д маршрута.

В промежутке между ноябрем 2020 года и ноябрем 2022 года наблюдалось неординарное положение дел на рынке перевозок, когда стоимость отправки контейнера между точками консолидации грузов в Китае и Европе железнодорожным транспортом оказалась ниже, чем морским, показывавшим в то время существенную волатильность. При этом цена на перевозки железнодорожным транспортом оставалась стабильной. К примеру, изменение показателей индекса ERAI между маем и сентябрем 2021 года составило 22 доллара, а рост показателей индекса WCI в сопоставимый период составил 5318 долларов с более чем двукратным падением всего через год.

Таким образом, показатели евразийских железнодорожных контейнерных перевозок, пройдя своеобразный стресс-тест, доказали свою стабильность и прогнозируемость. Это качество является важным для построения долгосрочных договоренностей, повышает привлекательность отрасли среди инвесторов, дает грузоотправителям дополнительную возможность обезопасить себя от внешних форс-мажорных обстоятельств и открывает перспективы для дальнейшего планомерного развития контейнерных перевозок на пространстве 1520.

# НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНДЕКСА ERAI

За последние годы индекс ERAI претерпел ряд изменений, связанных с расширением контент-наполнения и функционала портала. Повестка декарбонизации и устойчивого развития, один из транспортных мегатрендов последних лет, обеспечивает железнодорожному транспорту дополнительные экологические преимущества. В связи с этим на портале ERAI был запущен [счетчик CO<sub>2</sub>](#), отображающий количество произведенных в процессе перевозки грузов выбросов в атмосферу. Счетчик автоматически подсчитывает значение выбросов при перевозке того же объема грузов морским, автомобильным и воздушным транспортом, тем самым давая возможность сравнить данные показатели.

Еще одним направлением развития стали аналитика и контент-наполнение портала, включая предоставляемые статистические данные. На сегодняшний день индекс ERAI является единственным индексом ж/д грузоперевозок на пространстве ЕАЭС, который не только предоставляет актуальную ставку перевозки контейнера от границы до границы, но и обеспечивает пользователя подробной статистикой перевезенных по евразийскому маршруту грузов. Была проведена работа по уточнению статистики, уменьшению количества ошибок и актуализации справочников с учетом обновлений каталога ТН ВЭД и ГНГ от 2022 года. В перспективе планируется улучшение интерфейса и функционала раздела, чтобы сделать его более удобным инструментом для аналитической работы и принятия решений грузоотправителями.

Раздел «Аналитика» портала ERAI продолжает отражать актуальные тенденции развития трансъевразийских грузоперевозок. Предназначенный для профессионалов аналитический раздел регулярно пополняется новыми статьями, преимущественно из иностранных источников, а также уникальными собственными обзорами ERAI с уклоном в торговую и транспортную тематику. Преимуществом портала является тот факт, что информация предоставляется на трех языках: русском, английском и китайском. Это позволяет донести актуальные сведения до пользователей из самых разных уголков Евразии, от Роттердама до Шанхая, от Санкт-Петербурга до Алматы. Таким образом, аналитический контур ERAI содержит основную информацию для эффективного погружения в транспортно-логистическую сферу пространства ЕАЭС в одном месте с удобным тематическим разделением. Работа по углублению и расширению контента портала будет продолжаться.

При всех новшествах ядром портала остается сам индекс ERAI, который уже зарекомендовал себя как удобный инструмент и витрина быстроразвивающегося евразийского ж/д транзитного маршрута. Однако дальнейшее развитие индекса будет сопряжено с подключением к его формированию транспортно-логистических компаний, работающих в сегменте «от двери до двери» и на альтернативных маршрутах. Включение в индекс плеча от границы ЕАЭС до конечного пункта в Европе или Китае и в обратном направлении приведет к формированию уникального для ж/д перевозок комплексного индекса, равного лучшим морским индексам с точки зрения предоставляемой информации. В то же время расширение индекса на северные маршруты, задействующие для перевозки Транссибирскую магистраль, позволят трансформировать индекс ERAI во флагманский индикатор состояния трансъевразийских грузоперевозок от границы до границы.

Расширение самого индекса ERAI вкупе с улучшением функционала портала, активным продвижением индекса на китайскую и европейскую аудиторию является магистральным направлением развития на ближайшие годы. Однако для практического воплощения подобного проекта требуется приверженность всех участников евразийского рынка ж/д контейнерных грузоперевозок повышению прозрачности рынка и совместным усилиям по привлечению международных грузоотправителей.

Евразийский ж/д маршрут стал уникальным и успешным, подлинно интеграционным проектом железных дорог Беларуси, России и Казахстана. Поэтому развитие индекса ERAI как воплощения данного проекта является общим благом для всех задействованных в кооперации компаний. Общее позиционирование и обмен информацией для формирования комплексного индекса ERAI+ станет весомым подспорьем для привлечения новых грузоотправителей и обеспечит эффект синергии для транспортно-логистической отрасли ЕАЭС и смежных индустрий.