



Eurasian Rail Alliance Index

МОНИТОРИНГ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕВРАЗИИ

ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПЕРВУЮ ПОЛОВИНУ ОКТЯБРЯ

Объемы
перевозок



Стоимость
перевозок



Морские
перевозки



Ж/Д
перевозки



Прочие тренды
логистики



Выпуск 15: 9 октября 2025 → Выпуск 16: 23 октября 2025

Период сбора информации: 25.09.2025 – 08.10.2025

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Перспективы спроса

Негативные

- В сентябре производственный PMI Китая вырос с 50,5 до 51,2, достигнув максимального уровня за полгода [S&P Global]. Основным драйвером стало ускорение роста новых заказов, включая экспортные, которые впервые с марта вернулись к положительной динамике. Рост может быть связан с активизацией внутрирегиональных и прочих экспортных направлений (Южная Америка, Африка), где ранее наблюдался устойчивый спрос на перевозки. Увеличение заказов привело к активному пополнению запасов и росту объемов производства. Предприятия Китая нарастили закупки сырья самыми высокими темпами с ноября 2024 года.
- Производственный PMI еврозоны в сентябре опустился до 49,8 против 50,7 в августе, зафиксировав ухудшение деловой активности на фоне снижения объёма новых заказов и сокращения занятости [S&P Global]. Новый экспортный спрос сокращается третий месяц подряд, особенно для предприятий из Германии, Франции и Италии. В целях оптимизации запасов компании массово сократили объемы закупок. Деловые ожидания остались позитивными, но достигли минимума с апреля.
- Европейская комиссия одобрила введение 50% пошлины на импорт стали – вдвое выше действующего уровня, применяемого после исчерпания квот. Также будет существенно сокращён объём беспошлинного ввоза – на 44% по сравнению с 2024 годом, до 18,35 млн тонн [Bloomberg]. Меры направлены на защиту внутреннего рынка от переизбытка дешевой стали, прежде всего из Китая. Вместе с этим ЕС рассчитывает договориться с США о снижении действующих пошлин на европейскую сталь и о выработке общей позиции в отношении Китая.
- По итогам января-сентября объем ж/д контейнерных перевозок Китай–Европа–Китай сократился на 22% г/г. По итогам сентября суммарный объем перевозок по всем конкурентным маршрутам снизился на 26% г/г и на 20% м/м. Спад объемов в сентябре относительно августа связан в основном со снижением в центральном евразийском коридоре. В сентябре в рамках коридора TMTM серьезной проблемой стало скопление нескольких тысяч порожних контейнеров в Азербайджане, Грузии и Казахстане – компании не могут найти груз для их обратной отправки в Китай [Argus].
- Спрос на морские перевозки по направлению Азия–Европа остаётся слабым. Согласно Flexport, признаков восстановления после «Золотой недели» не ожидается.

Тренды по стоимости перевозки

Смешанные

- WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю снизился на 7% - до \$1 613/СФЭ (-32% м/м, -58% г/г) [Drewry]. Фрахтовые ставки вернулись к минимумам, последний раз наблюдавшимся в конце 2023 года. На середину октября перевозчики объявили об общем повышении ставок (GRI), но вероятность реализации этих мер невысока. По данным GeekYum, на вторую половину октября большинство перевозчиков котирует предложения в диапазоне \$1 800-2 100/СФЭ.
- Фьючерсные котировки сигнализируют о скорой стабилизации рынка с последующим плавным ростом до конца года. В частности, ставки на направлении Азия-Европа могут снизиться до ~\$1 500/СФЭ к концу октября с ростом до ~\$2 200/СФЭ в конце года.

Прочие тренды

- Завершено строительство сербского участка высокоскоростной железной дороги Белград-Будапешт - флагманского проекта инициативы «Один пояс - один путь» в Европе [Xinhua]. Венгерский участок, как ожидается, будет достроен в 2026 году.



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

Китай-Европа-Китай, 2025 г.

258,9 тыс. ДФЭ ↓ **22%** г/г

88% доля центрального евразийского коридора

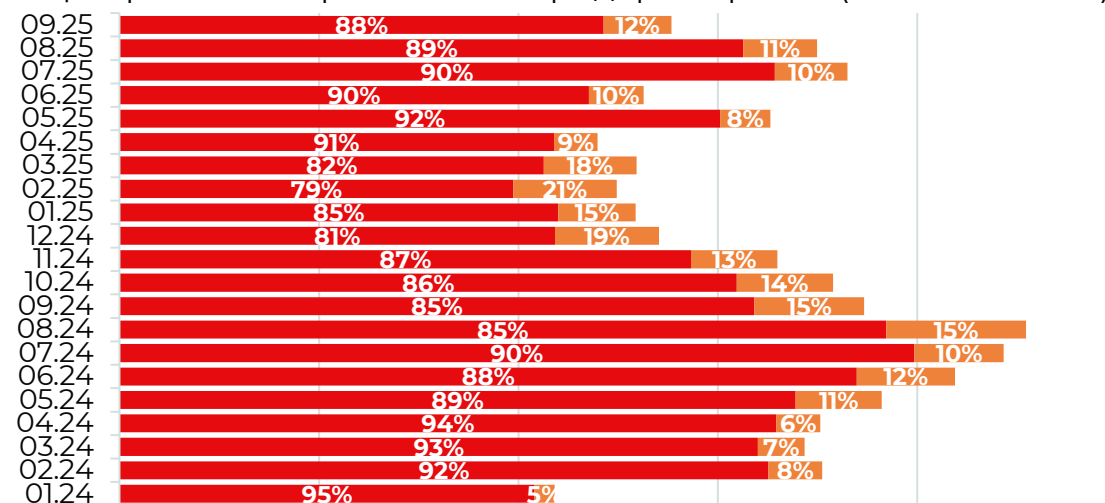
12% доля прочих маршрутов

Центральный евразийский коридор



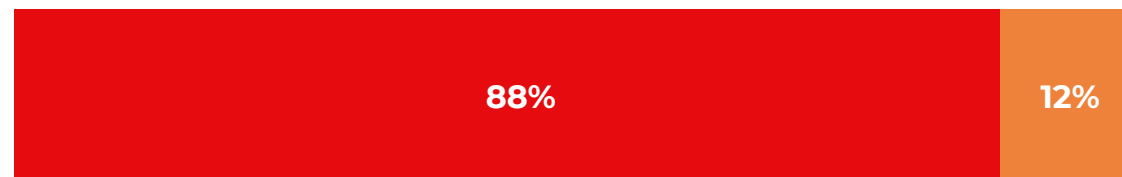
Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая ТМТМ)



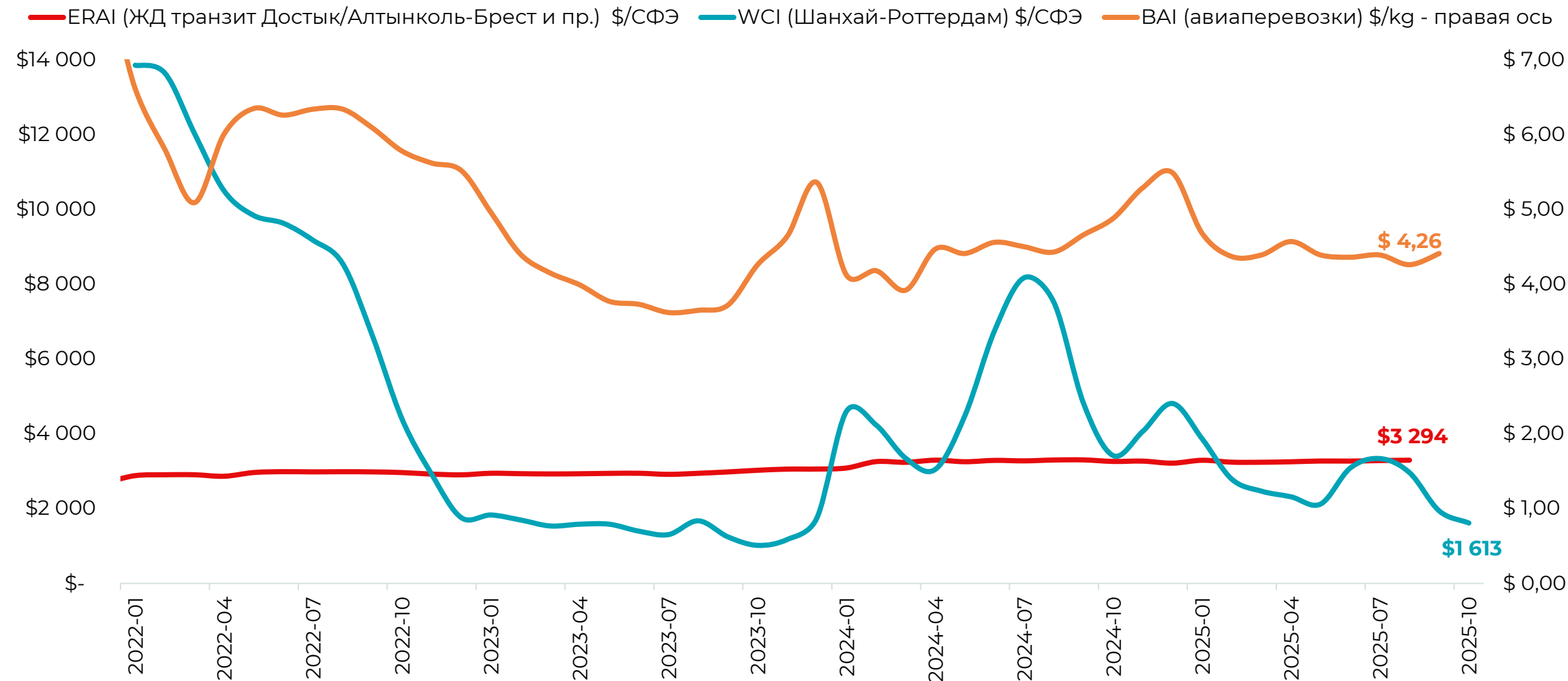
Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: УКРЕПЛЕНИЕ НИСХОДЯЩЕГО ТРЕНДА НА РЫНКЕ

▼ Текущая ситуация и ближайшая перспектива: рынок остается под давлением на фоне избытка провозных мощностей. До конца октября и, вероятно, ноября, тренд будет носить устойчивый характер.

- **Спрос на морские перевозки по направлению Азия–Европа остаётся слабым.** Согласно [Flexport](#), признаков восстановления после «Золотой недели» не ожидается.
 - **На октябрь линии заявили о сокращении провозных мощностей на 20-25%, однако, несмотря на это, рынок остаётся перенасыщенным.** По ожиданиям [DHL Global Forwarding](#), сложившийся баланс на рынке продлится до декабря.
 - **WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю снизился на 7% - до \$1 613/СФЭ (-32% м/м, -58% г/г) [[Drewry](#)].** Фрахтовые ставки вернулись к минимумам, последний раз наблюдавшимся в конце 2023 года. На середину октября перевозчики объявили об общем повышении ставок (GRI), но вероятность реализации этих мер невысока. По данным [GeekYum](#), на вторую половину октября большинство перевозчиков котирует предложения в диапазоне \$1 800-2 100/СФЭ.
 - **В портах продолжают наблюдаться задержки. В Азии ситуация осложняется устойчивым спросом на внутрирегиональные перевозки, а также в направлении Южной Америки и Африки, дополнительно усугубляемая экстремальными погодными условиями в Южном Китае, Вьетнаме и других странах региона.** В Европе сохраняются структурные ограничения, в первую очередь связанные с возможностями по вывозу из портов [[DHL Global Forwarding](#)]. На 05.10.2025 задержки составили 1,4 млн ДФЭ в Северной Азии (18% м/м) и 424 тыс. ДФЭ в Северной Европе (158% м/м) [[Linerlytica](#)].
- ▼ Средне- и долгосрочная перспектива: общий тренд, как и прежде, указывает на растущий дисбаланс между спросом и предложением, усиление конкуренции.
- По оценкам [Sea-Intelligence](#), пик избытка мощностей придется на 2027 год, достигнув 10%. К 2028 году уровень снизится до 5%.

Индексы WCI Азия-Северная Европа

2024 – 2025, \$/СФЭ



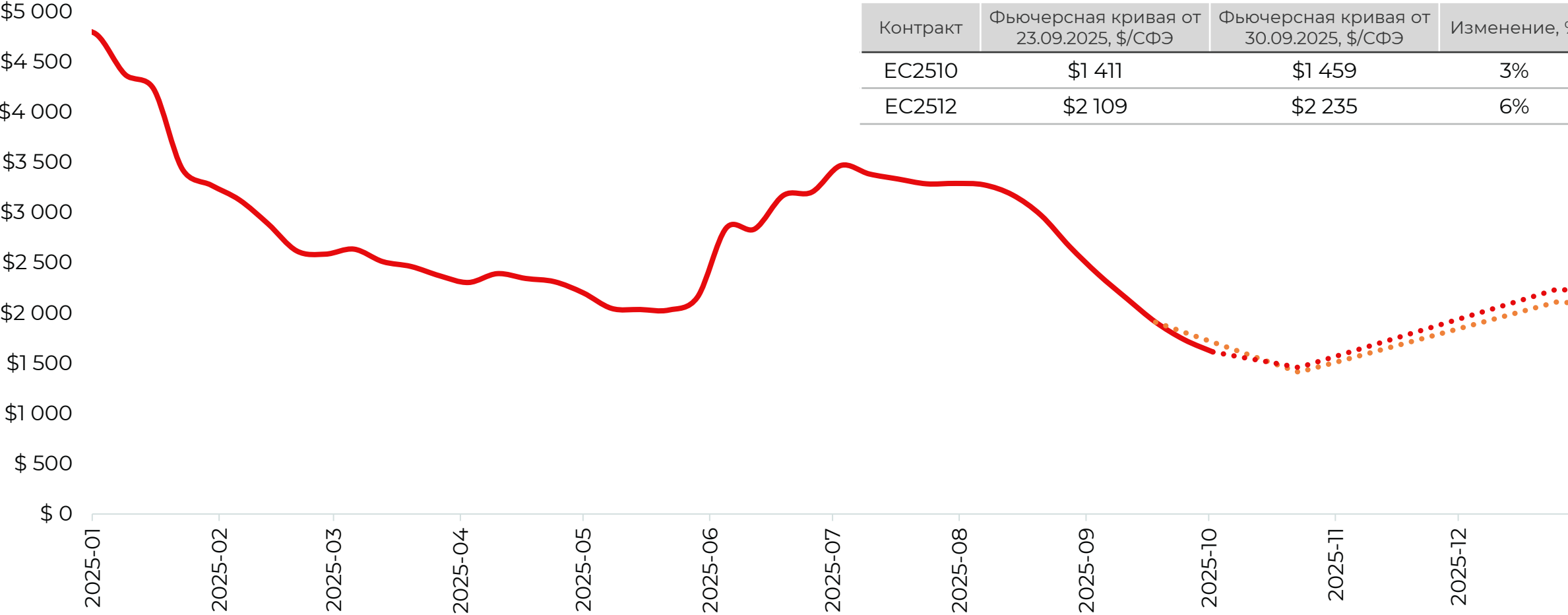


МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ФЬЮЧЕРСНЫЕ КОТИРОВКИ СИГНАЛИЗИРУЮТ О СКОРОЙ СТАБИЛИЗАЦИИ РЫНКА С ПОСЛЕДУЮЩИМ ПЛАВНЫМ РОСТОМ ДО КОНЦА ГОДА

— WCI Шанхай-Роттердам, \$/СФЭ

..... Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 23.09.2025, \$/СФЭ

..... Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 30.09.2025, \$/СФЭ



РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

Тренды в импорте и экспорте

Смешанные

- Минфин России предложил повысить НДС с 20% до 22% с 1 января 2026 года. Необходимость такого шага ведомство объяснило нуждами обороны и социальными обязательствами перед россиянами. Льготную ставку 10% предлагается сохранить для всех социально значимых товаров [[Коммерсантъ](#)]. Глава Банка России Эльвира Набиуллина допустила краткосрочную реакцию цен на повышение ставки НДС до 22%. При этом устойчивого ускорения инфляции не будет [[Коммерсантъ](#)].
- Продажи новых легковых автомобилей в России за сентябрь 2025 года составили 122,66 тыс. штук, демонстрируя незначительный рост к августу (+0,3%), но снижаясь на 18,7% г/г. За девять месяцев объем рынка достиг 895,9 тыс. автомобилей, что ниже на 22,4% г/г. Ожидается, что в октябре продажи вырастут до 130-140 тыс. единиц из-за опасений покупателей относительно предстоящего повышения утильсбора, а по итогам года рынок может достичь 1,2-1,3 млн проданных автомобилей [[АВТОСТАТ](#)].
- В 3Q2025 года грузовой автотрафик через российскую границу (без учета ЕАЭС) сократился на 7,8% г/г, составив 428,1 тыс. машин. За девять месяцев перевозки уменьшились на 7,5% г/г, достигнув 1,2 млн единиц. При этом китайское направление показало рост: за девять месяцев прирост +22% г/г, обеспечивая 40% всего автотрафика. Экспортный поток из России в Китай вырос на 38% г/г [[InfraNews](#)].
- Минтранс России разработал поправки в Устав железнодорожного транспорта, вводящие для грузоотправителей договоры формата «вези или плати» [[InfraNews](#)]. Согласно новым правилам, компании будут обязаны оплачивать провозные платежи за весь согласованный с РЖД объем перевозок, даже если груз не был фактически предъявлен. Это позволит РЖД гарантированно загружать создаваемые инфраструктурные мощности и создаст условия для развития железнодорожной сети. Общественные обсуждения проекта продлятся до 15 октября.
- По состоянию на начало октября, на железнодорожной границе Казахстана с Россией отмечалась напряженная обстановка. Для досмотра было задержано не менее 30 поездов. При этом транзитные составы в Европу не затрагивались, а поставки с китайских станций Достык и Алтынколь продолжались в штатном режиме [[Vedexx](#)]. На данный момент поезда следуют без задержек.
- Импортные ставки в мультимодальном сообщении Китай-Москва остаются практически неизменными на протяжении месяца, средняя стоимость перевозки через порты Дальнего Востока составляет ~\$4 000/СФЭ (SOC). Однако, ставки на прямые ж/д перевозки несколько возросли (+\$400/СФЭ) и находятся на уровне ~\$5 000(SOC).
- В январе – сентябре 2025 года по сети РЖД во всех видах сообщения было перевезено 5 млн. 634,2 тыс. ДФЭ (груженых и порожних), снижение на 4% г/г [[РЖД](#)]. При этом объем перевозок в сентябре составил 608,2 тыс. ДФЭ, снижение на 1,9% м/м.

Прочие тренды

- Прогнозы по контейнерному рынку на 2026 год варьируются от стагнации до умеренного роста. Большинство экспертов ожидают, что объемы перевозок останутся близки к уровню 2025 года или покажут прирост не более 3–5%. Существенное восстановление ставок и более заметная положительная динамика ожидаются не раньше второй половины 2026 года [[РЖД-Партнер](#)].
- В Казахстане 30 сентября состоялся досрочный запуск вторых путей на ключевой железнодорожной линии «Достык-Мойынты» протяженностью 836 км, ведущей к границе с Китаем. Реализация проекта увеличила пропускную способность участка в пять раз — с 12 до 60 пар поездов в сутки, что ускорит грузовые перевозки как между Казахстаном и Китаем, так и в транзите через Россию [[TRANS.RU](#)].



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СОХРАНЯЕТСЯ СНИЖЕНИЕ ПО ВСЕМ ВИДАМ СООБЩЕНИЯ КРОМЕ ЭКСПОРТНОГО. ВТОРОЙ МЕСЯЦ ПОДРЯД ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК НИЖЕ 2023 ГОДА

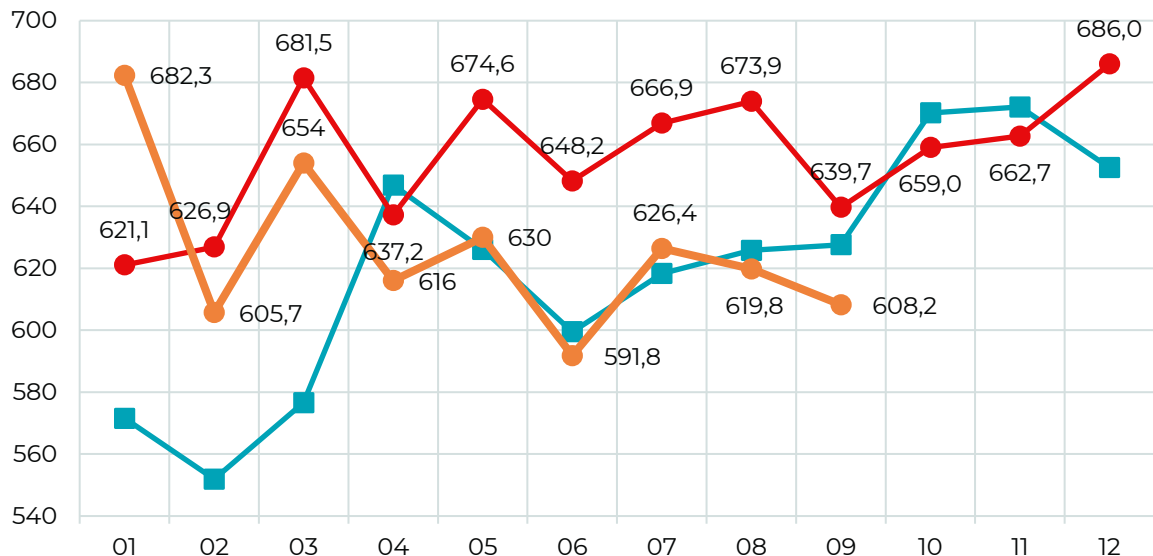
■ В январе – сентябре 2025 года по сети РЖД во всех видах сообщения было перевезено 5 млн. 634,2 тыс. ДФЭ (груженых и порожних), снижение на **4%** г/г [РЖД]. При этом объем перевозок в сентябре составил 608,2 тыс. ДФЭ, снижение на **1,9%** м/м.

• В том числе за 9 месяцев во внутреннем сообщении отправлено 1 млн 976,3 тыс. ДФЭ (**-5,1%**), в экспортном – 1 млн 180,6 тыс. ДФЭ (**+7,6%**).

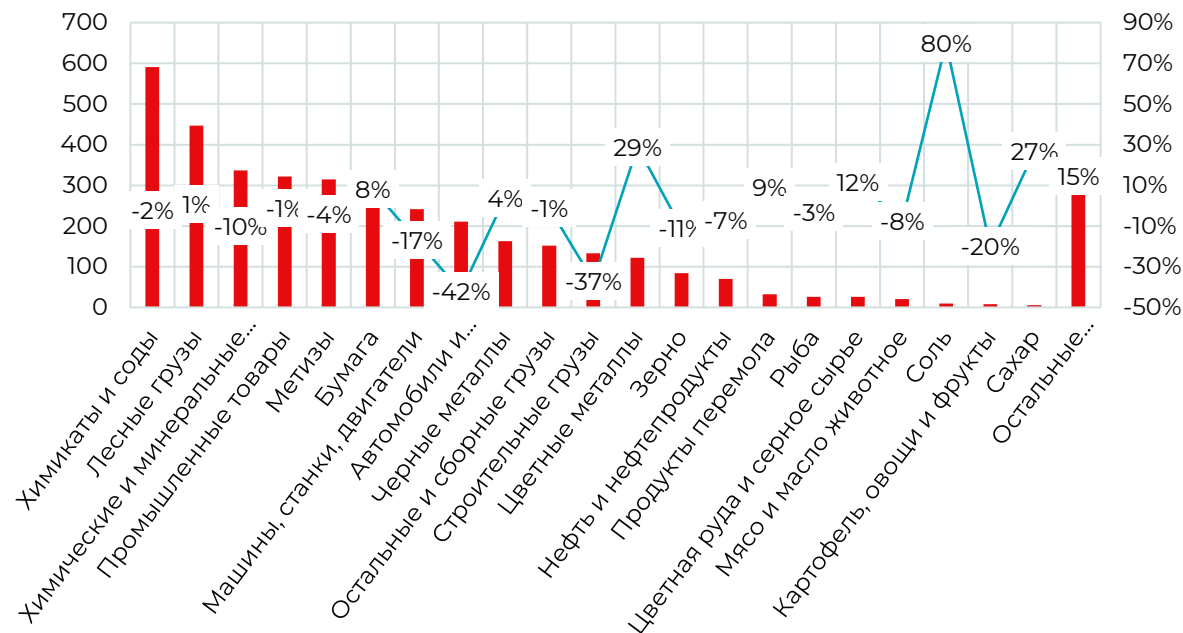
Перевозки контейнеров (груженых и порожних) по сети РЖД

2023 – 2025, тыс. ДФЭ

■ 2023 ■ 2024 ■ 2025



■ Объемы перевозок (левая ось) — Изменение г/г (правая ось)





Eurasian Rail Alliance Index

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

Единица измерения индекса

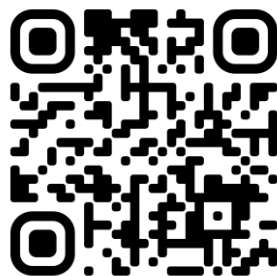
Доллар США / СФЭ

Периодичность обновления

Ежемесячно

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

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



Контакты

info@index1520.com

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

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