



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 23: 29 января 2026 → Выпуск 24: 12 февраля 2026

Период сбора информации: 15.01.2026 – 28.01.2026

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

- Экономика Китая в 2025 году выросла на **5,0%** г/г, достигнув целевого ориентира правительства [[Reuters](#)]. Рост был обеспечен в основном за счет высоких показателей промышленного производства (**5,9%**) и экспорта (**5,5%**). Потребительский спрос показал более сдержанную динамику (**3,7%**). Экспортно-ориентированная модель роста привела к образованию рекордного торгового профицита КНР в размере \$1,2 трлн. Рост дисбаланса в торговле с ЕС повышает вероятность ужесточения протекционистских мер со стороны европейских регуляторов.

Перспективы спроса

Смешанные

- В январе 2026 года промышленное производство в еврозоне вернулось к скромному росту. Индекс выпуска НСOB Eurozone Manufacturing PMI Output поднялся до **50,2** после спада в декабре, но общий производственный PMI остался в зоне сокращения (**49,4**) [[S&P Global](#)]. Экспортные заказы вновь снизились, пусть и менее резко, чем в декабре. Это указывает на сохраняющуюся слабость внешнего спроса, в том числе со стороны Азии, и не даёт сигналов об оживлении отправок из Европы в Китай в краткосрочной перспективе.
- По итогам января-декабря объем ж/д контейнерных перевозок Китай-Европа-Китай сократился на **18% г/г**, при этом за год объем по коридору ТМТМ увеличился на **14%**. По итогам декабря суммарный объем перевозок по всем маршрутам вырос на **8% г/г**, но снизился на **10% м/м**. По причине сезонных задержек на Каспийском море потенциал наращивания грузопотока на коридоре ограничен.
- Спрос на морские перевозки Азия-Европа начинает постепенно ослабевать. По мере приближения Китайского Нового года (17.02.2026-03.03.2026) сезонный импульс плавно затухает. По информации [Flexport](#), основная часть объемов уже забронирована и рынок находится в переходной фазе.

Тренды по стоимости перевозки

Смешанные

- WCI Шанхай-Роттердам, по состоянию на 22.01.2025, снизился до \$2 510/СФЭ (-1% м/м, -27% г/г) [[Drewry](#)]. WCI Шанхай-Генуя упал до \$3 520/СФЭ. Рыночная конъюнктура не позволила перевозчикам реализовать сценарий агрессивного повышения ставок в преддверии праздников. На остаток января и февраль линии нацелены на удержание ставок на текущих уровнях. По данным [GeekYum](#), средняя спотовая ставка на февраль составляет \$2 200-2 600/СФЭ.
- Участники торгов фьючерсами ожидают спад после 1Q2026 и ставки в коридоре \$1 500-2 000 на протяжении большей части 2026 года. [Xeneta](#) прогнозирует снижение ставок до уровней 4Q2023 (<\$1 500/СФЭ) даже в случае частичного восстановления транзита через Красное море.

Прочие тренды

- DHL Global Forwarding запустила мультимодальный сервис Truckair на направлении Китай-Европа [[JOC](#)]. Маршрут комбинирует автоперевозку из Китая до Ташкента (Узбекистан) и авиаплечо до Стамбула (Турция) с последующей доставкой по Европе. Транзитное время до Турции составляет 9-11 суток. Сервис действует около 2 месяцев и позиционируется как решение для перевозки крупных партий грузов с фокусом на предсказуемость сроков и снижение издержек по сравнению с прямой авиаперевозкой.
- Железнодорожная линия Будапешт-Белград готовится к запуску [[RailwayPRO](#)]. Грузовое движение на венгерском участке откроется 27 февраля 2026 года. Линия станет ключевым звеном коридора доставки китайских грузов из порта Пирей, находящегося под управлением COSCO, в Центральную Европу. Большая часть пропускной способности ж/д линии уже законтрактована.



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

Китай-Европа-Китай, 2025 г.

353,6 тыс. ДФЭ **↓18%** г/г

88% доля центрального евразийского коридора

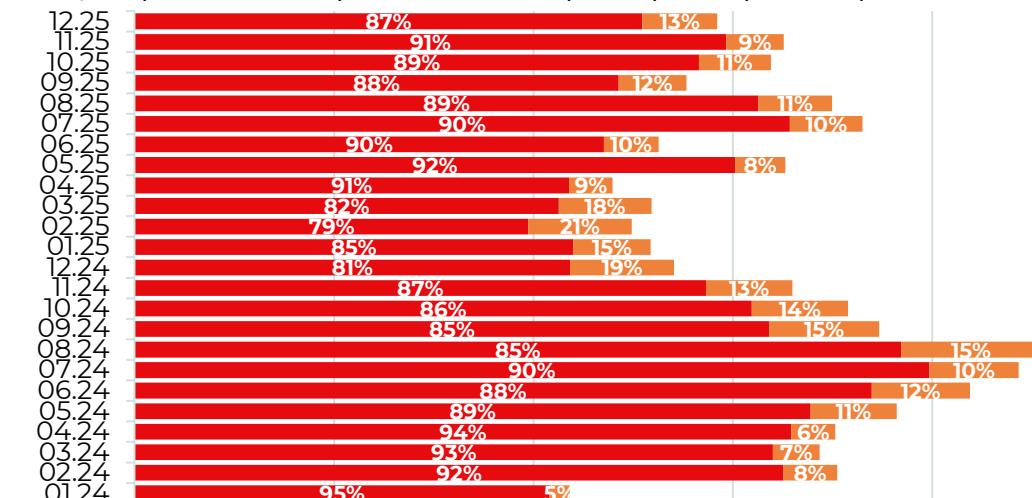
12% доля прочих маршрутов

Центральный евразийский коридор



Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая ТМТМ)



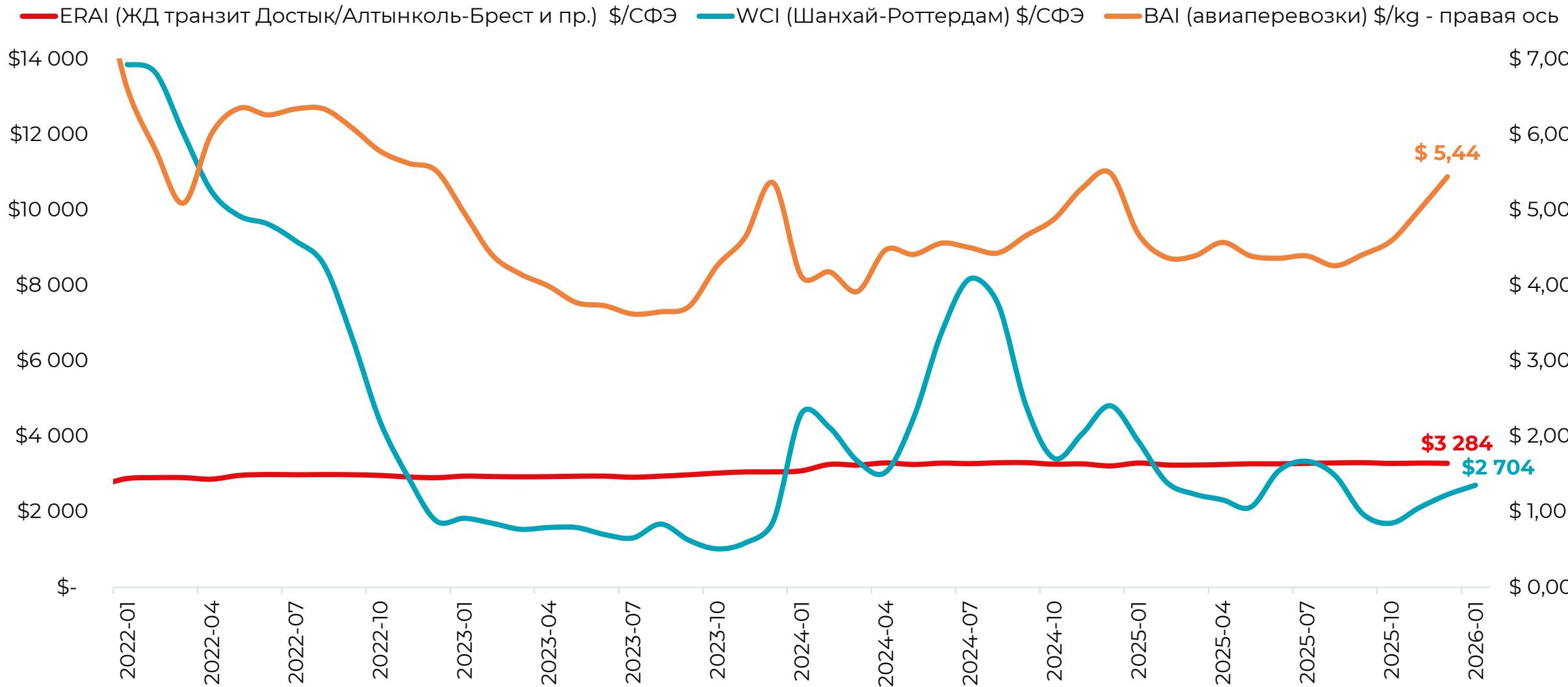
Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



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

■ Текущая ситуация и ближайшая перспектива: постепенное затухание высокого сезона.

• Спрос на морские перевозки Азия-Европа начинает постепенно ослабевать. По мере приближения Китайского Нового года (17.02.2026-03.03.2026) сезонный импульс плавно затухает. По информации [Flexport](#), основная часть объемов уже забронирована и рынок находится в переходной фазе.

• Для обслуживания трейда Азия-Европа в январе линии задействовали рекордный объем вместимости (~1,15 млн ДФЭ), однако в феврале ожидается снижение (до ~1,0 млн ДФЭ). Анонсированные отмены рейсов на 8-9 недели указывают на намерение линий активно управлять предложением после праздников. Сбои в портах Северной Европы и дефицит оборудования в Китае сдерживают объем предложения, что позволяет ставкам держаться на высоком уровне.

• В портах Азии и Европы сохраняются значительные задержки. Основные причины: всплеск грузопотока, а также неблагоприятные погодные условия и проблемы по обработке и вывозу контейнеров из европейских терминалов (в т.ч. посредством ж/д сервисов). На 25.01.2026 задержки в портах составили: 493 тыс. ДФЭ в Северной Европе (35% м/м) и 1,2 млн. ДФЭ в Северной Азии (29% м/м) [[Linerlytica](#)].

• WCI Шанхай-Роттердам, по состоянию на 22.01.2025, снизился до \$2 510/СФЭ (-1% м/м, -27% г/г) [[Drewry](#)]. WCI Шанхай-Генуя упал до \$3 520/СФЭ. Рыночная конъюнктура не позволила перевозчикам реализовать сценарий агрессивного повышения ставок в преддверии праздников. На остаток января и февраль линии нацелены на удержание ставок на текущих уровнях. По данным [GeekYum](#), средняя спотовая ставка на февраль составляет \$2 200-2 600/СФЭ.

• CMA CGM вновь перевели сервисы FAL1, FAL3 и MEX на обход мыса Доброй Надежды, отказавшись от транзита через Суэцкий канал на направлении из Европы в Азию [[Xeneta](#)]. Основная причина – сохраняющаяся геополитическая неопределенность.

▼ Средне- и долгосрочная перспектива: общий тренд, как и прежде, указывает на растущий дисбаланс между спросом и предложением, усиление конкуренции.

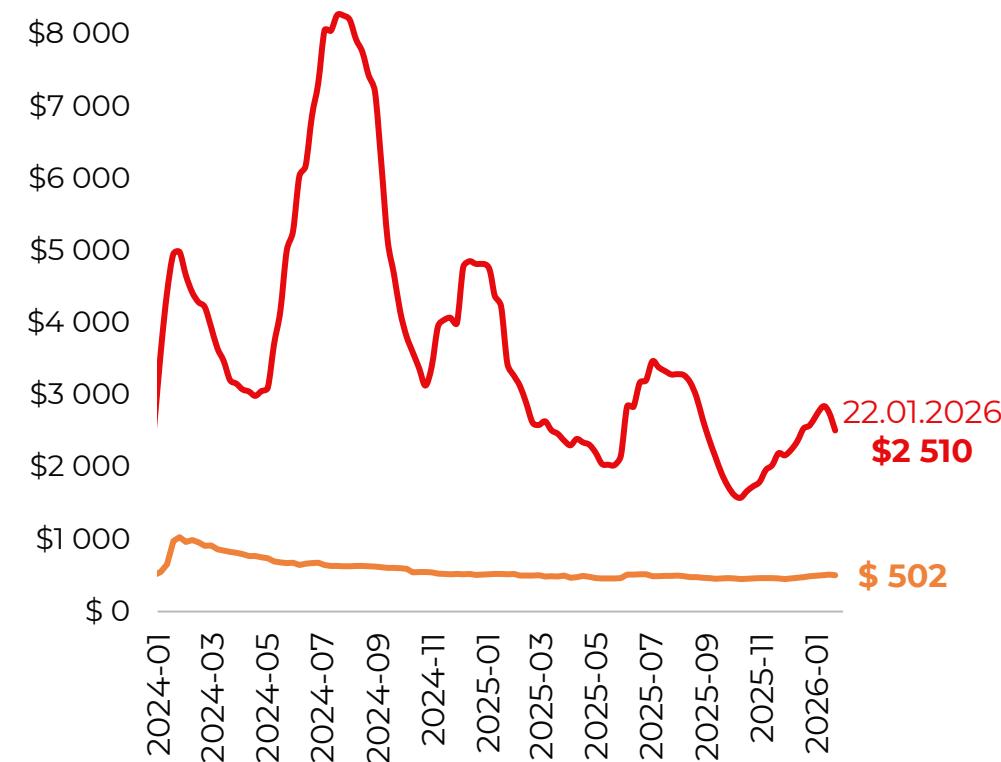
• Согласно прогнозам, в 2026 году снижение спотовых ставок может составить вплоть до 25%, а контрактных – от 10%.

Индексы WCI Азия-Северная Европа

2023 – 2025, \$/СФЭ

— Шанхай-Роттердам

— Роттердам-Шанхай





МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: УЧАСТНИКИ ТОРГОВ ОЖИДАЮТ СПАДА ПОСЛЕ 1Q2026 И СТАВКИ В КОРИДОРЕ \$1 500-2 000/СФЭ НА ПРОТЯЖЕНИИ БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ 2026 ГОДА

Факторы в пользу снижения ставок с 2Q2026:

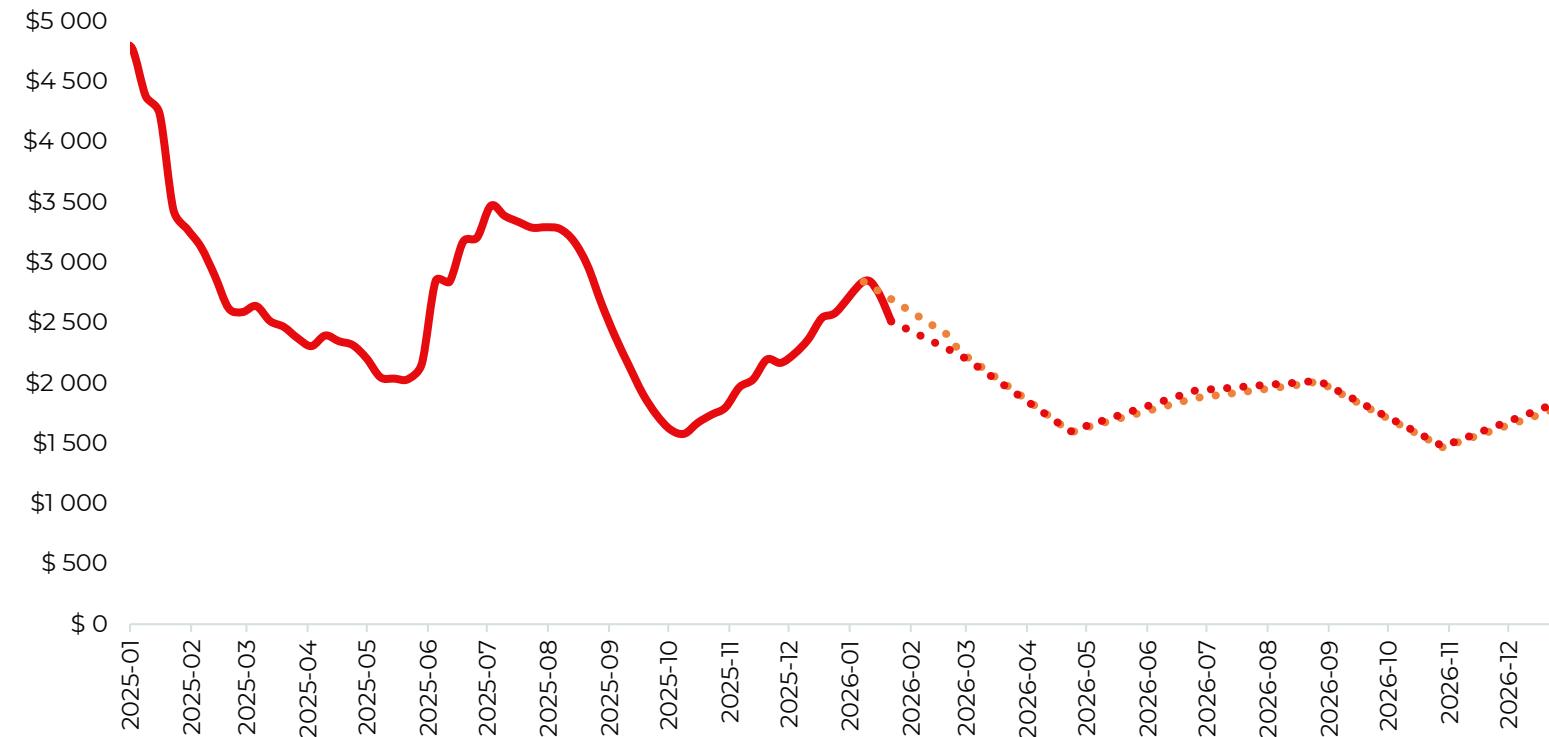
- Начало сезонного спада после пика в 1Q2026.
- Перенасыщение рынка предложением.
- Вероятность постепенного возобновления перевозок через Суэцкий канал. Большинство перевозчиков рассматривает период после Китайского нового года для начала отправок. [Xeneta](#) прогнозирует снижение ставок до уровней 4Q2023 (<\$1 500/СФЭ) даже в случае частичного восстановления транзита через Красное море.

Потенциальные факторы в пользу роста ставок:

- Волатильность в ценообразовании, в первую очередь за счет вводимых надбавок и периодических инициатив по повышению ставок в периоды турбулентности (например, в случае сбоев при восстановлении судоходства через Суэцкий канал).

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

— WCI Шанхай-Роттердам, \$/СФЭ
··· Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 13.01.2026, \$/СФЭ
··· Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 28.01.2026, \$/СФЭ





МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ОЖИДАНИЯ АНАЛИТИКОВ НА 2026 ГОД

Источник	Спрос	Предложение	Рыночный баланс и ставки
<u>Xeneta (Ocean Outlook 2026)</u>	+3% рост спроса (глобально).	+3,6% рост флота в ДФЭ (глобально).	В базовом сценарии предложение растет быстрее спроса, что давит на рынок. Спотовые ставки могут снизиться на 25% (до уровней до начала кризиса судоходства в Красном море), а долгосрочные/контрактные – на 10% .
<u>BIMCO (Container Shipping Outlook)</u>	+2,5–3,5% рост спроса (глобально; ship demand).	+3,0% рост предложения.	Рынок близок к эквилибриуму, но риски смешены в сторону профицита предложения. Основной риск – возврат к маршрутам через Красное море, что может, по сути, высвободить до 10% флота.
<u>Freightos (What 2025 Means for 2026: Ocean and Air Freight Forecast)</u>	Ориентир роста объёмов +2,5–3,5% (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.
<u>Flexport (Ocean Market Predictions 2026)</u>	Рост «на несколько процентных пунктов» по основным трейдам.	Поставки флота: +1,4 млн ДФЭ новой вместимости (~5% мирового флота). Потенциал изъятия предложения через утилизацию судов: >4 млн ДФЭ.	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. Прогнозируют существенную волатильность в ценообразовании за счет сильных разбросов по вводимым надбавкам General Rate Increase/Peak Season Surcharge.
<u>Drewry (Container Market Outlook 2026)</u>	+1,8% рост контейнерооборота (глобально)	+3,0% рост флота в ДФЭ (глобально).	Рынок входит в фазу структурного избытка предложения. 2026-ой год будет проходить под знаком слабого спроса и падающих ставок. Ожидается дальнейшее падение общемировых фрахтовых ставок (спотовых и контрактных) примерно на 17% в 2026 году, даже с учётом геополитических рисков и сохраняющихся сбоев в цепочках поставок.

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

- По данным [мониторинга Банка России](#) за январь 2026 года, деловая активность предприятий продолжила расти, но темпы роста замедлились. Индикатор бизнес-климата снизился до 1.7 пункта с 2.6 пункта в декабре. Ожидания компаний по объему производства и спросу на свою продукцию на ближайшие три месяца уменьшились, при этом их опасения относительно роста цен достигли максимума с апреля 2022 года (30.1 пункта). Снижение деловых и ценовых ожиданий предприятий сигнализирует о продолжении снижения импортных перевозок из Китая в краткосрочной перспективе.
- Товарооборот России и Китая по итогам 2025 года сократился на **7%** - до 228 млрд долларов [[InfraNews](#)]. Импорт из Китая сократился на **10,4%** - до \$103,3 млрд, в основном из-за обвала поставок автомобилей (**-49%**). Среди ключевых товарных групп отмечены снижение закупок промышленного оборудования (**-3%**) и резкий рост (почти в **3 раза**) ввоза посылок из интернет-магазинов, достигшего **>\$4 млрд**. При этом к декабрю импорт восстановился до рекордного месячного уровня в **>\$11,7 млрд**. Экспорт в Китай за год сократился на **4%** – до \$125 млрд, но показал уверенный рост в последние четыре месяца, ускорившись до **+17% г/г** в декабре.
- Импортные ставки в мультимодальном сообщении Китай-Москва сохраняют тенденцию к плавному повышению, средняя стоимость перевозки через порты Дальнего Востока за последние 2 недели увеличилась на **\$200/СФЭ** и составляет **~\$5 700/СФЭ (SOC)**. Ставки на прямые ж/д перевозки также приросли, но темп роста является более умеренным, увеличение на **\$50** – до **~\$5 600 (SOC)**.
- Контейнерный индекс ЦЦИ на середину января 2026 г. вырос до **6 549\$/СФЭ (+6% м/м)**. Основным драйвером роста стали ставки на маршрутах через южные порты РФ (например, в Новороссийск), где из-за сезонного предпраздничного спроса фрахт вырос на **21% м/м**. На остальных направлениях, включая прямые контейнерные поезда из Китая в Россию, рост ставок был более умеренным — **5–8% м/м**, среди причин: индексация тарифов РЖД и сезонный рост импорта.

Тренды в импорте и экспорте
Смешанные

Прочие тренды

- Показатели глобального рынка контейнерных перевозок в 2026 году вырастут на **1,5%**, при этом динамика может незначительно превысить уровень 2025 года. Об этом заявил основатель группы компаний «Дело» Сергей Шишкарев. По итогам 2025 года объем контейнерных перевозок группы «Дело» снизился на порядка **7%**, а совокупный объем транспортировки достиг 1,7 млн. ДФЭ [[Альта Софт](#)]. В 2026 году «Дело» планирует на четверть нарастить перевалку удобрений.
- [CRCT](#) опубликовали показатели контейнерных перевозок в разрезе погранпереходов в направлении Европы (включая ЕАЭС). Общее снижение составило **10,1%**, при этом в восточном направлении отмечается рост на **9,4%**, тогда как в западном – снижение на **9,4%**. Динамика напрямую коррелирует с погранпереходами: на направлениях, где преувеличивает импорт в Китай (Забайкальск, Замын-Ууд), отмечается рост, тогда как на погранпереходах, где основной поток идет из Китая (Достык, Алтынколь) – снижение.

РЫНОК АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ИТОГИ 2025 ГОДА, ПРОБЛЕМАТИКА, ПРОГНОЗ НА 2026 ГОД.

- В 2025 году рынок грузовых автоперевозок в России прошел стадию структурной перестройки. Формальные показатели показывают рост: тарифы увеличились на **12,3%**, количество заявок — на **37%**. Однако эта динамика была вторичной по отношению к событиям первой половины года, когда резкое падение ставок и дефицит ликвидности привели к массовому уходу операторов с рынка и возврату в лизинг более 40 тыс. единиц техники. Последующий рост цен во второй половине года в значительной степени компенсировал рост операционных издержек (топливо, запчасти, дефицит водителей, регуляторные требования), в результате рентабельность большинства оставшихся на рынке компаний оставалась низкой.
- Сегмент международных автоперевозок сохранил положительную динамику, хотя и с замедлением темпов роста (экспорт **+33%**, импорт **+18%** против **+45%** и **+36%** в 2024 году). Основной рост пришелся на направления в Китай, Индию, Центральную Азию и ОАЭ. Значимым фактором стала консолидация позиций китайских транспортных компаний, которые закрепились на рынке после перетока части грузов с железной дороги и используют конкурентные ценные предложения, увеличивая долю своего присутствия на российских маршрутах. Параллельно наблюдается активность кэптивных парков крупных грузоотправителей [[Коммерсантъ](#)].

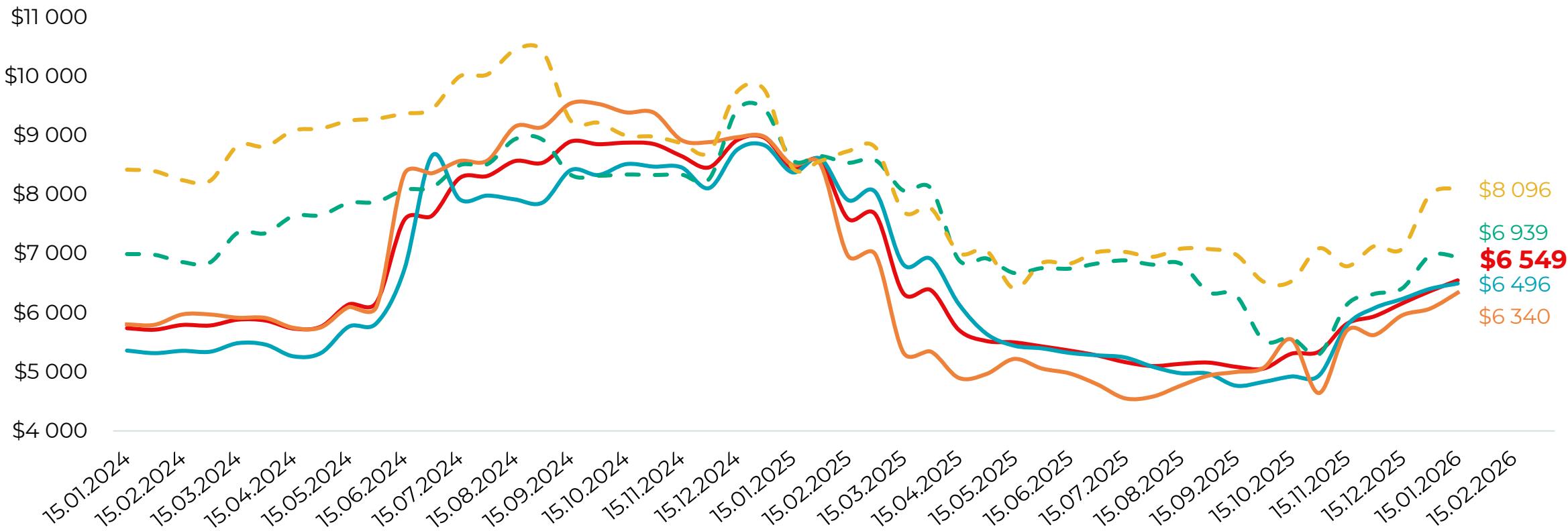
Прогноз на 2026 год остаётся сдержаненным и зависит от макроэкономических факторов. Участники рынка ожидают дальнейшего роста издержек и усиления конкуренции со стороны как китайских операторов, так и кэптивных парков крупных грузовладельцев. Основным определяющим фактором для спроса будет динамика ключевой ставки Банка России. В краткосрочной перспективе в январе-феврале ожидается оживление на международных направлениях с возможным сезонным ростом тарифов. По наиболее вероятному нейтральному сценарию годовой рост спроса прогнозируется на уровне **6%**, а увеличение стоимости перевозок — в диапазоне **10-20%**, что, по мнению экспертов, вновь будет в основном компенсировать растущие операционные расходы.



КОНТЕЙНЕРНЫЙ ИНДЕКС ЦЦИ НА 30 ДЕКАБРЯ 2025 Г.: \$6 549 (+6% М/М; -23% Г/Г)

— Контейнерный индекс ЦЦИ
— FOR Шанхай - FOR Москва - FOT Москва
— FI Шанхай - Новороссийск - FOT Москва

— FI Шанхай - Владивосток -FOR Москва - FOT Москва
— FI Шанхай - Санкт-Петербург - 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.



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

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 несут 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.