



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

Перспективы спроса	<div>Смешанные</div> <ul style="list-style-type: none"><li>Экономика Китая в 2025 году выросла на <b>5,0% г/г</b>, достигнув целевого ориентира правительства <b>[Reuters]</b>. Рост был обеспечен в основном за счет высоких показателей промышленного производства (<b>5,9%</b>) и экспорта (<b>5,5%</b>). Потребительский спрос показал более сдержанную динамику (<b>3,7%</b>). 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.</li><li>В январе 2026 года промышленное производство в еврозоне вернулось к скромному росту. Индекс выпуска HCOB Eurozone Manufacturing PMI Output поднялся до 50,2 после спада в декабре, но общий производственный PMI остался в зоне сокращения (49,4) <b>[S&amp;P Global]</b>. 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.</li><li>По итогам января-декабря объем ж/д контейнерных перевозок Китай-Европа-Китай сократился на 18% г/г, при этом за год объем по коридору TMTM увеличился на <b>14%</b>. По итогам декабря суммарный объем перевозок по всем маршрутам вырос на <b>8% г/г</b>, но снизился на <b>10% м/м</b>. По причине сезонных задержек на Каспийском море потенциал наращивания грузопотока на коридоре ограничен.</li><li>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 <b>Flexport</b>, основная часть объемов уже забронирована и рынок находится в переходной фазе.</li></ul>
Тренды по стоимости перевозки	<div>Смешанные</div> <ul style="list-style-type: none"><li>WCI Шанхай-Роттердам, по состоянию на 22.01.2025, снизился до \$2 510/СФЭ (-1% м/м, -27% г/г) <b>[Drewry]</b>. 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 <b>GeekYum</b>, средняя спотовая ставка на февраль составляет \$2 200-2 600/СФЭ.</li><li>Участники торгов фьючерсами ожидают спад после 1Q2026 и ставки в коридоре \$1 500-2 000 на протяжении большей части 2026 года. <b>Xeneta</b> прогнозирует снижение ставок до уровней 4Q2023 (&lt;\$1 500/СФЭ) даже в случае частичного восстановления транзита через Красное море.</li></ul>
Прочие тренды	<div>Смешанные</div> <ul style="list-style-type: none"><li>DHL Global Forwarding запустила мультимодальный сервис Truckair на направлении Китай–Европа <b>[JOC]</b>. 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.</li><li>Железнодорожная линия Будапешт-Белград готовится к запуску <b>[RailwayPRO]</b>. 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.</li></ul>



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

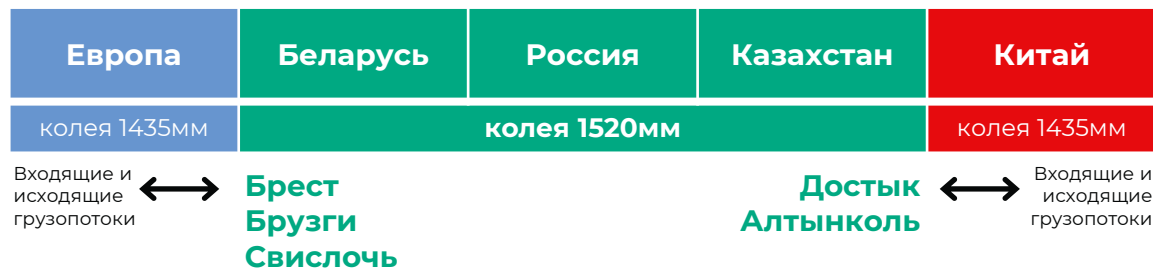
## Китай-Европа-Китай, 2025 г.

**353,6** тыс. ДФЭ **↓18%** г/г

**88%** доля центрального евразийского коридора

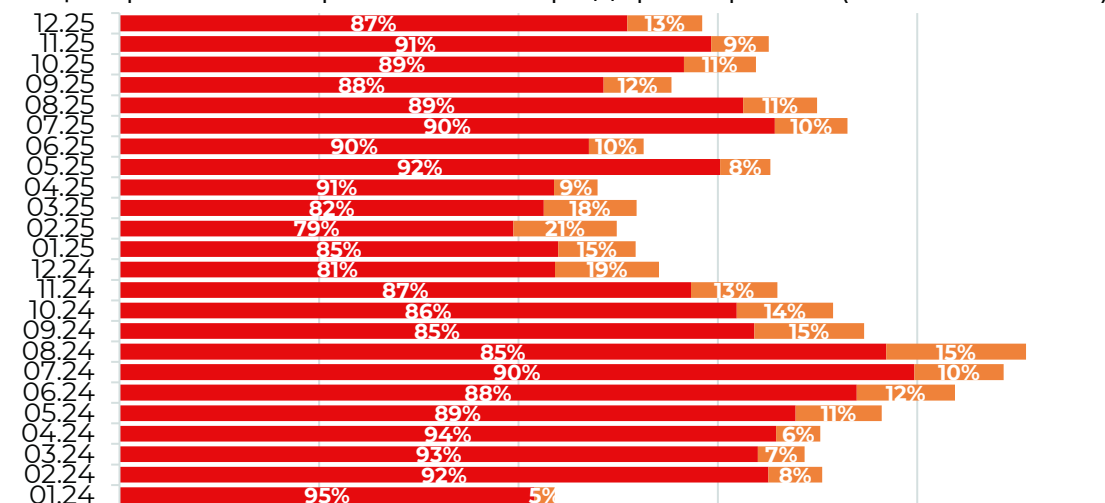
**12%** доля прочих маршрутов

## Центральный евразийский коридор



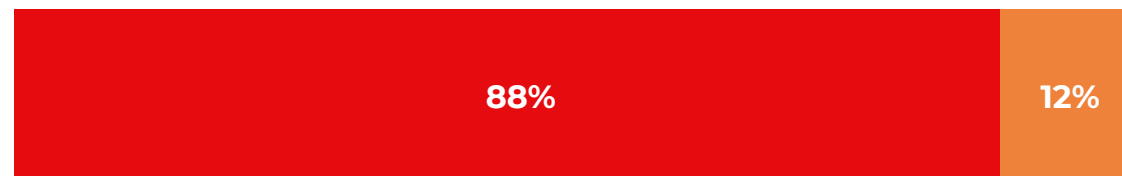
## Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая TMTM)



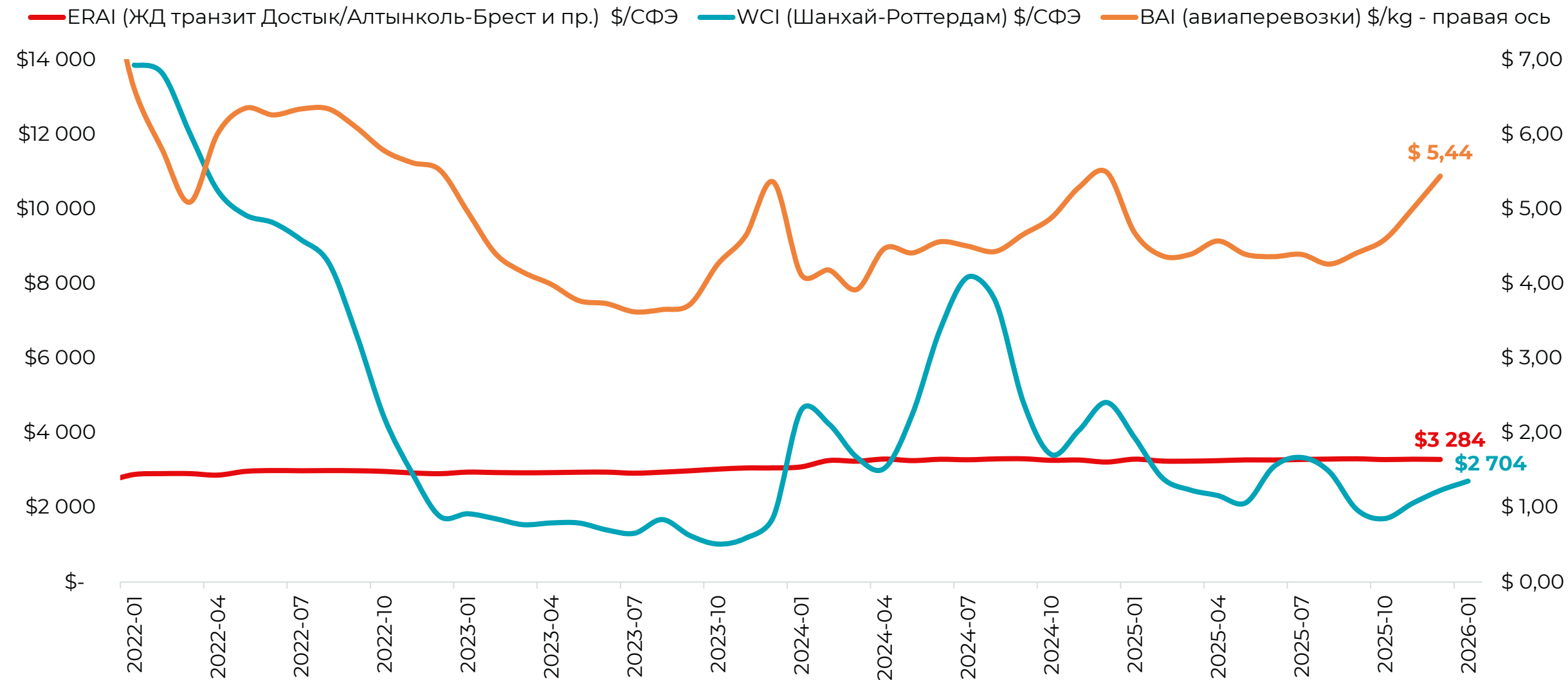
## Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





# СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



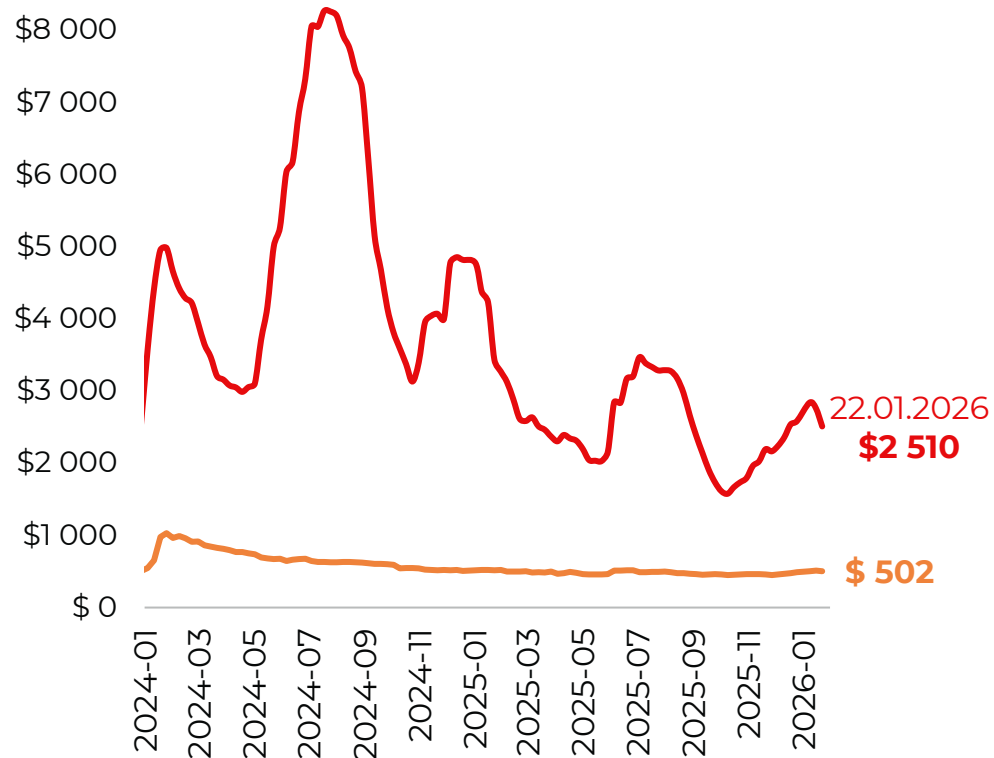
# МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: РЫНОК ВХОДИТ В ФАЗУ СЕЗОННОГО ОХЛАЖДЕНИЯ С РИСКОМ ДАЛЬНЕЙШЕГО УХУДШЕНИЯ БАЛАНСА МЕЖДУ СПРОСОМ И ПРЕДЛОЖЕНИЕМ

- **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.
- СМА 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

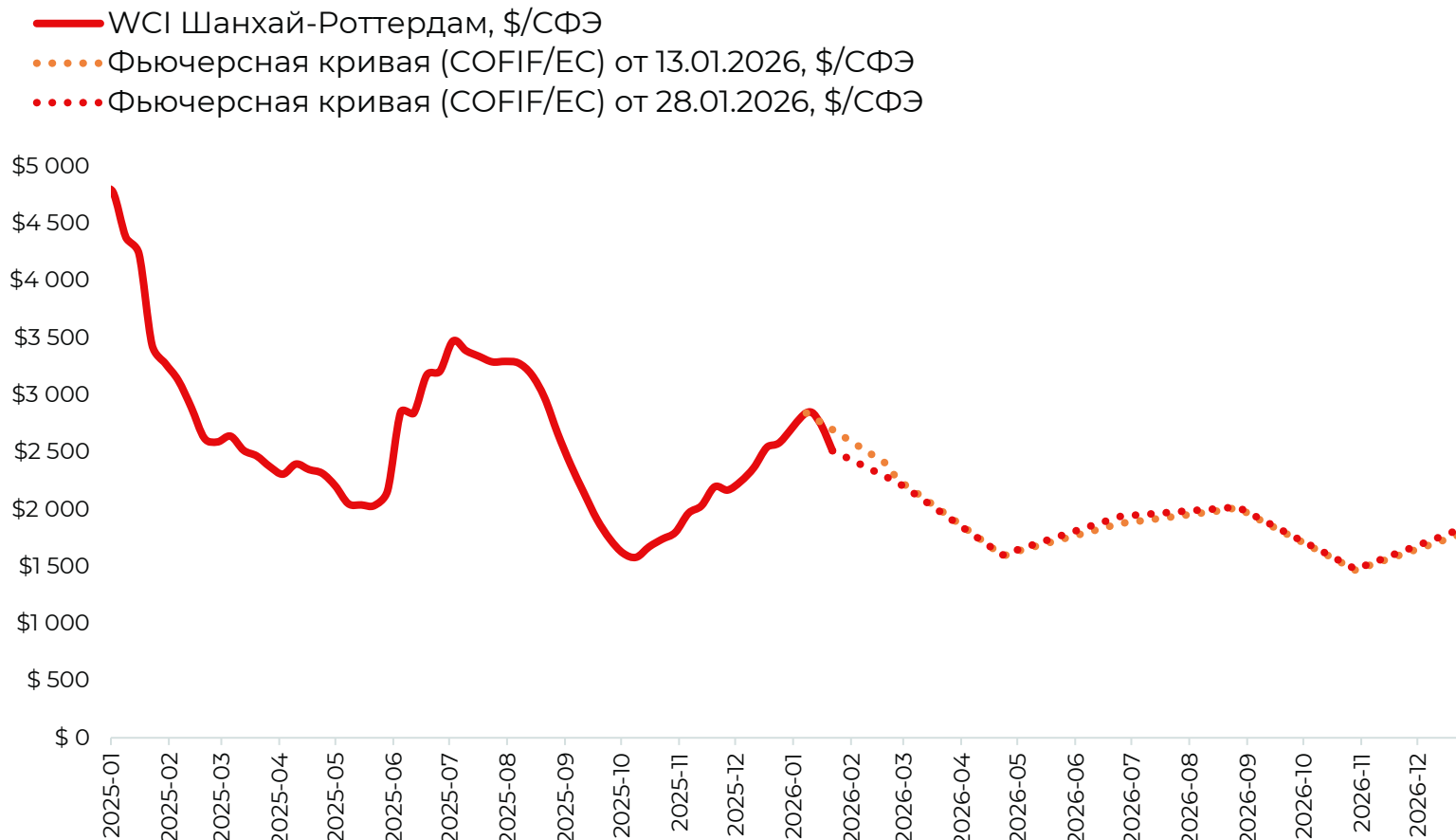
## WSI Шанхай-Роттердам и фьючерсные кривые\*, 2025-2026

### 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).





# 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 <b>предложение растет быстрее спроса, что давит на рынок. Спотовые ставки могут снизиться на 25%</b> (до уровней до начала кризиса судоходства в Красном море), а <b>долгосрочные/контрактные – на 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.	<b>Рынок близок к эквilibriumу, но риски смещены в сторону профицита предложения. Основной риск – возврат к маршрутам через Красное море</b> , 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).	-	<b>Главная развилка 2026 для Азия–Европа, по мнению Freightos, также связана с возвращением к транзиту через Суэцкий канал.</b> 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 « <b>на несколько 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 восстановлении 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).	<b>Рынок входит в фазу структурного избытка предложения.</b> 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

- 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 объёму 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.

## 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 Шишкарёв. 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 превалирует 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 ценовые предложения, увеличивая долю своего присутствия на российских маршрутах. Параллельно наблюдается активность кэптивных парков крупных грузоотправителей [[Коммерсантъ](#)].

---

Прогноз на 2026 год остаётся сдержанным 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)

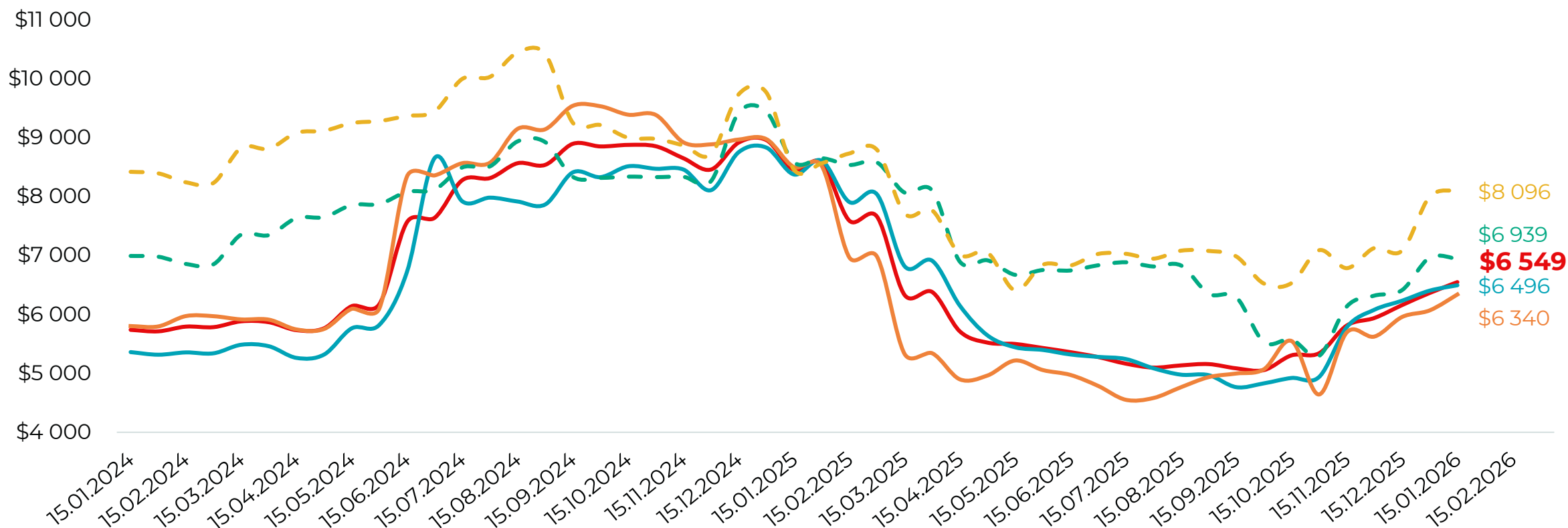
— Контейнерный индекс ЦЦИ

— FOR Шанхай - FOR Москва - FOT Москва

— FI Шанхай - Новороссийск - FOT Москва

— FI Шанхай - Владивосток - FOR Москва - FOT Москва

— FI Шанхай - Санкт-Петербург - FOT Москва





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

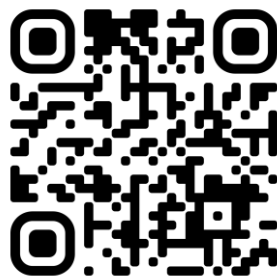
Доллар США / СФЭ

#### 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](mailto: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.