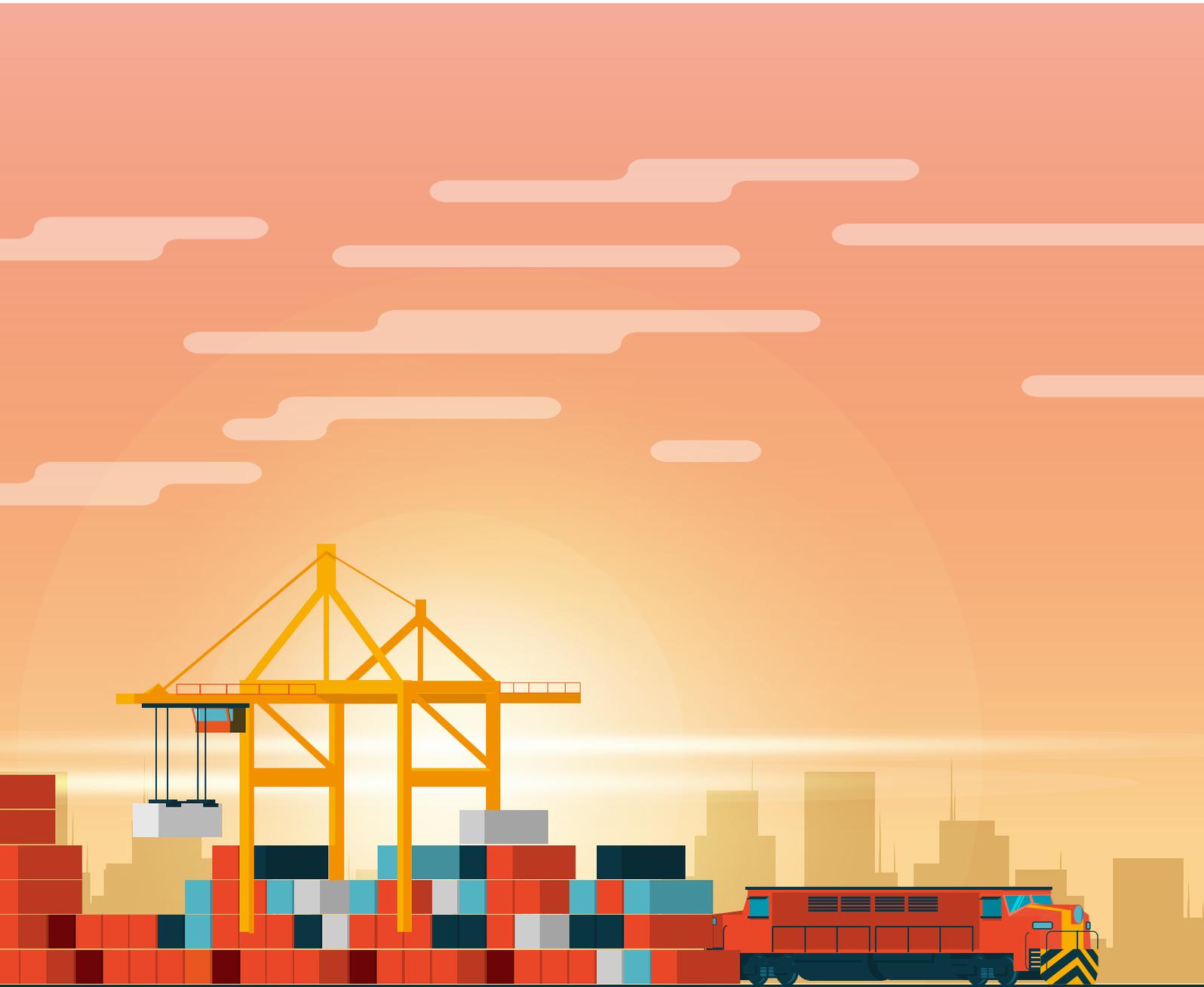


2025年上半年欧亚空间集装箱铁路运输



目录

摘要	2
贸易和货运市场状况	3
中欧相互贸易失衡加剧	3
海运费飙升背景下的稳定铁路运价	5
2025年上半年欧亚铁路线路状况	9
运输量减少	10
线路货运基数和集装箱装载量下降	13
运输地理分布多样性	16
欧亚铁路走廊的状况和替代路线	19
展望2025年下半年	21

摘要

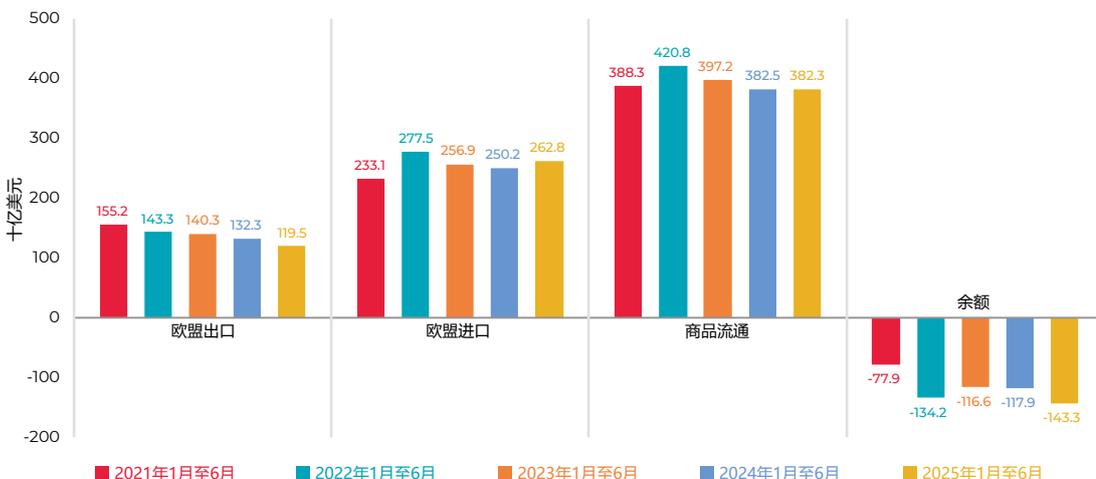
- 1.** 2025年上半年, 欧亚铁路集装箱运输量同比下降15.0%, 为30.78万标准箱。主要原因是中国-欧盟-中国过境运输量同比下降26.8%, 为13.84万标准箱。同时, 列车平均装载量为117个标准箱, 日均列车数量减少达9列。
- 2.** 降幅最大的往西方向: 从中国到欧洲的运输量下降了27.2%, 向东方向下降了24.6%。主要原因是由于运费下降, 货物转向海上航线, 以及使用替代的陆地走廊。
- 3.** 欧亚铁路从边境到边境的平均旅行时间增加了1.9%, 为7.11天, 总路程时间减少了4.9%, 为17.29天。集装箱列车平均运行速度下降2.3%, 达763公里/天。
- 4.** 2025年上半年, 对外经济活动双标识商品品种中84个类别的货物沿欧亚航线运输。主要商品三元组—电子器材、机械设备和汽车—占货物的34%, 比去年下降了8个百分点。
- 5.** 两年来显示出的满负荷趋势已中断。2025年上半年, 欧亚铁路空箱占比同比小幅增长3个百分点, 达6%。
- 6.** 中欧中方向的铁路运价保持稳定: 平均3250美元/FEU, 最低3239美元, 最高3292美元。ERAI Composite的波动系数小于1%, 有利于将铁路运价与高波动性的海运运价区分开来。
- 7.** 空运有所增加, 尤其是针对电子商务领域。欧洲-亚洲方向连续两年多增长, 成为第二大航空运输市场(20.5%)。然而, 高昂的成本和生态负担限制了该细分市场的潜力。
- 8.** 铁路运输在可持续发展方面仍然具有优势。根据ERAI数据, 2025年上半年, 铁路运输二氧化碳排放量为31.39万吨, 其中直接排放量仅为1.53万吨。同样的空运量将产生超过510万吨的排放量。
- 9.** 尽管数量减少, 欧亚走廊仍然是主要的陆地通道: 86.7%的集装箱吞吐量通过这里(同比下降4.8个百分点)。与此同时, 近年来得到显著发展的跨里海国际运输路线仅占集装箱吞吐量的12.9%。

贸易和货运市场状况

中欧相互贸易失衡加剧

2025年上半年,中欧贸易额达3823亿美元(同比降低0.05%)。尽管相互贸易额保持不变,但进出口结构明显向中国倾斜。得益于2025年1月至6月欧盟将中国商品进口额增至2628亿美元(+5.1%),抵消了欧洲商品对华出口的大幅下降,达1195亿美元(同比降低9.7%)。此数值为过去五年来最明显的下跌。因此,2025年上半年欧盟与中国的贸易关系严重失衡:贸易差额显示中国对欧盟的出口超过从欧盟的进口,具体达1433亿美元。

欧盟-27与中国的半年贸易动态



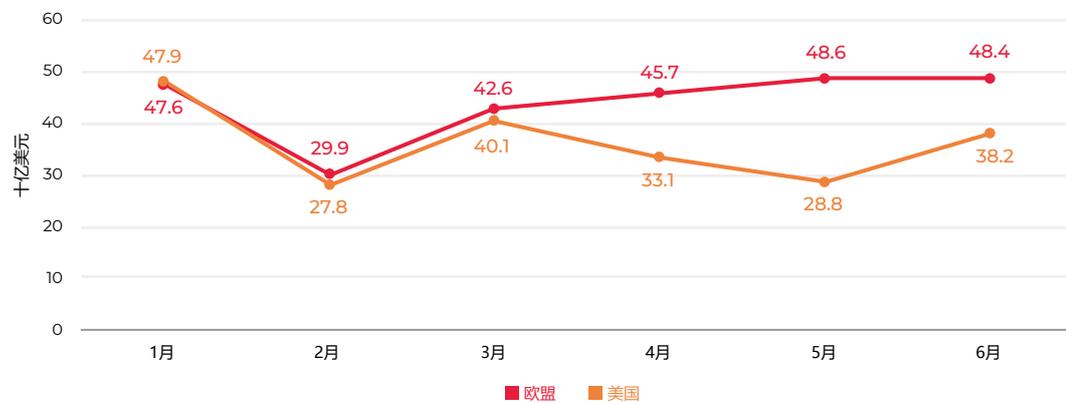
资料来源:作者根据“ITC”数据整理。

欧盟对华出口逐年下降的趋势仍在继续。2025年初,全球对中国的采购量减少。2025年第一季度中国进口总额并不理想:5762亿美元,为2021年以来的最低水平。造成这种现象的原因是中国内需疲软和通货紧缩压力。特别是,中国对欧洲商品的进口同比下降6.2%(584亿美元),而在其他国家对这些商品的需求却很大。因此,2025年第一季度欧盟出口总额同比增长1.7%(1.8万亿美元)。

但是, 尽管存在外部因素, 中国在出口方面仍表现稳定。2025年第一季度中国出口总额达8445亿美元。(同比增长5.0%), 第二季度为9448亿美元(同比增长4.8%)。根据中国海关总署公布的数据¹显示, 1-6月进出口总值21.79万亿元人民币(3.04万亿美元; 同比增长2%)。

美国总统特朗普的关税政策对贸易活动做出了自身调整。2025年5月, 中国对美国出口按年计算大幅下降34.5%-达288亿美元, 前五个月总流通额同比下降10%, 达1770亿美元。此次下降是由于4月份引入了145%的“超级关税”导致的; 然而, 自5月中旬以来, 超级关税暂时降到30%, 缓解了下降。在美国市场不确定因素背景下, 中国企业积极转向欧洲。因此, 5月份对欧盟国家的出口同比增长9.8%, 达486亿美元。

2025年1-6月中国对欧盟和美国出口动态



资料来源: 作者根据“ITC”数据整理。

上半年外贸数据总体符合市场预期, 显示出中国外贸的稳定。

近年来，欧盟和中国之间相互依存和密切合作式的长期贸易关系出现紧张。双方相互设限，这是一个长期因素。2024年10月，根据反倾销调查结果，欧盟对中国进口的电动汽车征收为期五年的**反补贴税**，即17.0%至35.3%（超过标准10%关税）。取代了2024年7月征收的临时关税。2025年7月—也是在反倾销调查结果之后—中国对进口欧盟生产的白兰地征收为期五年的**反补贴税**，即34.9%的税率。2025年6月，欧盟**禁止**中国企业参与欧盟每年价值600亿欧元（700亿美元）及以上的医疗器械供应的公开招标。作为反制，中国于2025年7月**限制**政府从欧盟国家采购价值超过4500万元人民币（630万美元）的医疗器械。因此，可以自信地说，北京和布鲁塞尔之间的经贸关系处于紧张局势。

—— 海运费飙升背景下的稳定铁路运价

2025年上半年，海运成本呈下降趋势：根据WCI Drewry的数据，1月至4月，海运价格从每FEU3666美元下降至每FEU2182美元，下降了40.5%。农历新年前夕，由于中国供应商活跃性增加，价格跃升至每FEU 3986美元（峰值在2025年1月9日）。未来，运输成本开始逐渐下降：4-5月，WCI德鲁里指数相对稳定，在每FEU2076美元至2276美元之间。此外，红海局势趋于稳定。5月，胡塞武装宣布，不会阻碍商船在红海和阿拉伯海通行，但以色列船只除外。

5-6月，由于需求增加，海运成本曲线上升—大型货运代理庆祝旺季的开始。由于美国暂时降低关税，6月对中国出口来说是一个突破。结果，亚欧海运的热潮一直持续到7月初。

根据ERAI的数据，2025年上半年中欧中国铁路运输成本平均保持在每FEU3250美元，最低为每FEU3239美元，最高为每FEU3292美元。与波动较大的海运费相比，铁路运费并未出现大幅波动。2025年上半年ERAI Composite利率变化系数甚至未超过1%，而WCI

Drewry则超过20%，显示出其波动性。相比之下：2024年上半年，ERA I Composite的费率波动系数为2.43%，而WCI Drewry恰好为22%。

ERA I COMPOSITE指数和WCI DREWRY指数的动态



资料来源：ERA I

欧亚铁路线定价的稳定性使这种类型的运输对于对外经济活动的参与者来说更容易预测。但纵观整个中欧直通航线，运价波动较为明显。

根据ERA I数据和货运代理调查，自2025年初以来，中欧直通铁路运输(SOC)的成本稳步下降。1月份，平均费率从每FEU(成都、重庆)5800美元到每FEU(深圳)7300美元，与2024年12月相比已经下降了6-7%。2月份，费率下降4%，从每FEU(成都)5550美元到每FEU(深圳)7200美元，到月底-从每FEU(成都)5400美元到每FEU(广州)6300美元。3月份，继续呈下降趋势(-3%)，平均费率从每FEU(成都)5 250美元到每FEU(深圳)6100美元不等。因此，2025年第一季度中欧直通班列运费逐步下降。4月份，从成都出

发的运费降至每SFE 5000美元,从深圳出发的运费升至每SFE 6400美元。5月份,费率稳定,并保持不变。6月份,从成都出发线路的费率保持不变,从深圳出发线路的费率提高到每SFE 6500美元。

2025年上半年中欧直通运输(SOC)成本,每SFE美元



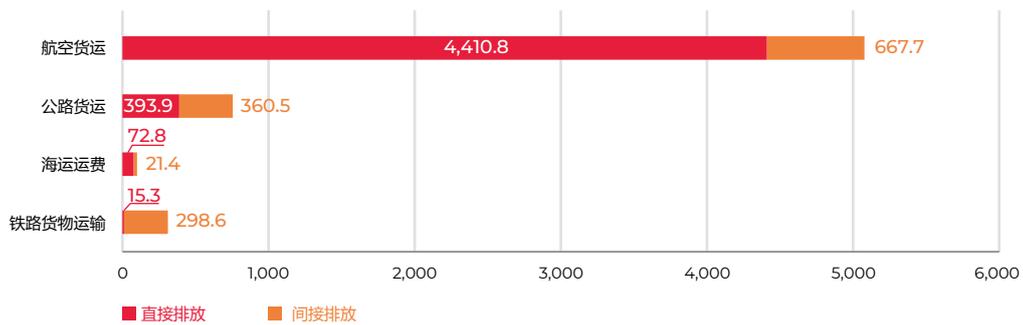
资料来源: ERAI

虽然海运和铁路路线仍然是国际物流的关键,但在不断增长的电子商务领域的推动下,2025年中欧之间的航空运输将继续增长。据国际航空运输协会数据,与去年相比,2025年3月,航空运输需求量增长4.4%,与此同时,国际航空货运增长5.5%。占全球航空货运量20.5%的欧亚航空运输市场连续25个月增长,3月份货运量同比增长8.3%。2025年4月,世界航空指标呈现更大增长——与去年相比增长5.8%。然而,随后<https://www.infranews.ru/logistika/68335-tempy-rosta-gruzooborota-mirovoj-aviatsii-v-iyune-silno-zamedlilis/>趋于冷淡:5月份仅增长2.2%,6月份增长0.8%。

空运继续被视为海运和铁路运输的替代办法，特别是在全球不稳定影响运输规律性的情况下。然而，就环境影响而言，航空运输仍然是最不可持续的运输方式。

根据ERAI门户二氧化碳排放统计器数据，2025年1月至6月，欧亚铁路线货物运输直接和间接二氧化碳排放总量达到31.39万吨，其中直接排放仅占1.53万吨。相比之下：空运同等数量的货物，排放量为507.85万吨（其中直接排放441.08万吨），公路运输排放量为74.54万吨（直接排放39.39万吨）。与铁路相比，直接排放量为7.28万吨的海运也不太环保。

欧亚铁路沿线货物运输排放量与其他运输方式的比较 (2025年1月至6月)



资料来源：ERAI指数。

2025年上半年欧亚铁路线 路状况

主要欧亚铁路线路图



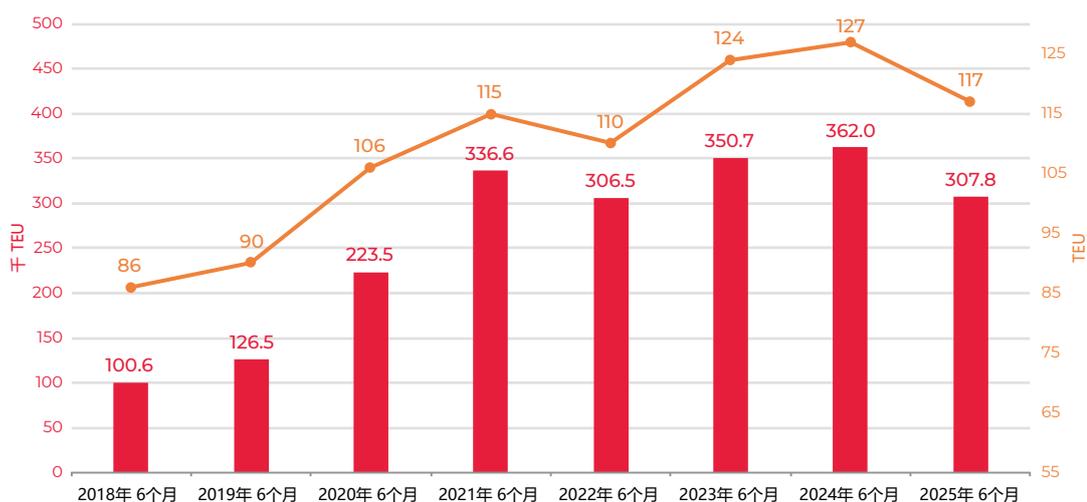
资料来源：作者提供。

运输量减少

2025年上半年,欧亚铁路线的运输量下降—30.78万标准箱(同比下降15.0%)。在过去五年中,这是按绝对值计算第二差的指标。与此同时,集装箱列车平均装载量为117个标准箱,日均列车数量为9列。总之,考虑到列车合并的同时¹,2025年上半年发送列车1636列,比2024年同期减少22.9%。

欧亚铁路线运输量下降,除其他外,从中国到欧洲的过境货运量下降也是原因之一。这既受到费率较低的海运竞争加剧的影响,也受到中国托运人寻求供应路线多样化的影响。

半年内累计运输量和列车装载量

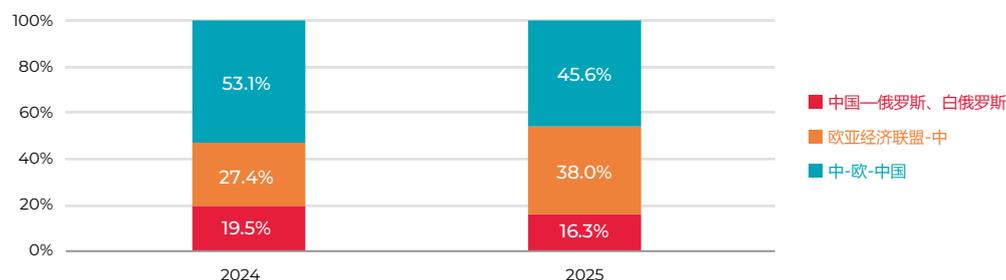


资料来源:作者计算。

在运输结构中,中-欧-中过境量下降最为明显,达13.84万标准箱(同比下降26.8%)。与铁路运输相比,海运成本的下降导致部分托运人转向“海上”运输。

¹ 列车合并是指,将从中国到哈萨克斯坦的1435毫米轨距集装箱作为两列列车,转运到一列1520毫米轨距的完整集装箱列车上,以及作为三列列车连挂到两列上(即“2合1”或“3合2”体系)。该体系的应用减轻了铁路基础设施的负担,提高了国家间接驳点铁路路段的通行能力。

2024年1月至6月和2025年欧亚铁路线运营商主要运输方向的份额



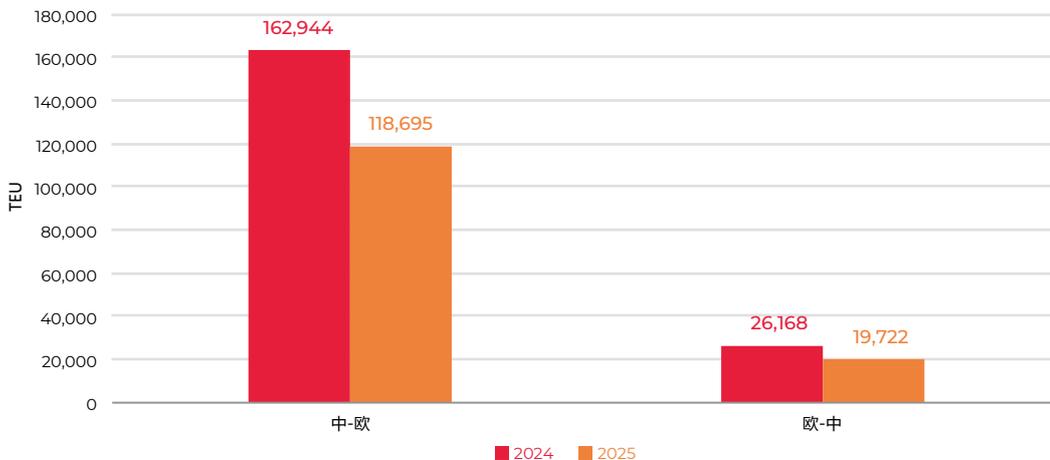
资料来源：作者计算

在中欧中转运交通中，受影响最严重的是向西方向（westbound）。2025年上半年，通过欧亚铁路线从中国向欧洲运输11.87万标准箱，比去年下降27.2%。此外，2025年第一季度下降25.1%，第二季度下降28.8%。反向运输1.97万个标准箱（同比下降24.6%）。2025年第一季度下降32.0%，第二季度下降16.5%。

从2024年底起，俄罗斯当局**加强货物过境管制**。俄罗斯联邦政府通过了规范过境运输程序的第313号决议，对过境贸易产生了影响，导致运输量减少。衰退始于2024年9月，但到2025年4月至5月，情况开始稳定：市场参与者已经适应了新的条件。

尽管有综上所述因素，欧亚铁路线对中国托运人仍然具有吸引力。而且，他们仍然努力将供应路线多样化，为开发可替代的陆路路线提供了额外的动力。

2024年上半年和2025年中—欧—中转运动态



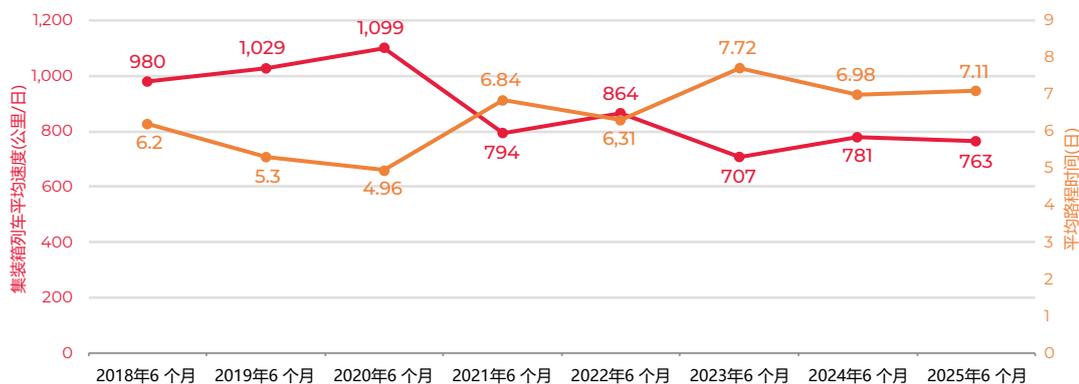
资料来源：作者计算。

在分析欧亚铁路线上中国与欧亚经济联盟国家之间的运输指标时，出现了不均衡的景象。例如，欧亚经济联盟国家对中国的出口运输量增长了18.1%。反向，白俄罗斯作为中国产品进口国的作用是显而易见的。2025年上半年，中国向白俄罗斯运输约3.28万标准箱，比去年增长23.5%。与此同时，对俄罗斯的供应明显减少。这种变化的原因既是在向俄罗斯进口运输中使用替代路线——主要是通过俄罗斯远东的过境点，也是由于包括由于市场过度饱和而导致俄罗斯需求下降在内的**经济形势**。

2025年上半年，1520毫米轨距空间（即布列斯特-多斯特克和阿腾科尔）从边境到边境的平均路程时间增加了1.9%，达到7.11天。但是，如果我们分析总路程时间，那么显而易见的是同比下降4.9%的积极动态，即17.29天。

反之，集装箱列车平均运行速度下降2.3%，达763公里/日。该指标受到某些基础设施路段正在进行的维修工作、机车和机车乘务员不足，以及铁路局实施的一些临时限制的影响。

欧亚铁路线路半年内行驶速度和时间的变化



资料来源：作者计算。

线路货运基数和集装箱装载量下降

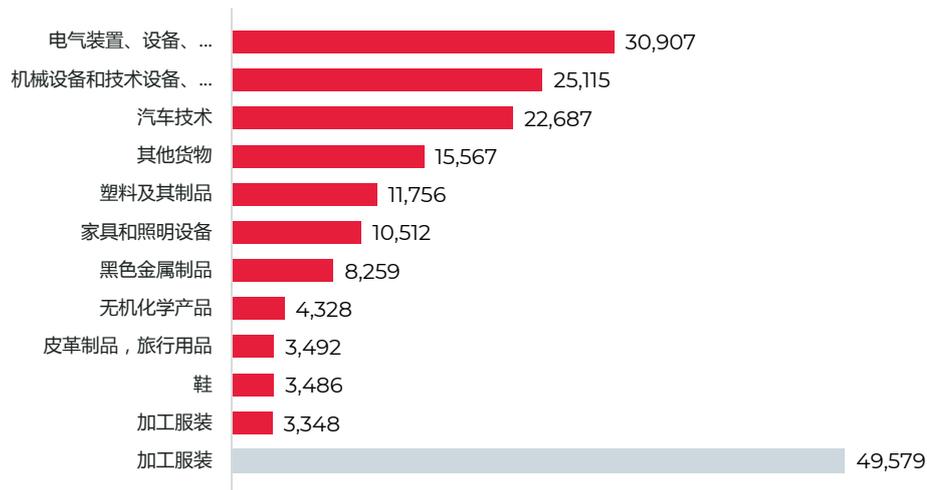
2025年上半年，沿欧亚航线运输了属于对外经济活动商品2位编码指数的84个类别的货物，比2024年少运输了2种类别的商品。尽管如此，各行业的托运人对欧亚铁路集装箱运输仍然很感兴趣。运输货物的更详细结构可达对外经济活动商品六个编码指数，可在[ERAI统计章节](#)查询到。

根据[ERAI统计](#)，上半年欧亚航线运输的主要品种为电子产品、机械设备和汽车。自欧亚铁路线开通以来，这三种商品类别占据了主导地位。然而，尽管它们发挥了主导作用，但所有三类商品的运输量都有所下降：电子产品- -47.2%，机械设备- -39.4%，汽车 - -32.9%。它们在集装箱吞吐量中的总份额从2024年的42%下降到2025年的34%，这表明其他产品类别的份额增加，以及运输货物范围的扩大，也就是说，吸引了以前未使用该线路的新的托运人。

家具运输量在2025年上半年略有增长，这使该类别排名第四，其份额从2024年的5.6%增加到2025年的7.8%。塑料及其制品（占货流量的5.9%）、黑金属制品（5.1%）的运输仍然占比较大。

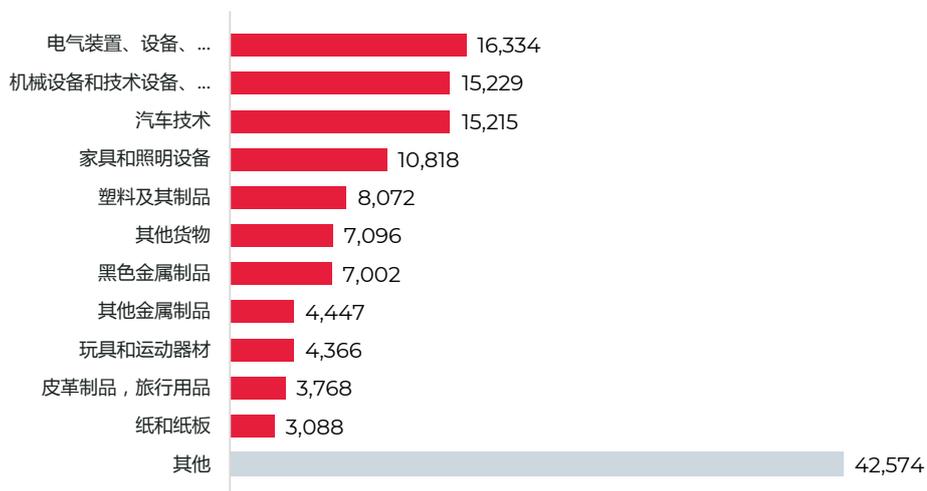
在统计数据显示的类别中, 2025年上半年增长最快的是皮草和皮革(+446.6%)、植物提取物(+225.0%)、软木(+200%)和纺织纤维(+150.0%)。

2024年上半年商品目录, TEU



资料来源: 作者根据ERA I指数计算。

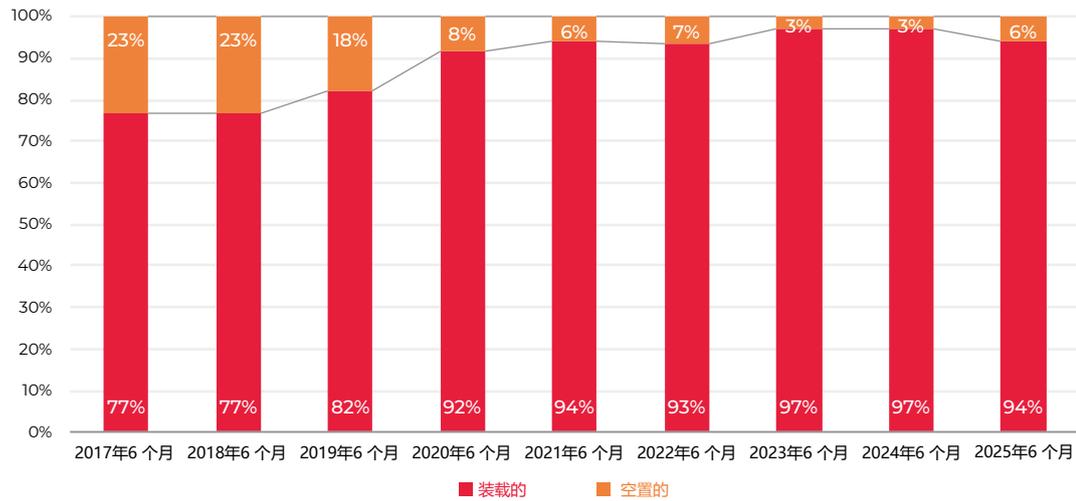
2025年上半年商品目录, TEU



资料来源: 作者根据ERA I指数计算。

在过去的两年里，欧亚集装箱运输呈现出满负荷的趋势，保持了较高的集装箱装载份额。然而，2025年上半年这一数字下降了3个百分点，装载集装箱数量同比下降17.6%，而同期空箱数量增长73.6%。

半年内集装箱空载比



资料来源：作者计算。

空箱数量的急剧增加主要与中欧之间的贸易不平衡有关，同时也与市场参与者寻求机车车辆反向装载的操作有关。欧盟国家是中国商品的净进口国。因此，为了保持供应不间断，需要疏散中国供应商所需的空集装箱。2025年上半年，欧洲-中国方向的空箱数量增长206.4%，创历史新高。与此同时，反向下降了24.8%。尽管如此，与2021-2023年的指标相比，中欧方向的空箱数量明显增加（至少增加了4.5倍）。同时，从对比角度来看，空箱占比仅小幅增长了几个百分点，表明设备整体装载指标保持高位。

中欧、欧中方向半年内空箱占比



资料来源：作者计算。

因此，货流不平衡是东-西中心线运输的可持续特征，而不仅仅是在铁路走廊的背景下。这种不平衡是由于欧洲国家和中国之间贸易流的不对称造成的，且这又与使中国成为“世界工厂”的欧洲国家向中国转移生产力的长期趋势有关。

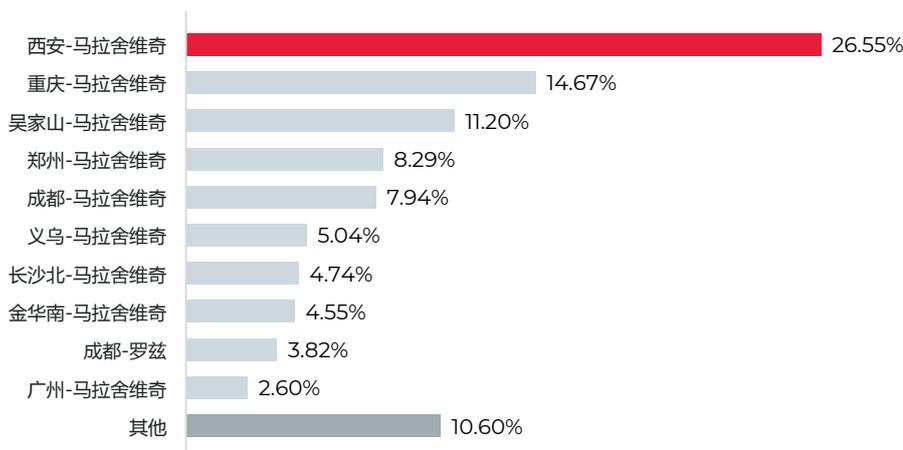
运输地理分布多样性

根据2025年上半年的结果，货物出发地和目的地的多元化仍然明显：累计涉及超过235条线路。欧洲欧亚铁路线的关键点是杜伊斯堡（德国）、罗兹、马拉舍维奇（波兰）和蒂尔堡（荷兰）。在中国方面，最重要的收/发货点是西安、义乌、重庆、郑州和吴家山（武汉）。

2025年上半年从中国到欧洲的主要供应路线：

- 西安-马拉舍维奇 (3.338万TEU)；
- 重庆-马拉舍维奇 (1.844万TEU)；
- 吴家山(武汉)-马拉舍维奇 (1.408万TEU)。

2025年上半年中-欧方向(向西)主要线路



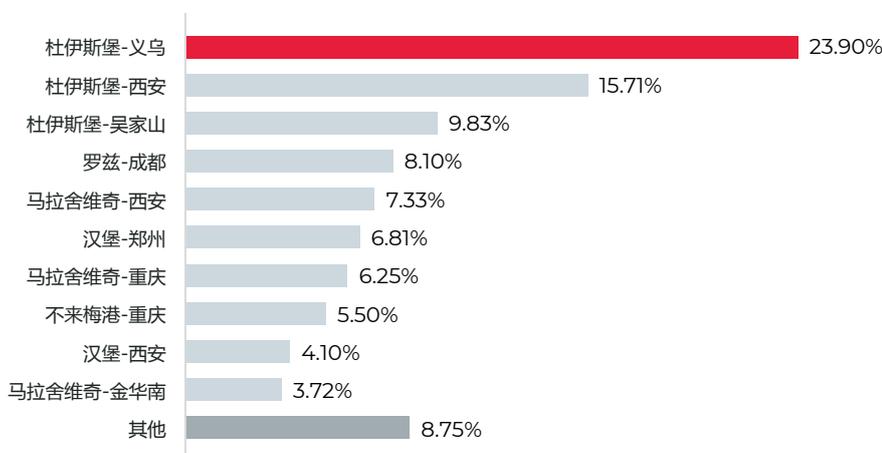
资料来源:作者计算。

波兰马拉舍维奇站传统上是集装箱运输的重要枢纽—占向西所有集装箱的90.6%。从马拉舍维奇出发,货物通过铁路和公路继续沿欧洲配送,直至最终目的地。

2025年上半年从欧洲到中国的主要供应路线:

- 杜伊斯堡-义乌(0.471万TEU);
- 杜伊斯堡-西安(0.310万TEU);
- 杜伊斯堡-吴家山(武汉)(0.194万TEU)。

2025年上半年欧洲—中国方向的主要路线(向东)

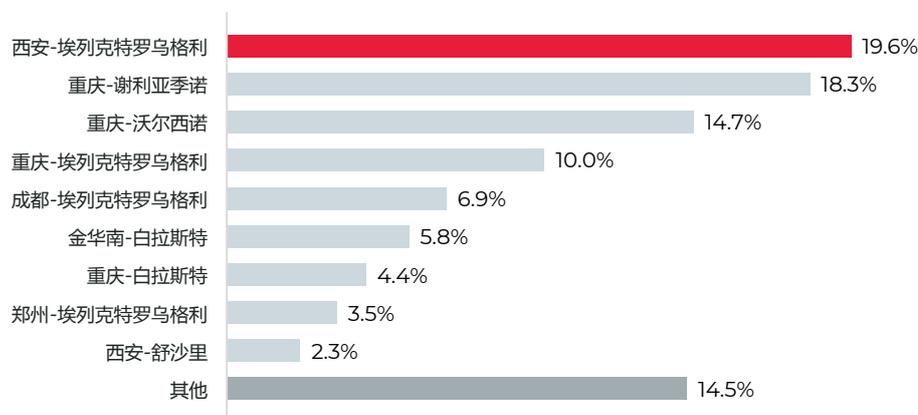


资料来源:作者计算。

与2024年上半年相比,杜伊斯堡-义乌和杜伊斯堡-西安两条主要线路不仅保持原排名,且运量有所增加,但其余航线均出现下降。

中-俄方向预计将出现下滑:上半年重点航线之一的西安-埃列克特罗乌格利运输量明显下降。尽管如此,该方向仍然是主要方向,占交通量的19.6%。重庆-谢利亚季诺线路约占18.3%。排在第三位的是重庆-沃尔西诺线(14.7%)。因此,这三条线路占中俄进口总量的50%以上。

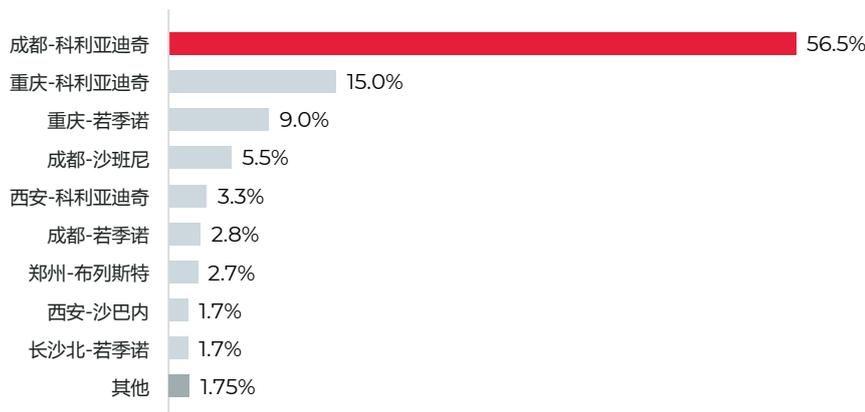
2025年上半年中俄方向主要线路



资料来源:作者计算。

连接中国和白俄罗斯的线路发生了变化。成都-科利亚迪奇仍然是主导方向(同比增长14.9%),各方向份额为56.5%。重庆-科利亚迪奇线路攀升至第二位(+44.2%)。重庆-若季诺方向排名第三,占中国-白俄罗斯运输量的9%。因此,出现了运输集中在几条关键线路上的趋势。

2025年上半年中国-白俄罗斯方向主要线路



资料来源：作者计算。

欧亚铁路走廊的状况和替代路线

贯穿欧亚经济联盟国家—哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯领土的欧亚铁路过境走廊继续在中欧中交通中保持主导地位。据 ERAI 估计, 2025年上半年, 欧洲和中国之间86.7%的集装箱运输量通过这条路线(多斯特克-阿拉山口和阿腾科尔-霍尔果斯铁路过境点)。但是, 这一数值比去年上半年的水平低4.8个百分点。

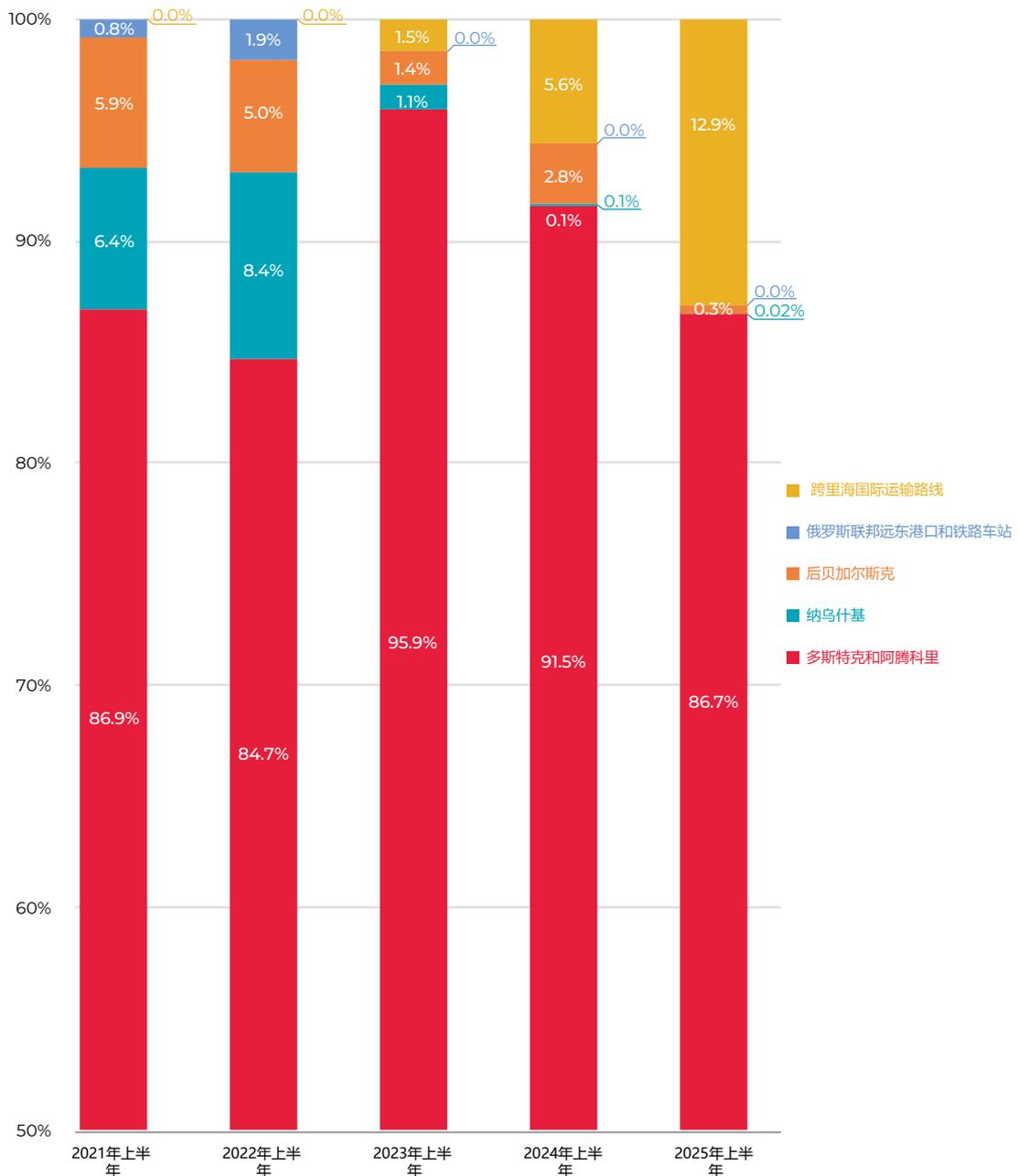
通过纳乌什基(蒙古)过境点的运输指标继续下降, 份额不到0.1%。整体上, 通过后贝加尔斯克-满洲里边境口岸的集装箱运输量在去年上半年表现强劲后, 今年出现下降, 份额从2.8%下降到0.3%。通过俄罗斯联邦远东港口和车站的过境集装箱流量连续第三年持续接近零点。自2023年以来, 经俄罗斯联邦远东边境口岸的货物运输结构已完全转向俄罗斯和中国之间的进出口货物运输。

跨里海国际运输路线(TMTM)继续发展: 其运输量略超过2万标准箱。考虑到正在进行的消除瓶颈的基础设施项目, 预计通过TMTM的过境货物流量将略有增加。目前, 走廊在跨欧亚集装箱铁路运输市场的份额已经增加了7.3个百分点, 达12.9%。与此同时, 其多联式性质仍然是一个关键限制, 即需要从铁路转运到船只才能通过里

海,以及在穿越黑海时在格鲁吉亚进行额外转运。与此同时,欧洲国家对这条路线表现出兴趣,认为这是传统陆地走廊的替代方案,也是与亚洲贸易关系多样化的机会。

因此,这条走廊承担了适度的集装箱流量份额。在短期内,走廊得到国际环境和区域外参与者的支持。但是,随着这一因素的耗尽,成本和交付速度等核心竞争指标将发挥关键作用。

主要过境走廊在中欧中方向集装箱吞吐量中的份额



资料来源:作者计算。

展望2025年下半年

2025年上半年的结果反映了欧亚铁路线状况的主要趋势。影响托运人路线选择的国际环境仍是路线的关键制约因素；海运的成本和风险；中国与欧亚经济联盟边境，以及整个欧亚铁路基础设施沿线的货物吞吐量 and 处理速度。与此同时，欧亚航线的主要优势仍然是稳定和可预测的定价，以及与其他大陆走廊相比，在运输速度和成本方面的竞争优势。

由于其固有的优势，欧亚铁路线持续发展。运输货物种类多样化。在过境减少的背景下，欧亚经济联盟与中国之间的货流衔接对该条线路提供了支持。

影响2025年下半年线路运行指标的主要因素包括亚洲、欧亚经济联盟和欧洲经济的总体状况，以及东-西轴线上的贸易和物流趋势；海运费率的动态（包括考虑到对海运物流具有重要战略意义地方的外部经济事件的发展）；铁路基础设施内的运行速度和过境点的货物处理速度。基础设施项目的完成，如多斯托克-莫因特线第二条轨道建设，可以显著改善哈萨克斯坦铁路试验场的运行指标。

欧亚经济委员会主持下的运输走廊数字化项目可以为该路线提供长期支持，以进一步实现跨境运输中的运输和装运单据的数字化，从而确保向具有法律意义的电子文件管理过渡。

从中期来看，新的铁路过境点“巴赫特”的开通可能对路线具有正面意义，其建设项目目前正在实施中。多斯托克过境点以北的巴赫特，可以成为进一步进出俄罗斯的货物运输更便捷的过境点。

尽管如此,还应考虑到更广泛的背景:中国同时寻求利用其过境地位,包括与东南亚市场的联系。其中,重庆作为**东盟与欧盟铁路联系的关键节点**之一,不断发展。多条新线路证实了这一趋势。且2025年6月21日启动经重庆的**多式联运东盟快车**,然后从中国港口将货物运送到东南亚国家(包括越南、泰国和马来西亚)。

由此可见,尽管目前面临诸多挑战,欧亚铁路线仍保持其稳定地位。关税稳定、广泛的货物范围,以及基础设施和数字项目的实施相结合,使这条路线成为发展中国、欧亚经济联盟国家和欧洲之间运输联系的重要工具之一。