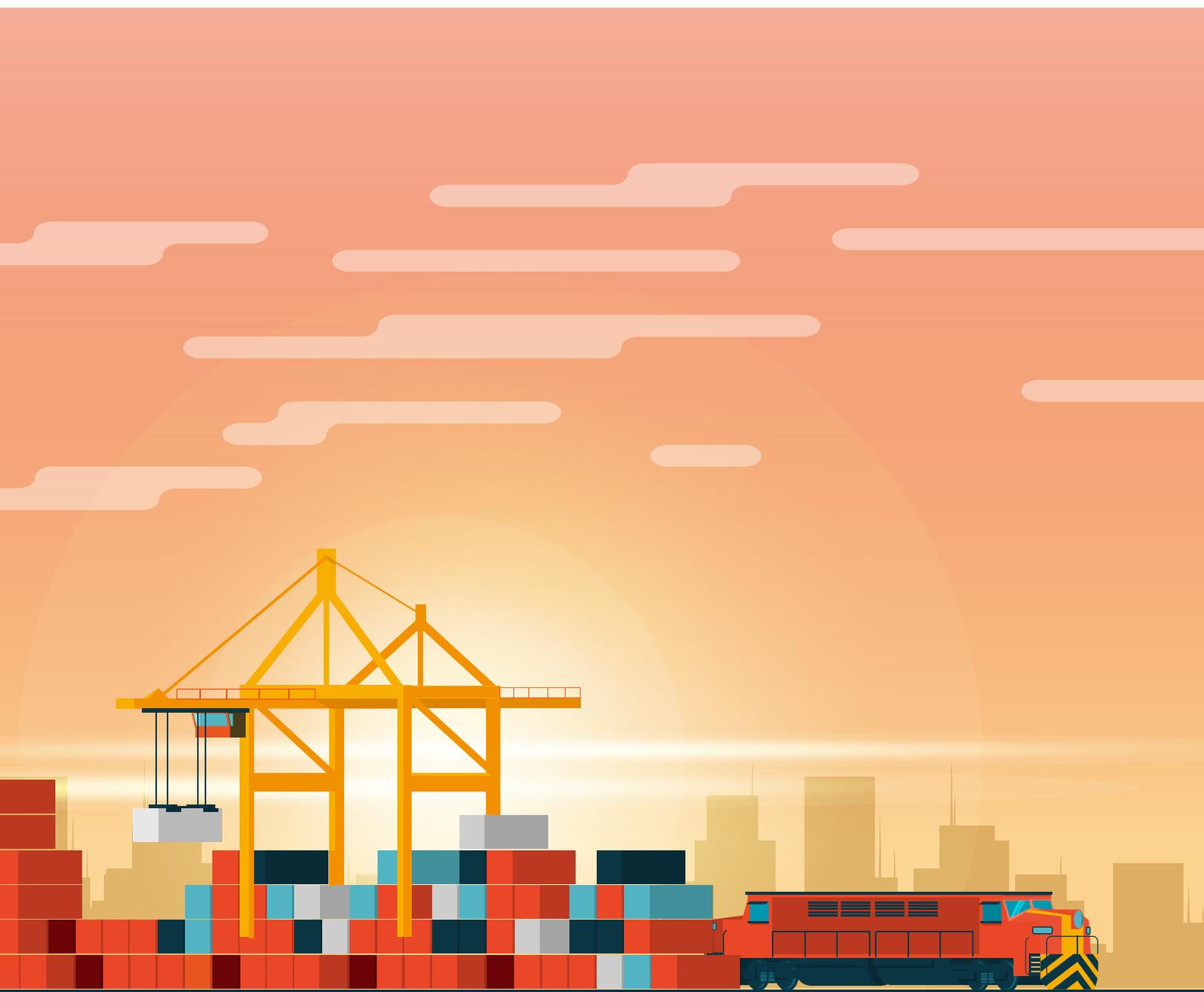


## КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА



# Оглавление

<b>Резюме</b>	<b>2</b>
<b>Торговля и состояние рынка грузоперевозок</b>	<b>3</b>
Увеличение дисбаланса во взаимной торговле Китая и ЕС	3
Стабильные железнодорожные тарифы на фоне скачков морского фрахта	5
<b>Состояние евразийского железнодорожного маршрута в первом полугодии 2025 года</b>	<b>8</b>
Сокращение объёмов в транзитном сегменте	9
Грузовая база маршрута и снижение загрузки контейнеров	12
Диверсификация географии перевозок	14
Положение евразийского железнодорожного коридора и альтернативные маршруты	17
<b>Перспективы на второе полугодие 2025 года</b>	<b>19</b>

# РЕЗЮМЕ

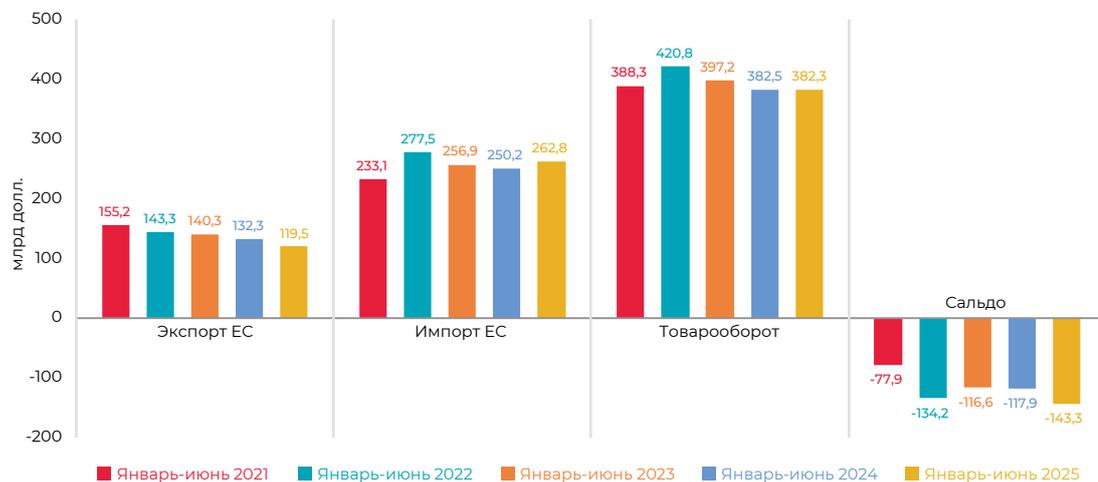
- 1.** В первом полугодии 2025 года контейнерные перевозки по евразийскому железнодорожному маршруту сократились на 15,0% год к году и составили 307,8 тыс. ДФЭ. Основная причина — снижение объёмов транзитных перевозок Китай — ЕС — Китай на 26,8% год к году до 138,4 тыс. ДФЭ. При этом средняя загрузка поездов составила 117 ДФЭ, а среднее количество поездов в сутки снизилось до девяти.
- 2.** Наибольшее сокращение пришлось на западное направление: объёмы перевозок из Китая в Европу снизились на 27,2%, а в восточном направлении — на 24,6%. Основными причинами стали переориентация грузов на морские маршруты из-за снижения ставок фрахта и использование альтернативных сухопутных коридоров.
- 3.** Среднее время в пути на евразийском железнодорожном маршруте от границы до границы увеличилось на 1,9% и достигло 7,11 суток, а общее время в пути снизилось на 4,9% — до 17,29 суток. Средняя скорость движения контейнерных поездов снизилась на 2,3% до 763 км/сутки.
- 4.** В первом полугодии 2025 года по евразийскому маршруту проследовали товары, принадлежащие 84 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков. На триаду основных товаров — электроника, механическое оборудование и автотехника — пришлось 34% грузов, что на 8 п. п. меньше, чем в прошлом году.
- 5.** Наметившаяся на протяжении двух лет тенденция к полной загрузке мощностей прервалась. В первом полугодии 2025 года доля порожних контейнеров, проследовавших по евразийскому железнодорожному маршруту, незначительно увеличилась на 3 п. п. до 6% год к году.
- 6.** Ставки железнодорожных перевозок по направлению Китай — Европа — Китай оставались стабильными: в среднем 3250 долларов за СФЭ, с минимальным уровнем 3239 долларов и максимальным 3292 доллара. Коэффициент вариации ERAI Composite составил менее 1%, что выгодно отличает железнодорожные тарифы от морских, характеризующихся высокой волатильностью.
- 7.** Вырос интерес к грузовым авиаперевозкам, особенно в сегменте электронной коммерции. Направление Европа — Азия стало вторым по объёму рынком авиаперевозок (20,5%), демонстрируя рост более двух лет подряд. Однако высокая стоимость и экологическая нагрузка ограничивают потенциал этого сегмента.
- 8.** Железнодорожные перевозки сохраняют преимущество с точки зрения устойчивого развития. Согласно данным ERAI, в первом полугодии 2025 года выбросы CO<sub>2</sub> от перевозок по железной дороге составили 313,9 тыс. тонн, из которых лишь 15,3 тыс. тонн — прямые. Авиаперевозки при аналогичном объёме создавали бы более 5,1 млн тонн выбросов.
- 9.** Несмотря на сокращение объёмов, евразийский коридор остаётся основным сухопутным каналом: через него прошло 86,7% контейнерного потока (-4,8 п. п. год к году). При этом на Транскаспийский международный транспортный маршрут, который получил значительное развитие в последние годы, приходится лишь 12,9% контейнеропотока.

# ТОРГОВЛЯ И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

## Увеличение дисбаланса во взаимной торговле Китая и ЕС

В первом полугодии 2025 года товарооборот между КНР и ЕС составил 382,3 млрд долл. (-0,05% год к году). Хотя объёмы взаимной торговли остались неизменными, экспортно-импортная структура претерпела заметное смещение в сторону Китая. Благодаря увеличению Европейским союзом объёмов импорта китайских товаров до 262,8 млрд долл. (+5,1%) за январь — июнь 2025 года удалось нивелировать резкий спад экспорта европейских товаров в Китай до 119,5 млрд долл. (-9,7% год к году). Подобное снижение стало самым заметным за последние пять лет. Как результат, отмечается сильный дисбаланс в торговых отношениях ЕС с КНР в первой половине 2025 года: сальдо торгового баланса фиксирует превалирование китайского экспорта в ЕС над импортом из ЕС в размере 143,3 млрд долл.

### ДИНАМИКА ТОРГОВЛИ ЕС-27 С КИТАЕМ ПО ПОЛУГОДИЯМ



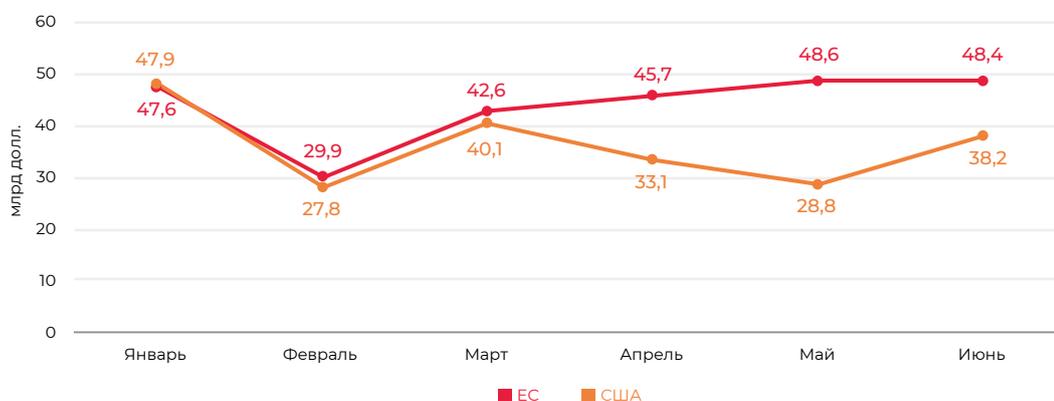
Источник: составлено авторами на основе данных ITC

Тенденция сокращения экспорта ЕС в Китай продолжается из года в год. Начало 2025 года ознаменовалось сокращением объёмов мировых закупок со стороны Китая. Первый квартал 2025 года стал неудовлетворительным для совокупного импорта в Китай: показатель в 576,2 млрд долл. является самым низким с 2021 года. Причиной такому явлению стал слабый внутренний спрос и дефляционное давление в Китае. В частности, импорт европейских товаров Китаем снизился на 6,2% год к году (58,4 млрд долл.), в то время как в других странах они пользовались спросом. Так, совокупный экспорт ЕС в первом квартале 2025 года увеличился на 1,7% год к году (1,8 трлн долл.).

Тем не менее Китай демонстрирует устойчивость в экспорте, несмотря на внешние факторы. Совокупный экспорт Китая в первом квартале 2025 года составил 844,5 млрд долл. (+5,0% год к году), во втором квартале — 944,8 млрд долл. (+4,8% год к году). Согласно [данным](#), опубликованным Главным таможенным управлением Китая, общая стоимость импорта и экспорта за период с января по июнь составила 21,79 трлн юаней (3,04 трлн долл.; +2% год к году).

Тарифная политика президента США Дональда Трампа внесла свои коррективы в торговую деятельность. В мае 2025 года экспорт из Китая в США резко сократился на 34,5% в годовом исчислении — до 28,8 млрд долл., а суммарный оборот за первые пять месяцев упал на 10% год к году до 177 млрд долл. Такое падение объясняется введением «сверхпошлин» до 145% в апреле; однако уже с середины мая их временно снизили до 30%, что позволило смягчить падение. На фоне неопределённости на американском рынке китайские компании активно переориентировались на Европу. Так, в мае экспорт в страны ЕС вырос на 9,8% в годовом исчислении — до 48,6 млрд долл.

### ДИНАМИКА ЭКСПОРТА ИЗ КИТАЯ В ЕС И США ЗА ЯНВАРЬ — ИЮНЬ 2025 ГОДА



Источник: составлено авторами на основе данных ИТС

Данные по внешней торговле за первую половину года в целом соответствуют рыночным ожиданиям и иллюстрируют стабильность внешней торговли Китая.

Многолетние торговые отношения ЕС и КНР, характеризующиеся взаимозависимостью и тесным сотрудничеством, за последние годы показывают напряжённость. Обе стороны устанавливают ограничения по отношению друг к другу, что является долгосрочным фактором. В октябре 2024 года по итогам проведённого антидемпингового расследования ЕС ввёл [компенсационные пошлины](#) на импорт китайских электромобилей сроком на пять лет в размере от 17,0% до 35,3% (сверх стандартной 10%-ной пошлины). Они заменили временные пошлины, введённые в июле 2024 года. В июле 2025 года — также по итогам проведённого антидемпингового расследования — Китай ввёл [компенсационные пошлины](#) на импорт бренди, произведённого в Евросоюзе, сроком на пять лет в размере до 34,9%. В июне 2025 года ЕС ввёл [запрет](#) китайским компаниям участвовать в публичных тендерах ЕС на поставку медицинских приборов стоимостью 60 млрд евро (70 млрд долл.) и более в год. В ответ на это Китай в июле 2025 года ввёл [ограничения](#) на государственные закупки медицинских приборов из стран ЕС, стоимость которых превышает 45 млн юаней (6,3 млн долл.). Таким образом, можно уверенно утверждать, что напряжённость в торгово-экономических отношениях между Пекином и Брюсселем присутствует.

## Стабильные железнодорожные тарифы на фоне скачков морского фрахта

В первом полугодии 2025 года наметилась тенденция на снижение стоимости морского фрахта: с января по апрель, по данным WCI Drewry, цена на перевозку морем упала на 40,5% с 3666 долл. за СФЭ до 2182 долл. за СФЭ. В преддверии Китайского нового года ставки подскочили до 3986 долл. за СФЭ (пиковое значение было зарегистрировано 09.01.2025) за счёт увеличения активности китайских поставщиков. В дальнейшем стоимость перевозки стала постепенно снижаться: в апреле — мае индекс WCI Drewry демонстрировал относительную стабильность, находясь в пределах от 2076 долл. до 2276 долл. за СФЭ. Кроме того, ситуация в Красном море стабилизировалась. В мае хуситы **заявили**, что не будут препятствовать проходу торговых судов в Красном и Аравийском морях, за исключением судов Израиля.

В мае — июне кривая стоимости морской перевозки пошла вверх за счёт повышенного спроса — крупные экспедиторы **отмечали** начало высокого сезона. Июнь стал прорывным для китайского экспорта благодаря временному снижению пошлин со стороны США. Как следствие, ажиотаж на морские перевозки Азия — Европа сохранился до начала июля.

Стоимость железнодорожных перевозок Китай — Европа — Китай, согласно данным ERAI, на протяжении первого полугодия 2025 года в среднем держалась на уровне 3250 долл. за СФЭ с минимальным значением в 3239 долл. за СФЭ и максимальным в 3292 долл. за СФЭ. По сравнению с волатильным морским фрахтом ставки на железнодорожные перевозки не показывали резких перепадов. Коэффициент вариации ставок ERAI Composite в первом полугодии 2025 года не превысил и 1%, в то время как WCI Drewry превысил показатель в 20%, демонстрируя свою неустойчивость. Для сравнения: в первом полугодии 2024 года коэффициент вариации ставок ERAI Composite составлял 2,43%, а WCI Drewry — ровно 22%.

### ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY



Источник: ERAI

Стабильность ценообразования евразийского железнодорожного маршрута делает данный вид перевозок более предсказуемым для участников внешнеэкономической деятельности. Однако при рассмотрении всего сквозного маршрута Китай — Европа видно, что ставки транспортировки подвержены более заметным колебаниям.

Стоимость сквозной железнодорожной перевозки Китай — Европа (SOC) с начала 2025 года, согласно данным ERAI и опросам экспедиторов, демонстрировала плавное падение. В январе средняя ставка составляла от 5800 долл. за СФЭ (Чэнду, Чунцин) до 7300 долл. за СФЭ (Шэньчжэнь) с уже наметившимся снижением на 6-7% относительно декабря 2024 года. В феврале ставка снизилась на 4%, составив от 5550 долл. за СФЭ (Чэнду) до 7200 долл. за СФЭ (Шэньчжэнь), а к концу месяца — от 5400 долл. за СФЭ (Чэнду) до 6300 долл. за СФЭ (Гуанчжоу). В марте продолжилась тенденция к снижению (-3%), а средние ставки находились в диапазоне от 5250 долл. за СФЭ (Чэнду) до 6100 долл. за СФЭ (Шэньчжэнь). Следовательно, первый квартал 2025 года охарактеризовался постепенным падением сквозных ставок железнодорожных перевозок Китай — Европа. В апреле ставки перевозок из Чэнду снизились до 5000 долл. за СФЭ, а из Шэньчжэня — увеличились до 6400 долл. за СФЭ. В мае ставки стабилизировались и остались без изменения. В июне ставка сохранилась по маршрутам из Чэнду, а из Шэньчжэня — увеличилась до 6500 долл. за СФЭ.

#### СТОИМОСТЬ СКВОЗНОЙ ПЕРЕВОЗКИ КИТАЙ — ЕВРОПА (SOC) В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА, ДОЛЛ. ЗА СФЭ



Источник: ERAI

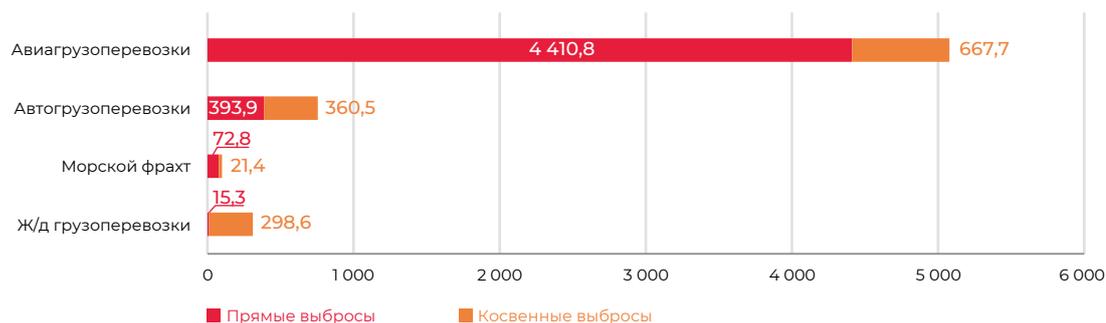
В то время как морские и железнодорожные маршруты остаются ключевыми в международной логистике, авиаперевозки между Китаем и Европой в 2025 году продолжают набирать обороты под влиянием растущего сегмента электронной коммерции. Согласно данным IATA, уже в марте 2025 года объём спроса на авиаперевозки вырос на 4,4% относительно прошлого года, при этом в сегменте международных грузовых перевозок воздушным транспортом рост составил 5,5%. На рынке авиаперевозок между Европой и Азией, который занимает 20,5% мирового объёма авиагрузоперевозок, на протяжении 25 месяцев подряд фиксируется рост, а в марте грузооборот

увеличился на 8,3% год к году. В апреле 2025 года показатели мировой авиации продемонстрировали ещё больший рост — **5,8% относительно прошлого года**. Однако далее **последовало охлаждение**: в мае рост составил всего 2,2%, в июне — 0,8%.

Воздушные перевозки продолжают рассматриваться как альтернатива морскому и железнодорожному транспорту, особенно в условиях глобальной нестабильности, влияющей на регулярность транспортного сообщения. В то же время с точки зрения экологического воздействия авиаперевозки остаются наиболее неустойчивым видом транспорта.

По данным **Счётчика выбросов CO<sub>2</sub> портала ERAI**, в период с января по июнь 2025 года суммарный объём прямых и косвенных выбросов углекислого газа от грузоперевозок по евразийскому железнодорожному маршруту достиг 313,9 тыс. тонн, из которых на долю прямых выбросов пришлось лишь 15,3 тыс. тонн. Для сравнения: перевозка аналогичного объёма грузов воздушным транспортом сопровождалась бы выбросами на уровне 5078,5 тыс. тонн (в том числе 4410,8 тыс. тонн прямых), автотранспортом — 745,4 тыс. тонн (393,9 тыс. тонн прямых). Морские перевозки при прямых выбросах в 72,8 тыс. тонн также оказываются менее экологичными по сравнению с железной дорогой.

#### ВЫБРОСЫ ОТ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ЕВРАЗИЙСКОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ МАРШРУТУ В СРАВНЕНИИ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА, ЯНВАРЬ — ИЮНЬ 2025 ГОДА



Источник: индекс ERAI

# СОСТОЯНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА

КАРТА ЦЕНТРАЛЬНОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА



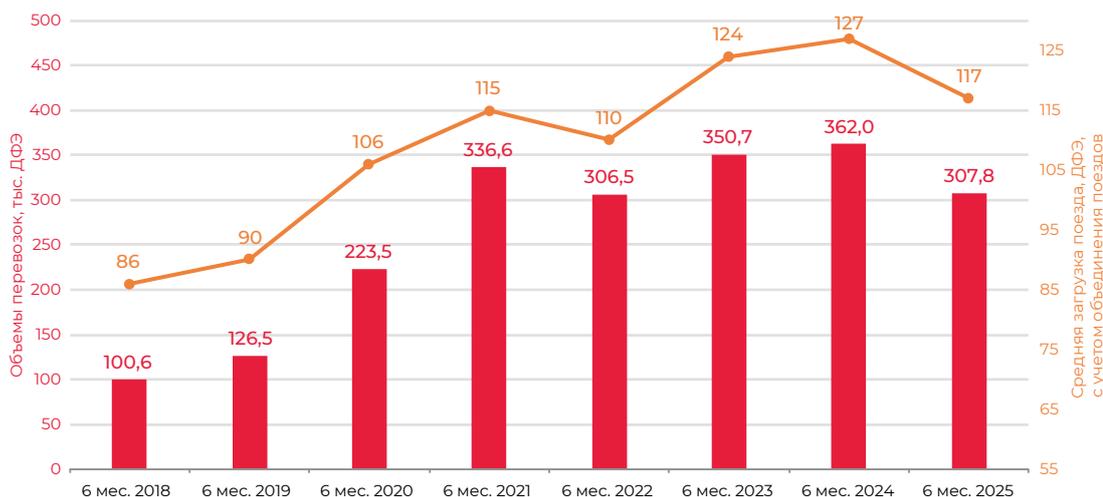
Источник: составлено авторами

## Сокращение объемов в транзитном сегменте

Первое полугодие 2025 года ознаменовалось спадом объемов перевозок на евразийском железнодорожном маршруте — 307,8 тыс. ДФЭ (-15,0% год к году). За последние пять лет это второй худший показатель в абсолютных значениях. В то же время средняя загрузка поездов контейнерами была на уровне 117 ДФЭ, а среднее количество поездов в сутки было равно девяти. Всего с учётом объединения<sup>1</sup> отправлено 1636 поездов за первое полугодие 2025 года, что меньше количества за аналогичный период 2024 года на 22,9%.

Снижение объёмов перевозок на евразийском железнодорожном маршруте, помимо прочего, связано с падением транзитного грузопотока из Китая в Европу. На это повлияли как рост конкуренции со стороны морских перевозок с более низкими ставками, так и стремление китайских грузоотправителей к диверсификации путей поставок.

### СУММАРНЫЙ ОБЪЁМ ПЕРЕВОЗОК И ЗАГРУЗКА ПОЕЗДОВ ПО ПОЛУГОДИЯМ

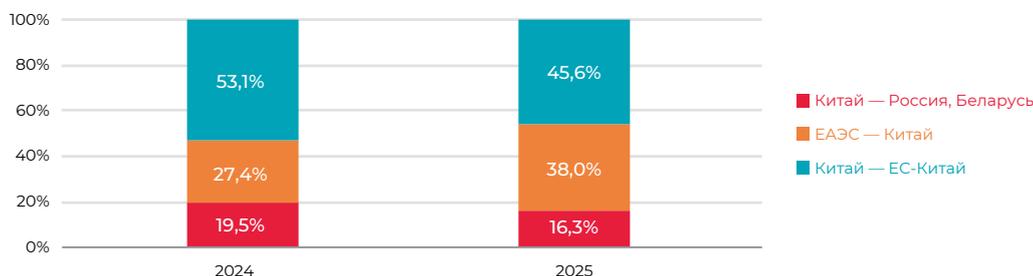


Источник: расчёты авторов

В структуре перевозок наиболее заметно снижение транзита Китай — ЕС — Китай до 138,4 тыс. ДФЭ (-26,8% год к году). Снижение стоимости морского фрахта, по сравнению со ставками в железнодорожном сообщении, привело к переориентации части грузоотправителей «на море».

<sup>1</sup> Объединение поездов подразумевает, что поступающие по колею 1435 мм из Китая в Казахстан контейнеры в составе двух поездов перегружаются в один полносоставный контейнерный поезд колеи 1520 мм, а в составе трёх поездов — в два (система «2 в 1» или «3 в 2»). Применение такой схемы снижает нагрузку на железнодорожную инфраструктуру и повышает пропускную способность железнодорожных участков на межгосударственных стыковых пунктах.

## ДОЛЯ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ПЕРЕВОЗОК ОПЕРАТОРА ЕВРАЗИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА, ЯНВАРЬ — ИЮНЬ 2024 И 2025 ГГ.



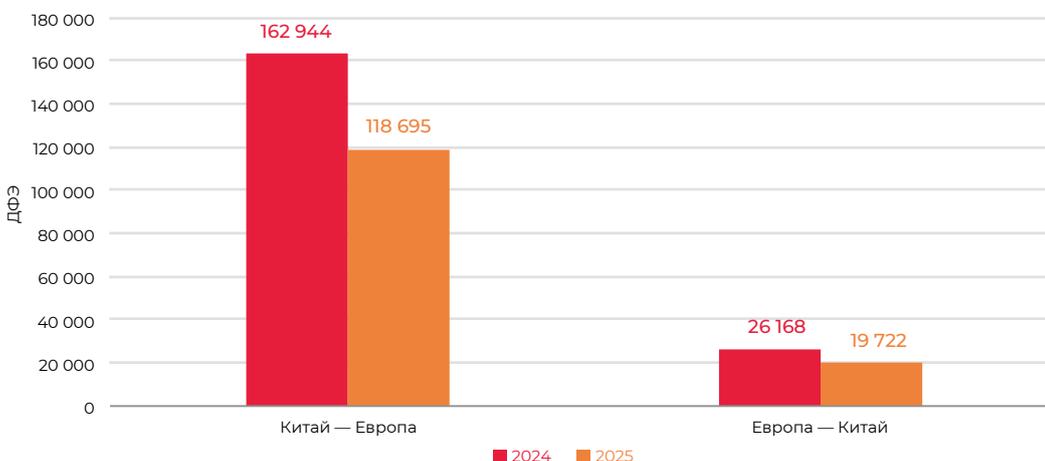
Источник: расчёты авторов

В транзитном сообщении Китай — ЕС — Китай сильнее всего пострадало именно западное направление (westbound). В первом полугодии 2025 года из Китая в Европу через евразийский железнодорожный маршрут было перевезено 118,7 тыс. ДФЭ, что на 27,2% меньше прошлогоднего показателя. Причём в первом квартале 2025 года наблюдался спад на 25,1%, во втором квартале — на 28,8%. В обратном направлении перевезено 19,7 тыс. ДФЭ (-24,6% год к году). Спад в первом квартале 2025 года составил 32,0%, а во втором — 16,5%.

С конца 2024 года российские власти **усилили контроль транзита товаров**. Принятие Правительством РФ Постановления № 313, регулирующего порядок транзитных перевозок, оказало влияние на транзитную торговлю и привело к снижению объёмов перевозок. Спад начался в сентябре 2024 года, однако уже к апрелю — маю 2025 года ситуация начала стабилизироваться: участники рынка адаптировались к новым условиям.

Несмотря на вышеперечисленные факторы, евразийский железнодорожный маршрут остаётся привлекательным для китайских грузоотправителей. Вместе с тем они сохраняют стремление к диверсификации путей поставок, что предоставляет дополнительные стимулы для развития альтернативных континентальных маршрутов.

## ДИНАМИКА ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ — ЕС — КИТАЙ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2024 И 2025 ГГ.



Источник: расчёты авторов

При анализе показателей перевозок между Китаем и странами ЕАЭС на евразийском железнодорожном маршруте вырисовывается неоднородная картина. Например, экспортные перевозки из стран ЕАЭС в Китай увеличились на 18,1%. В обратном направлении заметна роль Беларуси в качестве импортёра китайской продукции. В первом полугодии 2025 года перевезено около 32,8 тыс. ДФЭ из Китая в Беларусь, что на 23,5% больше прошлогоднего показателя. В то же время поставки в Россию заметно сократились. Подобные изменения объясняются как использованием альтернативных маршрутов в импортных перевозках в Россию — в первую очередь через погранпереходы Дальнего Востока России, так и влиянием экономической ситуации, в том числе снижением российского спроса в связи с перенасыщением рынка.

В первом полугодии 2025 года среднее время в пути от границы до границы в пределах пространства колеи 1520 мм (т. е. Брест — Достык и Алтынколь) увеличилось на 1,9% и составило 7,11 суток. Однако если проанализировать общее время в пути, то заметна положительная динамика в сторону уменьшения на 4,9% год к году — до 17,29 суток.

В свою очередь средняя скорость контейнерных поездов уменьшилась на 2,3% до 763 км/сутки. На показатель повлияли проводимые ремонтные работы на отдельных участках инфраструктуры, недостаток локомотивов и локомотивных бригад, а также ряд временных ограничений, вводимых железнодорожными администрациями.

### СКОРОСТЬ И ВРЕМЯ В ПУТИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ МАРШРУТЕ ПО ПОЛУГОДИЯМ



Источник: расчёты авторов

## Грузовая база маршрута и снижение загрузки контейнеров

В первом полугодии 2025 года по евразийскому маршруту проследовали товары, принадлежащие 84 категориям ТН ВЭД на уровне двух знаков, что на две товарных группы меньше, чем в 2024 году. Тем не менее интерес к евразийским железнодорожным контейнерным перевозкам со стороны грузоотправителей из различных отраслей сохраняется. Более детализированную структуру перевозимых грузов вплоть до уровня шести знаков ТН ВЭД можно найти в [статистическом разделе ERAI](#).

Согласно [статистике ERAI](#), основными номенклатурами, которые были перевезены по евразийскому маршруту в первом полугодии, являются электроника, механическое оборудование и автотехника. Именно эти три товарные группы стабильно занимают лидирующие места с момента запуска евразийского железнодорожного маршрута. Тем не менее, несмотря на их главенствующую роль, по всем трём категориям товаров отмечается снижение объёмов перевозок: -47,2% для электроники, -39,4% для механического оборудования и -32,9% для автотехники. Их совокупная доля в контейнеропотоке снизилась с 42% в 2024 до 34% в 2025 году, что говорит об увеличении доли других товарных групп и расширении номенклатуры товаров к перевозке, то есть о привлечении новых грузоотправителей, ранее не использовавших маршрут.

Показатели перевозок мебели продемонстрировали незначительный рост в первом полугодии 2025 года, однако это позволило данной группе занять четвёртое место и увеличить свою долю с 5,6% в 2024 до 7,8% в 2025 году. Важной остаётся перевозка пластмасс и изделий из них (5,9% грузопотока), а также изделий из чёрных металлов (5,1%).

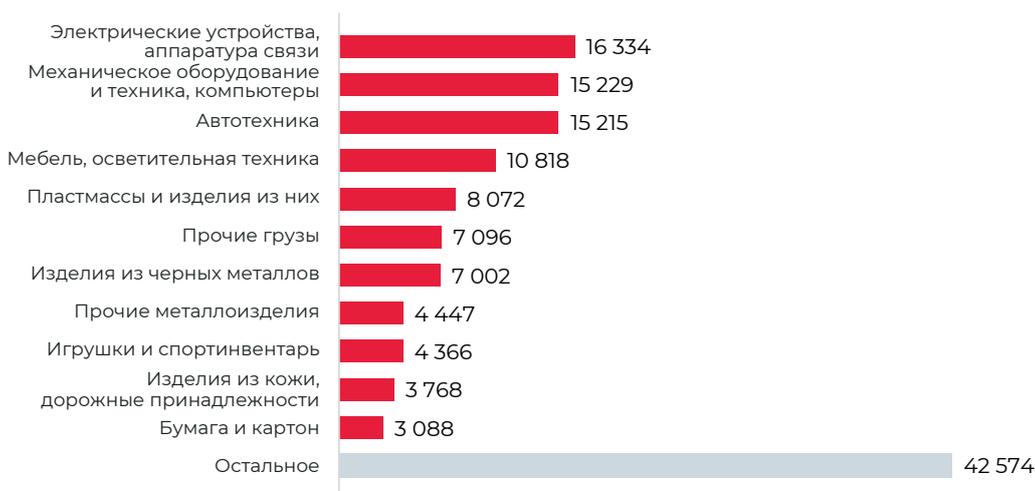
Среди представленных в статистике групп наибольший пророст в первом полугодии 2025 года показали шкуры и кожа (+446,6%), растительные экстракты (225,0%), пробки (+200%) и текстильные волокна (+150,0%).

### НОМЕНКЛАТУРА ТОВАРОВ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2024 ГОДА, ДФЭ



Источник: расчёты авторов на основе индекса ERAI

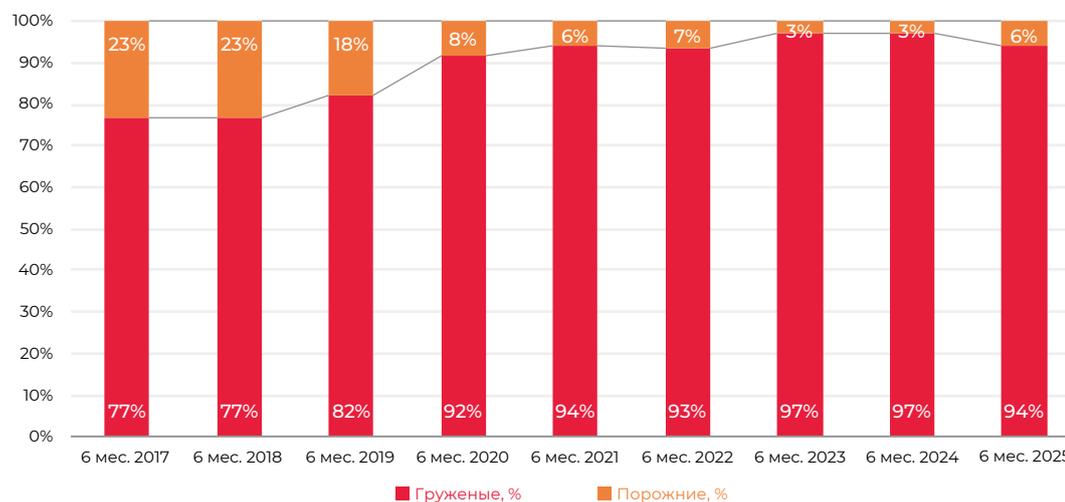
## НОМЕНКЛАТУРА ТОВАРОВ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА, ДФЗ



Источник: расчёты авторов на основе индекса ERAI

Последние два года евразийские контейнерные перевозки демонстрировали тенденцию к полной загрузке мощностей, сохраняя высокие показатели доли гружёных контейнеров. Однако первая половина 2025 года отражает снижение этого показателя на 3 п. п. Количество гружёных контейнеров сократилось на 17,6% год к году, в то время как число порожних контейнеров увеличилось на 73,6% за аналогичный период.

## СООТНОШЕНИЕ ПОРОЖНИХ И ГРУЖЁНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ ПО ПОЛУГОДИЯМ

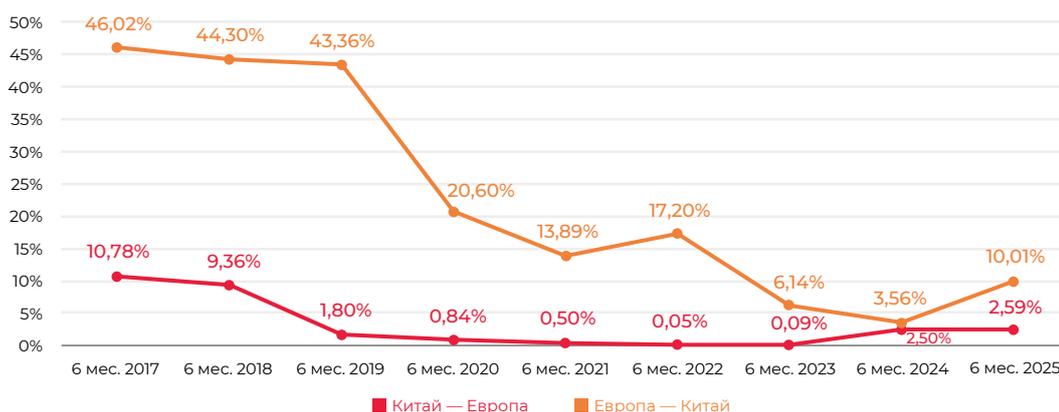


Источник: расчёты авторов

Резкий рост количества порожних контейнеров связан в первую очередь с торговым дисбалансом между Китаем и Европой и, соответственно, с действиями игроков рынка по поиску обратной загрузки для подвижного состава. Страны ЕС являются нетто-импортёром китайских товаров. Как следствие, для сохранения бесперебойности поставок необходима эвакуация порожних контейнеров, в которых нуждаются китайские поставщики. В первом полугодии 2025 года количество порожних контейнеров в направ-

лении Европа — Китай продемонстрировало рекордный прирост на 206,4%. В то же время в обратном направлении наметился спад на 24,8%. Тем не менее по сравнению с показателями 2021 — 2023 годов количество порожних контейнеров в направлении Китай — Европа заметно увеличилось (минимум в 4,5 раза). При этом в сравнительной перспективе доля порожних контейнеров показала лишь небольшой прирост на несколько процентных пунктов, что говорит о сохранении высоких показателей загрузки оборудования в целом.

### ДОЛЯ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ КИТАЙ — ЕВРОПА И ЕВРОПА — КИТАЙ ПО ПОЛУГОДИЯМ



Источник: расчёты авторов

Таким образом, несбалансированность грузопотоков является устойчивой особенностью перевозок по оси Восток — Запад, причём не только в контексте железнодорожных коридоров. Она обусловлена асимметрией торговых потоков между странами Европы и Китаем, что, в свою очередь, связано с долгосрочной тенденцией переноса производственных мощностей из европейских государств в Китай, превратившей его в «мировую фабрику».

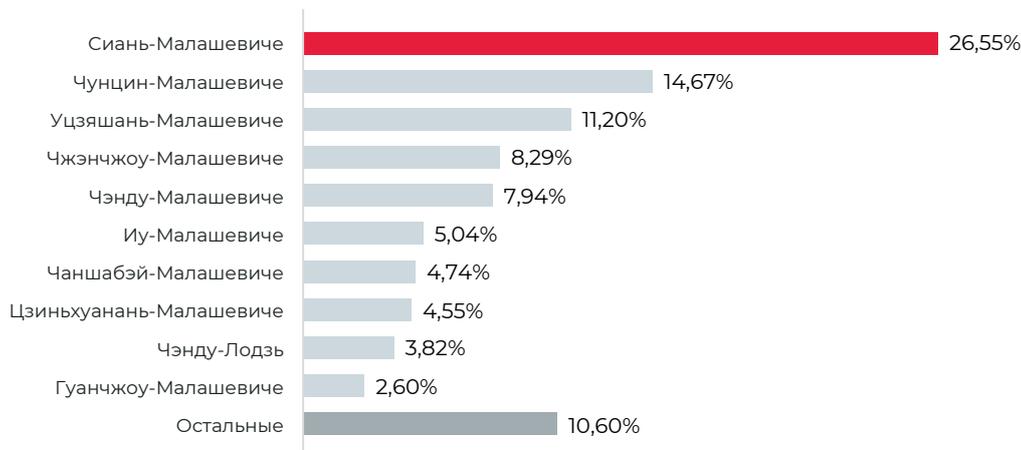
## Диверсификация географии перевозок

По итогам первого полугодия 2025 года диверсификация точек отправления и назначения грузов сохранила выраженный характер: всего было задействовано более 235 направлений маршрутов. Ключевыми точками евразийского железнодорожного маршрута в Европе стали Дуйсбург (Германия), Лодзь, Малашевиче (Польша) и Тилбург (Нидерланды). С китайской стороны важнейшими пунктами отправки и получения грузов выступали Сиань, Иу, Чунцин, Чэнду, Чжэнчжоу и Уцзяшань (Ухань).

Основными маршрутами поставок из Китая в Европу в первом полугодии 2025 года стали:

- Сиань — Малашевиче (33,38 тыс. ДФЭ);
- Чунцин — Малашевиче (18,44 тыс. ДФЭ);
- Уцзяшань (Ухань) — Малашевиче (14,08 тыс. ДФЭ).

## ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — ЕВРОПА (НА ЗАПАД) В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА



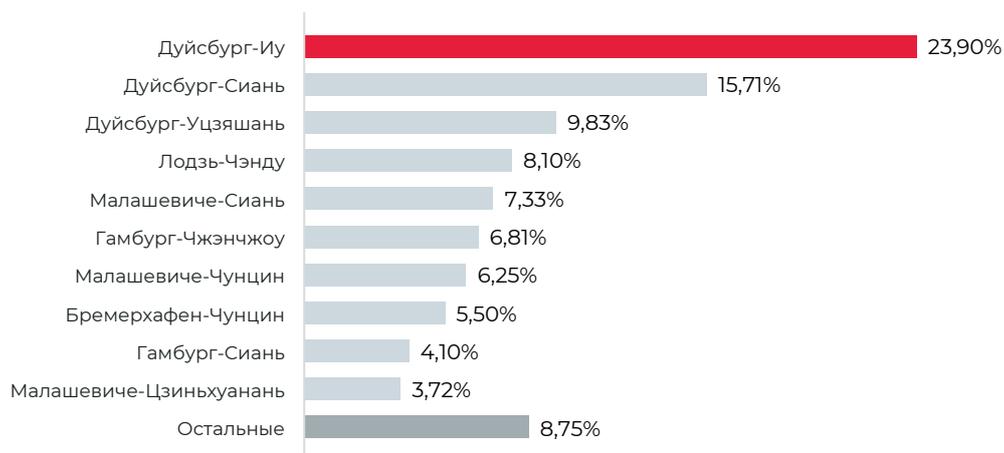
Источник: расчёты авторов

Польская станция Малашевиче традиционно является ключевым хабом контейнерных перевозок — 90,6% всех контейнеров в западном направлении. Из Малашевиче грузы распределяются дальше по Европе как железнодорожным, так и автомобильным транспортом до конечных пунктов назначения.

Основными маршрутами поставок из Европы в Китай в первом полугодии 2025 года стали:

- Дуйсбург — Иу (4,71 тыс. ДФЭ);
- Дуйсбург — Сиань (3,10 тыс. ДФЭ);
- Дуйсбург — Уцзяшань (Ухань) (1,94 тыс. ДФЭ).

## ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ ЕВРОПА — КИТАЙ (НА ВОСТОК) В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА

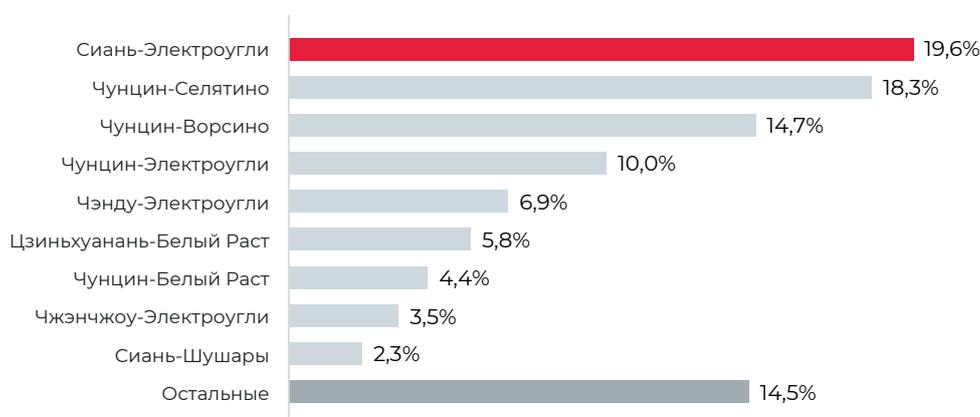


Источник: расчёты авторов

По сравнению с первым полугодием 2024 года два главных направления Дуйсбург — Иу и Дуйсбург — Сиань не только сохранили свои позиции, но и увеличили объёмы перевозок, однако по остальным маршрутам наблюдается спад.

В направлении Китай — Россия намечается спад: объёмы перевозок по одному из ключевых маршрутов, Сиань — Электроугли, заметно снизились по итогам первого полугодия. Тем не менее данное направление остаётся главным с 19,6% объёма перевозок. Маршрут Чунцин — Селятино занимает долю примерно в 18,3%. На третьем месте — маршрут Чунцин — Ворсино (14,7%). Таким образом, на три маршрута приходится немногим больше 50% от всего объёма импортных перевозок Китай — Россия.

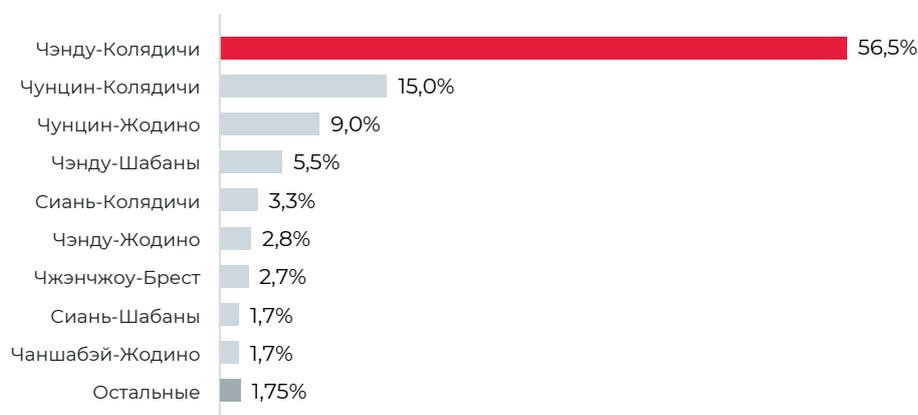
### ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — РОССИЯ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА



Источник: расчёты авторов

Маршруты, связывающие Китай с Беларусью, претерпели изменения. Лидирующим направлением осталось Чэнду — Колядичи (+14,9% объёма перевозок год к году), а доля по направлениям составила 56,5%. На второе место поднялся маршрут Чунцин — Колядичи (+44,2%). Тройку лидеров замыкает направление Чунцин — Жодино с долей 9% в объёмах перевозок Китай — Беларусь. Таким образом, наметилась тенденция к концентрации перевозок на нескольких ключевых маршрутах.

### ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЙ — БЕЛАРУСЬ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА



Источник: расчёты авторов

## — Положение евразийского железнодорожного коридора и альтернативные маршруты

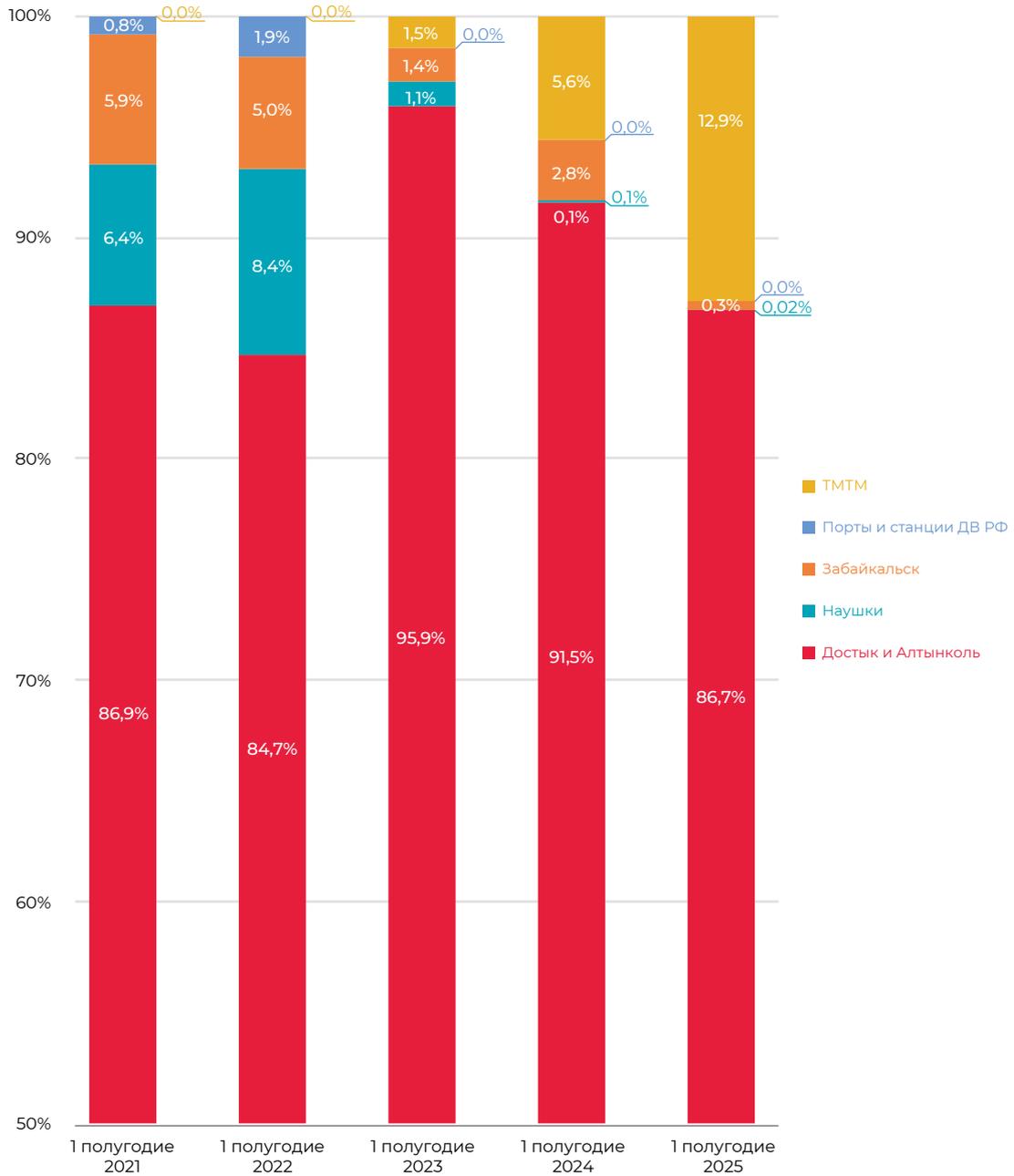
Евразийский железнодорожный транзитный коридор, проходящий по территории стран ЕАЭС — Казахстана, России и Беларуси, продолжает удерживать ведущие позиции в сообщении Китай — Европа — Китай. Согласно оценке ERAI, в первом полугодии 2025 года через данный маршрут (железнодорожные погранпереходы Достык — Алашанькоу и Алтынколь — Хоргос) прошло 86,7% контейнерного трафика между Европой и Китаем. Однако это значение оказалось ниже уровня первого полугодия прошлого года на 4,8 п. п.

Показатели перевозок через погранпереход «Наушки» (Монголия) продолжили спад, доля составила менее 0,1%. В свою очередь объёмы контейнеропотока через погранпереход Забайкальск — Манчжурия после высоких показателей в первом полугодии прошлого года показали спад в текущем — доля снизилась с 2,8% до 0,3%. Объём транзитного контейнерного потока через порты и станции Дальнего Востока РФ третий год подряд держится на околонулевом уровне. С 2023 года структура грузоперевозок через Дальний Восток РФ полностью сместилась в сторону экспортно-импортных грузоперевозок между Россией и Китаем.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) продолжает развиваться: объём перевозок по нему составил немногим более 20 тыс. ДФЭ. С учётом реализуемых инфраструктурных проектов по устранению узких мест ожидается некоторый прирост транзитного грузопотока через ТМТМ. Уже сейчас доля коридора на рынке трансевразийских контейнерных железнодорожных перевозок увеличилась на 7,3 п. п., до 12,9%. При этом ключевым ограничением остаётся его мультимодальный характер — необходимость перегрузки с железной дороги на судно для прохождения Каспийского моря и дополнительной перевалки в Грузии в случае пересечения Чёрного моря. Вместе с тем интерес к маршруту проявляют европейские страны, видящие в нём альтернативу традиционным сухопутным коридорам и возможность диверсифицировать торговые связи с Азией.

Таким образом, данный коридор принимает на себя умеренную долю контейнеропотока. В краткосрочной перспективе поддержку развитию коридора оказывают международная конъюнктура и усилия внерегиональных игроков по его развитию. Однако по мере исчерпания данного фактора ключевую роль будут приобретать основные конкурентные показатели, такие как стоимость и скорость доставки.

## ДОЛИ ОСНОВНЫХ ТРАНЗИТНЫХ КОРИДОРОВ В КОНТЕЙНЕРПОТОКЕ ПО НАПРАВЛЕНИЮ КИТАЙ — ЕВРОПА — КИТАЙ



Источник: расчёты авторов

# ПЕРСПЕКТИВЫ НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ 2025 ГОДА

Результаты первого полугодия 2025 года отражают основные тенденции состояния евразийского железнодорожного маршрута. Ключевыми сдерживающими факторами для маршрута остаются международная конъюнктура, влияющая на выбор маршрута грузоотправителями; стоимость и риски морского фрахта; пропускная способность и скорость обработки грузов на границе Китая и ЕАЭС, а также вдоль всей евразийской железнодорожной инфраструктуры. Вместе с тем ключевыми преимуществами евразийского маршрута по-прежнему являются стабильное и предсказуемое ценообразование, а также конкурентные преимущества в виде скорости и стоимости доставки в сравнении с другими континентальными коридорами.

Благодаря присущим ему достоинствам евразийский железнодорожный маршрут продолжает своё развитие. Диверсифицируется номенклатура перевозимых грузов. На фоне сокращения транзита поддержку маршруту оказывает подключение грузопотока между ЕАЭС и Китаем.

Среди основных факторов, которые будут влиять на показатели работы маршрута во втором полугодии 2025 года, следует отметить общее состояние экономик Азии, ЕАЭС и Европы, а также тренды в торговле и логистике по оси Восток — Запад; динамику ставок морского фрахта (в том числе с учётом развития внешнеэкономических событий в стратегически важных местах для морской логистики); скорость движения в пределах железнодорожной инфраструктуры и обработки грузов на погранпереходах. Завершение инфраструктурных проектов, как, например, строительство вторых путей на линии Достык — Мойынты, способно существенно улучшить показатели движения по полигону железных дорог Казахстана.

Долгосрочную поддержку маршруту может оказать проект цифровизации транспортных коридоров, проводимый под эгидой Евразийской экономической комиссии с целью дальнейшей цифровизации как транспортных, так и товаросопроводительных документов при трансграничных перевозках, что обеспечит переход на юридически значимый электронный документооборот.

В среднесрочной перспективе полезным для маршрута может стать открытие нового железнодорожного погранперехода «Бахты», проект строительства которого реализуется в настоящий момент. Расположенный севернее погранперехода «Достык», «Бахты» может стать более удобной точкой для перевозки грузов, следующих далее в Россию или из России.

Вместе с тем следует учитывать и более широкий контекст: Китай также стремится использовать своё транзитное положение, включая соединение с рынками Юго-Восточной Азии. В частности, Чунцин продвигается как один из [ключевых узлов для связки АСЕАН и ЕС](#) по железной дороге. Новые маршруты подтверждают эту тенденцию. Так, 21 июня 2025 года стартовал [мультимодальный ASEAN Express](#) через Чунцин с последующей доставкой грузов из портов Китая в страны ЮВА (включая Вьетнам, Таиланд и Малайзию).

Таким образом, несмотря на текущие вызовы, евразийский железнодорожный маршрут сохраняет устойчивые позиции. Сочетание стабильности тарифов, обширной номенклатуры грузов и реализации инфраструктурных и цифровых проектов позволяет рассматривать его как один из важных инструментов развития транспортных связей между Китаем, странами ЕАЭС и Европой.