



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 18: 20 ноября 2025 → Выпуск 19: 11 декабря 2025

Период сбора информации: 06.11.2025 – 19.11.2025

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Перспективы спроса

Смешанные

- Опрос бизнеса Китая от [S&P Global](#) указывает на умеренное улучшение ожиданий компаний. Считается, что рост деловой активности будет в основном связан с внутренними драйверами. Для торговли с Европой это означает сохранение стабильного, но ограниченного экспортного потока. Внешние риски, конкуренция, текущие и возможные барьеры в торговле продолжают сдерживать спрос на китайскую продукцию. Потенциальная поддержка товаропотока продолжит носить точечный характер за счет высокотехнологичных и капиталоемких товарных групп.
- Экспортные условия в промышленности Германии улучшились до 17-месячного максимума (51,6) в октябре, но динамика внешнего спроса остается слабой [\[S&P Global\]](#). Приток новых экспортных заказов снизился, отражая слабость внешних рынков, в первую очередь США и Китая. Наиболее устойчивым сегментом немецкого экспорта остается машиностроение, тогда как химпром и автопром испытывают спад.
- По итогам января-октября объем ж/д контейнерных перевозок Китай-Европа-Китай сократился на 21% г/г. По итогам октября суммарный объем перевозок по всем маршрутам снизился на 11% г/г, но увеличился на 11% м/м. Рост объемов в октябре относительно сентября зафиксирован как на Центральном евразийском коридоре, так и по TMTM. На TMTM наблюдаются сезонные задержки на Каспийском море из-за неблагоприятных погодных условий.
- Спрос на морские перевозки Азия-Европа держится на стабильном уровне. Согласно [JOC](#), в 4Q2025 спрос может получить дополнительную поддержку за счет пополнения запасов перед поздним китайским Новым годом (17.02.2026-03.03.2026). Новый тренд на стороне спроса — грузоотправители начали перераспределять заявки в пользу сервисов с более коротким временем рейса [\[Flexport\]](#).

Тренды по стоимости перевозки

Смешанные

- WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю вырос на 3% - до \$2 028/СФЭ (22% м/м, -50% г/г) [\[Drewry\]](#). Согласно [Drewry](#), перевозчики анонсируют повышение FAK ставок с 15 ноября до уровня \$3 000-3 650/СФЭ в попытке получить преимущество перед контрактной кампанией на 2026 год. По данным [GeekYum](#), на вторую половину ноября средняя спотовая ставка от крупнейших перевозчиков – \$2 500/СФЭ. Доступные котировки на декабрь в среднем на уровне \$3 300/СФЭ (лишь часть линий опубликовала предложения). Повышению ставок способствуют устойчивый спрос, отмены рейсов (не менее 10% в ноябре), перегрузка терминалов в Европе.
- Фьючерсные котировки указывают на умеренный рост ставок морского фрахта до конца 2025 года. В частности, ставки на направлении Азия-Европа могут постепенно подняться до ~\$2 300/СФЭ к концу года. Участники торгов ожидают ставки в коридоре \$1 500-2 000/СФЭ на протяжении большей части 2026 года.

Прочие тренды

- Китайский банк развития выделит кредит в 30 млрд юаней (\$4,22 млрд) на поддержку развития железнодорожных перевозок Китай-Европа [\[China Daily\]](#). Средства будут направлены на развитие коридоров, инфраструктуру и строительство узлов, поддержку предприятий.
- [Европейский совет](#) утвердил отмену порога беспошлинного ввоза товаров стоимостью до €150. Временное решение должно быть введено уже в 2026 году, а полноценное - после запуска EU Customs Data Hub в 2028 году. По данным Еврокомиссии, в 2024 году 91% малых отправок товаров электронной коммерции поступил из Китая.



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

Китай-Европа-Китай, 2025 г.

291,8 тыс. ДФЭ ↓ **22%** г/г

88% доля центрального евразийского коридора

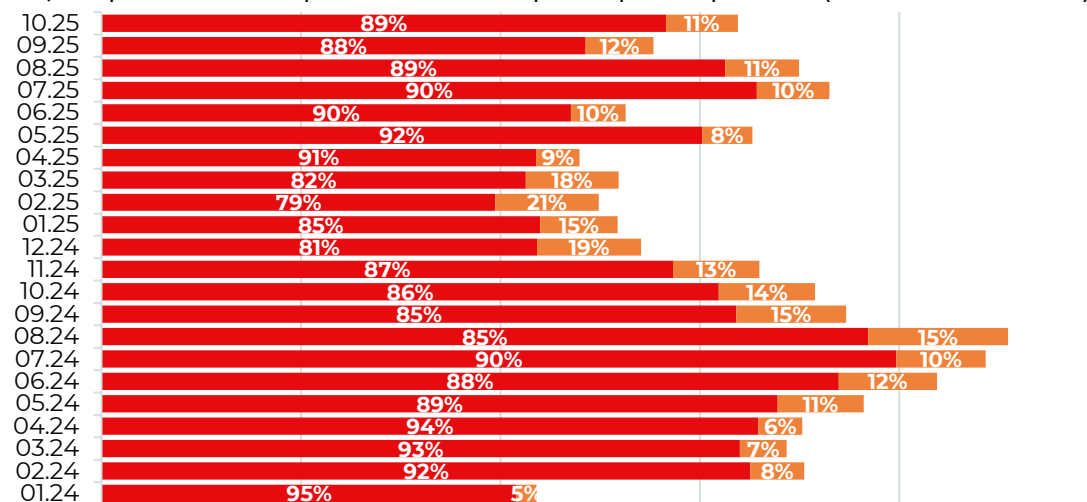
12% доля прочих маршрутов

Центральный евразийский коридор



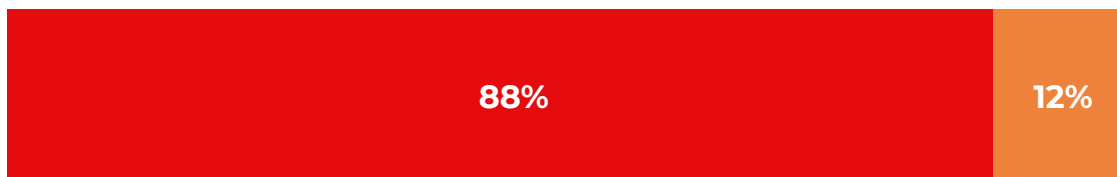
Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая ТМТМ)



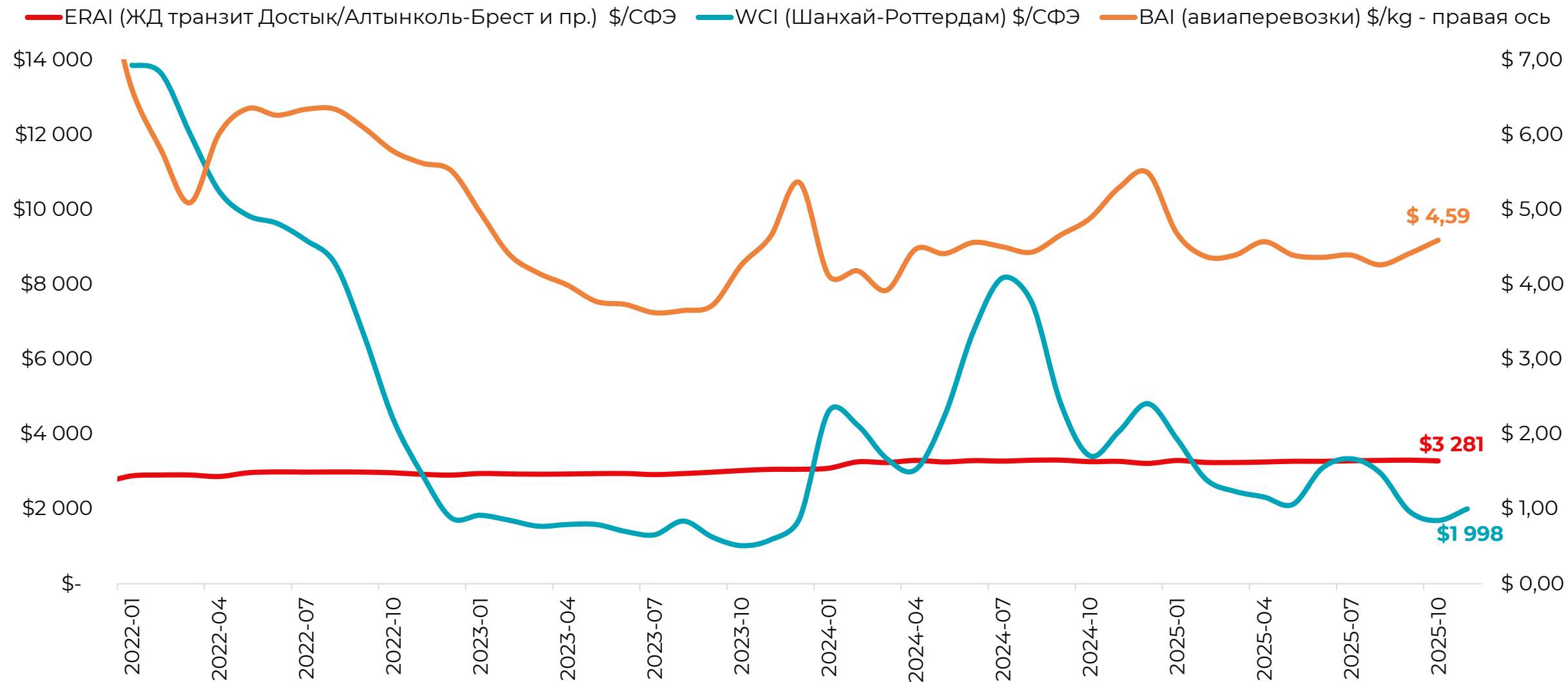
Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: КРАТКОСРОЧНОЕ ОЖИВЛЕНИЕ НА РЫНКЕ ПРИ СОХРАНЯЮЩИХСЯ РИСКАХ В СРЕДНЕ- И ДОЛГОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

▲ Текущая ситуация и ближайшая перспектива: восстановительный тренд сохраняется.

- **Спрос на морские перевозки Азия-Европа держится на стабильном уровне. Согласно JOC, в 4Q2025 спрос может получить дополнительную поддержку за счет пополнения запасов перед поздним китайским Новым годом (17.02.2026-03.03.2026).** Новый тренд на стороне спроса — грузоотправители начали перераспределять заявки в пользу сервисов с более коротким временем рейса [Flexport].

➤ По итогам января-сентября объемы перевозок Азия-Европа выросли на 9,8% г/г [JOC].

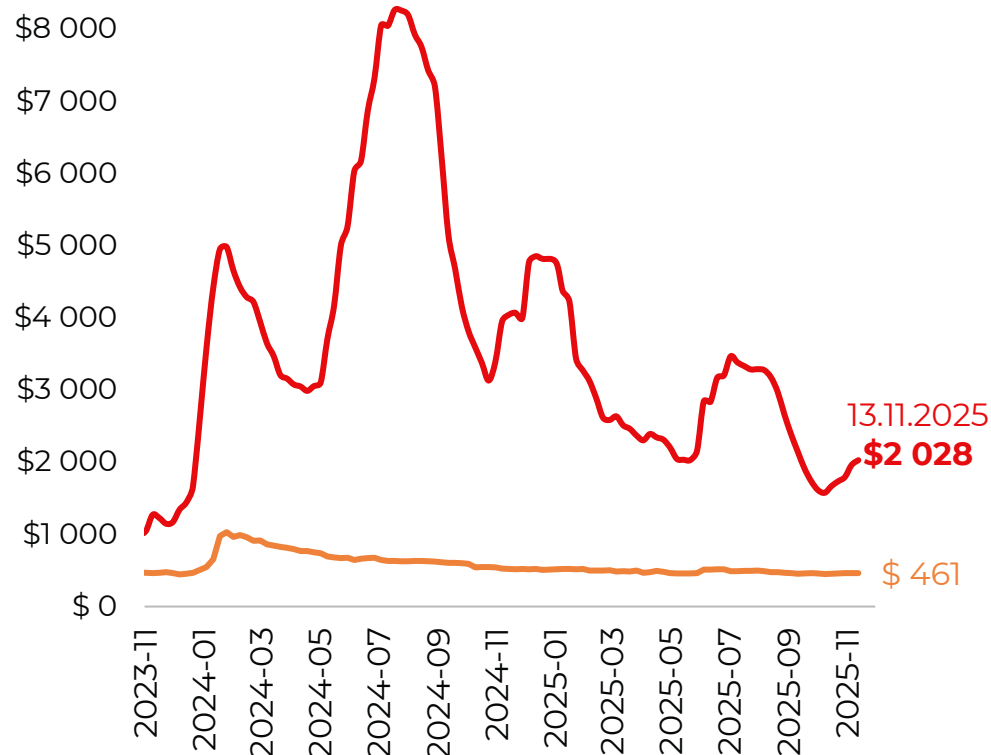
- **В портах Северной Европы сохраняются значительные операционные сбои.** Причина — устойчивые объемы импорта в условиях сохраняющихся ограничений на обработку и вывоз контейнеров. На 15.11.2025 задержки в портах составили: 378 тыс. ДФЭ в Северной Европе (-27% м/м) и 1,1 млн. ДФЭ в Северной Азии (39% м/м) [Linerlytica].
- **WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю вырос на 3% - до \$2 028/СФЭ (22% м/м, -50% г/г) [Drewry].** Согласно Drewry, перевозчики анонсируют повышение FAK ставок с 15 ноября до уровня \$3 000-3 650/СФЭ в попытке получить преимущество перед контрактной кампанией на 2026 год. По данным GeekYum, на вторую половину ноября средняя спотовая ставка от крупнейших перевозчиков – \$2 500/СФЭ. Доступные котировки на декабрь в среднем на уровне \$3 300/СФЭ (лишь часть линий опубликовала предложения).
- **Повышению ставок способствуют устойчивый спрос, отмены рейсов (не менее 10% в ноябре), перегрузка терминалов в Европе.** Задержки в портах Северной Европы пока что искусственно сдерживают доступный объем тоннажа. В случае ослабления спроса перевозчики могут частично свернуть планы по повышению ставок.
- Но сохранение маржинальности требует повышения. Оценки уровней ставок, при которых линии не несут убытков при выполнении сервиса:
 - Азия-Северная Европа: ~\$1 800/СФЭ для крупных перевозчиков [JOC];
 - Общий уровень (без детализации по направлениям): ~\$1 100/СФЭ [ShippingWatch].

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

Индексы WCI Азия-Северная Европа

2023 – 2025, \$/СФЭ

— Шанхай-Роттердам — Роттердам-Шанхай



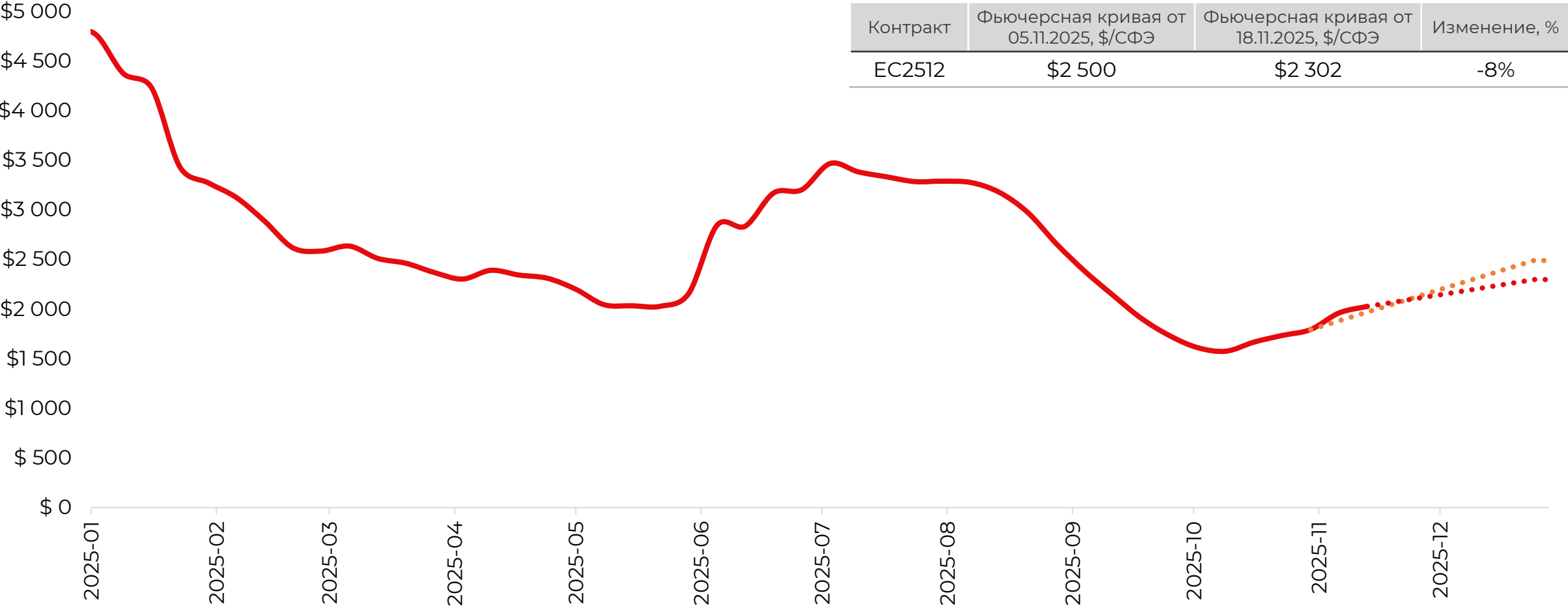


МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ФЬЮЧЕРСНЫЕ КОТИРОВКИ УКАЗЫВАЮТ НА УМЕРЕННЫЙ РОСТ СТАВОК МОРСКОГО ФРАХТА ДО КОНЦА 2025 ГОДА

— WCI Шанхай-Роттердам, \$/СФЭ

..... Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 05.11.2025, \$/СФЭ

..... Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 18.11.2025, \$/СФЭ



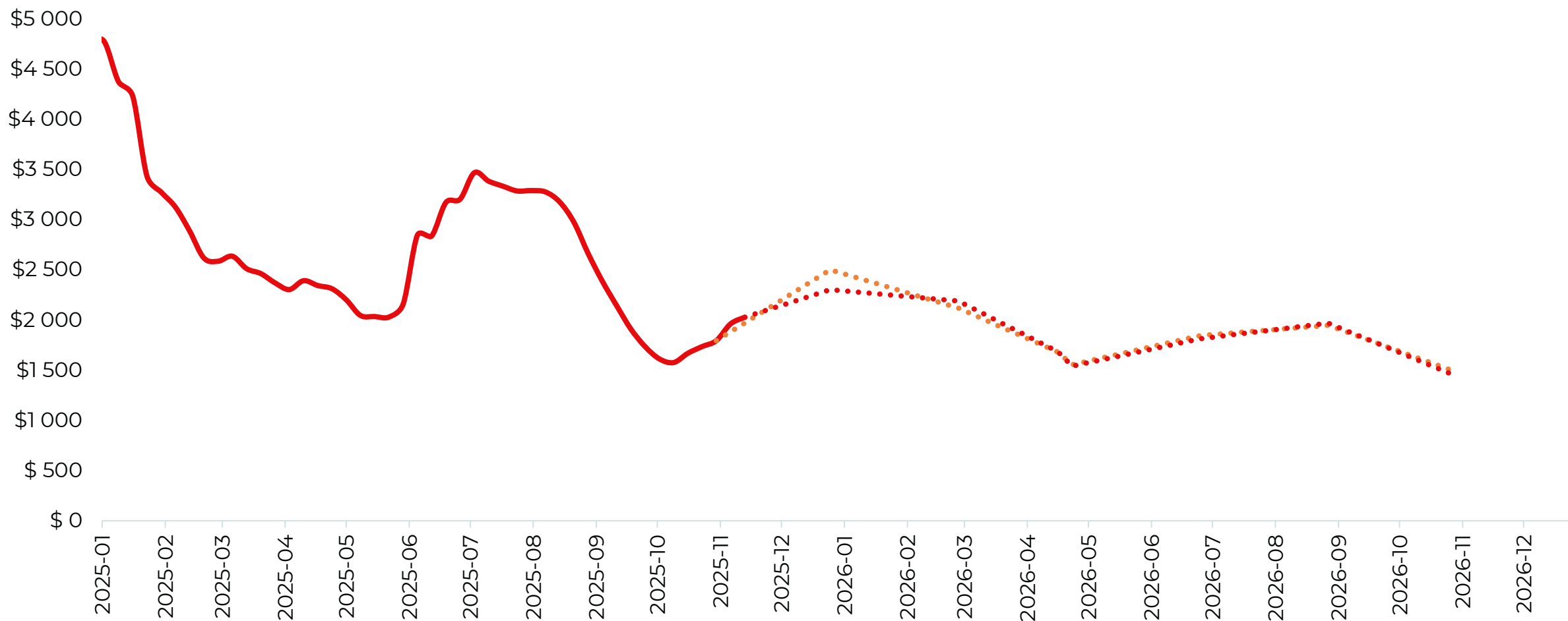


МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: УЧАСТНИКИ ТОРГОВ ОЖИДАЮТ СТАВКИ В КОРИДОРЕ \$1 500-2 000/СФЭ НА ПРОТЯЖЕНИИ БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ 2026 ГОДА

— WCI Шанхай-Роттердам, \$/СФЭ

..... Фьючерсная кривая (COFIF/ЕС) от 05.11.2025, \$/СФЭ

..... Фьючерсная кривая (COFIF/ЕС) от 18.11.2025, \$/СФЭ



РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

Тренды в импорте и экспорте

Смешанные

- Рост ВВП России последовательно замедляется в течение 2025 года: с **1,4%** в первом квартале до **1,1%** во втором и **0,6%** в третьем квартале. Официальные прогнозы на годовой результат были последовательно снижены: Минэкономразвития ожидает рост **1%**, Банк России - **0,5-1%**. В обрабатывающей промышленности за девять месяцев 17 из 24 видов деятельности показали снижение физического выпуска, при этом даже ОПК демонстрирует признаки замедления. Основной драйвер экономики - потребительский спрос - также показывает признаки ослабления на фоне замедления роста реальных зарплат и сокращения занятости [[Коммерсантъ](#)].
- Проводимая Минфином кампания по борьбе с серым импортом вызывает неоднозначную реакцию рынка. Участники поставок опасаются краткосрочных последствий, включая возможный дефицит отдельных товарных категорий и рост цен на **10-40%** из-за повышения фискальной нагрузки [[Коммерсантъ](#)]. В то же время исследование Банка России, основанное на данных за 2014-2022 годы, демонстрирует устойчивую отрицательную связь между долей теневого сектора и рентабельностью легальных предприятий, что обосновывает необходимость продолжения политики расчистки рынка для долгосрочного оздоровления экономики.
- По итогам октября 2025 года объем продаж новых легковых автомобилей в России составил 165,7 тыс. единиц, снижение на **3,2%** г/г. Совокупный объем продаж за январь-октябрь 2025 года достиг 1 062 тыс. автомобилей, снизившись на **19,9%** г/г [[АВТОСТАТ](#)].
- За январь-октябрь 2025 объем экспортных ж/д перевозок через российско-казахстанские погранпереходы вырос на **7,2%** г/г и достиг 25,5 млн тонн [[РЖД](#)]. В контейнерном сегменте отправлены рекордные 328,6 тыс. ДФЭ (**+41%**). Рост стал возможен «благодаря развитию железнодорожной инфраструктуры, пунктов пропуска, а также налаживанию эффективного технологического взаимодействия между железными дорогами, пограничными и таможенными службами».
- Импортные ставки в мультимодальном сообщении Китай-Москва продолжают активный рост. За последний месяц рост составил **~1 000\$/СФЭ**, средняя стоимость перевозки через порты Дальнего Востока составляет **~\$5 000/СФЭ (SOC)**. При этом ставки на прямые ж/д перевозки продолжают сохранять стабильность, средняя стоимость на середину ноября составляет **~\$4 900 (SOC)**.
- Планируемое повышение железнодорожных тарифов на **10%** с 1 декабря 2025 года с дополнительной индексацией контейнерных перевозок на **5%** в 2026 году создаст новую ценовую среду для грузоотправителей. Эксперты ИПЕМ прогнозируют снижение конкурентоспособности железнодорожных перевозок для ряда товарных номенклатур и их ограниченный отток с сети [[PortNews](#)].

Прочие тренды

- В январе – октябре 2025 года по сети РЖД во всех видах сообщения было перевезено 6 млн. 275,2 тыс. ДФЭ (груженых и порожних), снижение на **3,9%** г/г [[РЖД](#)]. При этом объем перевозок в октябре составил 641,0 тыс. ДФЭ, рост на **5,4%** м/м. Экспортные перевозки остаются единственным прирастающим направлением в 2025 году с показателем 1 млн 475,5 тыс. ДФЭ (**+8%** г/г).
- За 10 месяцев 2025 года экспортные железнодорожные перевозки черных металлов выросли на **14,3%** до 20,6 млн тонн. Основной объем направлен через порты Юга РФ (9,4 млн тонн), что обусловлено спросом со стороны стран Азии [[1520international](#)]. Контейнерные перевозки металлов продемонстрировали рост в **1,5** раза, достигнув 2,3 млн тонн. Динамика обусловлена развитием тарифной политики и расширением мультимодальных сервисов. Рост отправки в контейнерах говорит об эффективности перевозок в таре, удобстве обработки и отгрузки, что увеличивает скорость доставки.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТРЕТИЙ МЕСЯЦ ПОДРЯД ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК НИЖЕ УРОВНЯ 2023 ГОДА. ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОСТАЮТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ РАСТУЩИМ НАПРАВЛЕНИЕМ

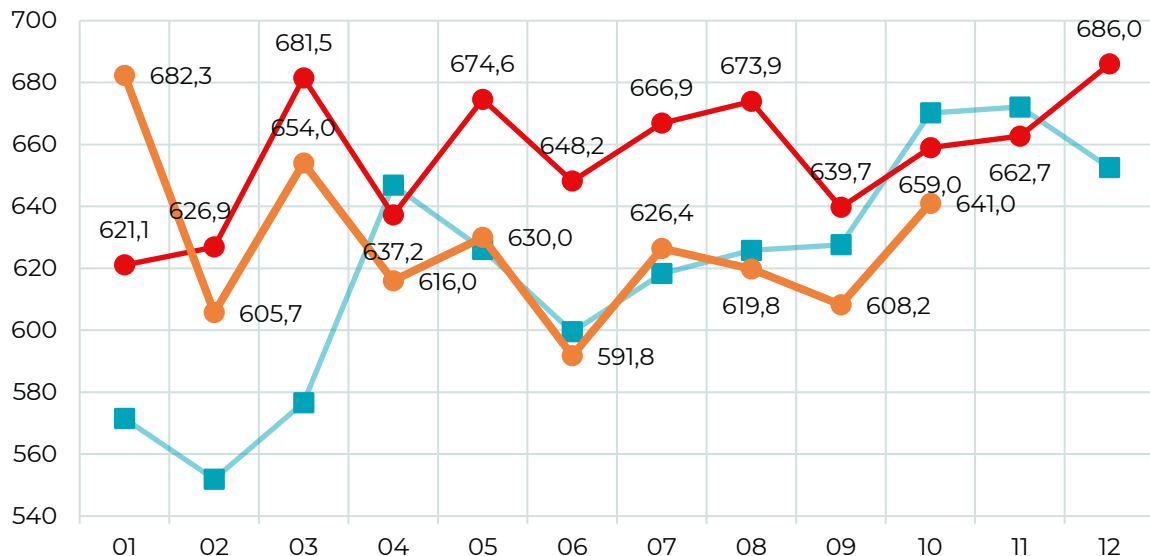
■ В январе – октябре 2025 года по сети РЖД во всех видах сообщения было перевезено 6 млн. 275,2 тыс. ДФЭ (груженых и порожних), снижение на **3,9% г/г [РЖД]**. При этом объем перевозок в октябре составил 641,0 тыс. ДФЭ, рост на **5,4% м/м**.

- Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, составило 4 млн 470,4 тыс. ДФЭ (-6,5%). Экспортные перевозки остаются единственным прирастающим направлением в 2025 году с показателем 1 млн 475,5 тыс. ДФЭ (+8%).

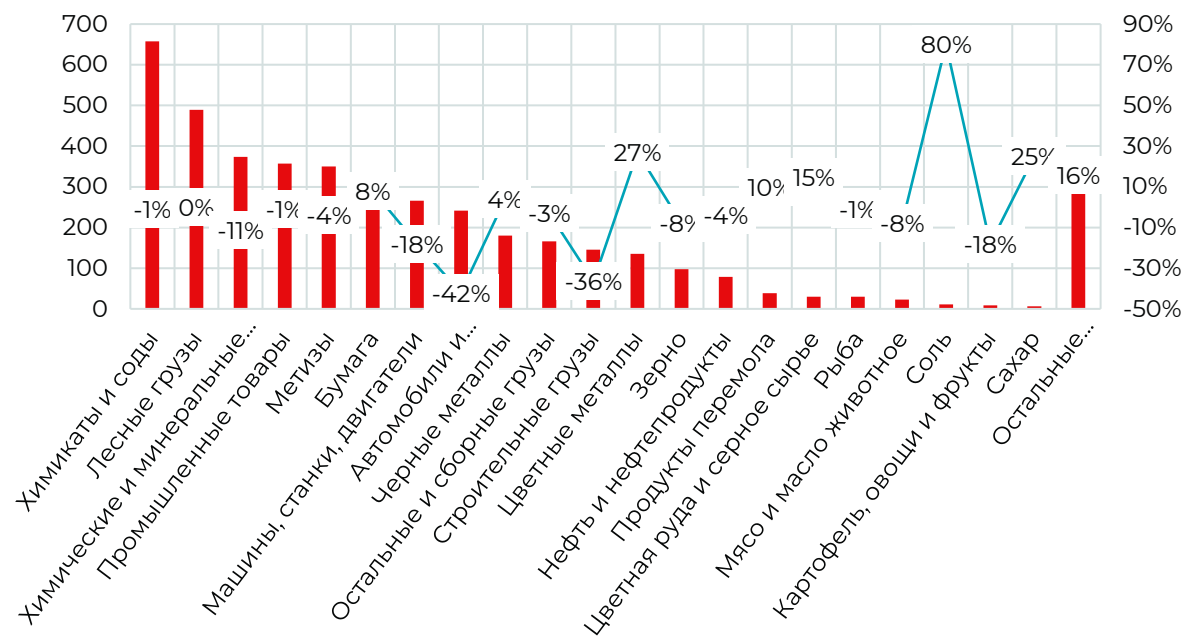
Перевозки контейнеров (груженых и порожних) по сети РЖД

2023 – 2025, тыс. ДФЭ

■ 2023 ● 2024 ○ 2025



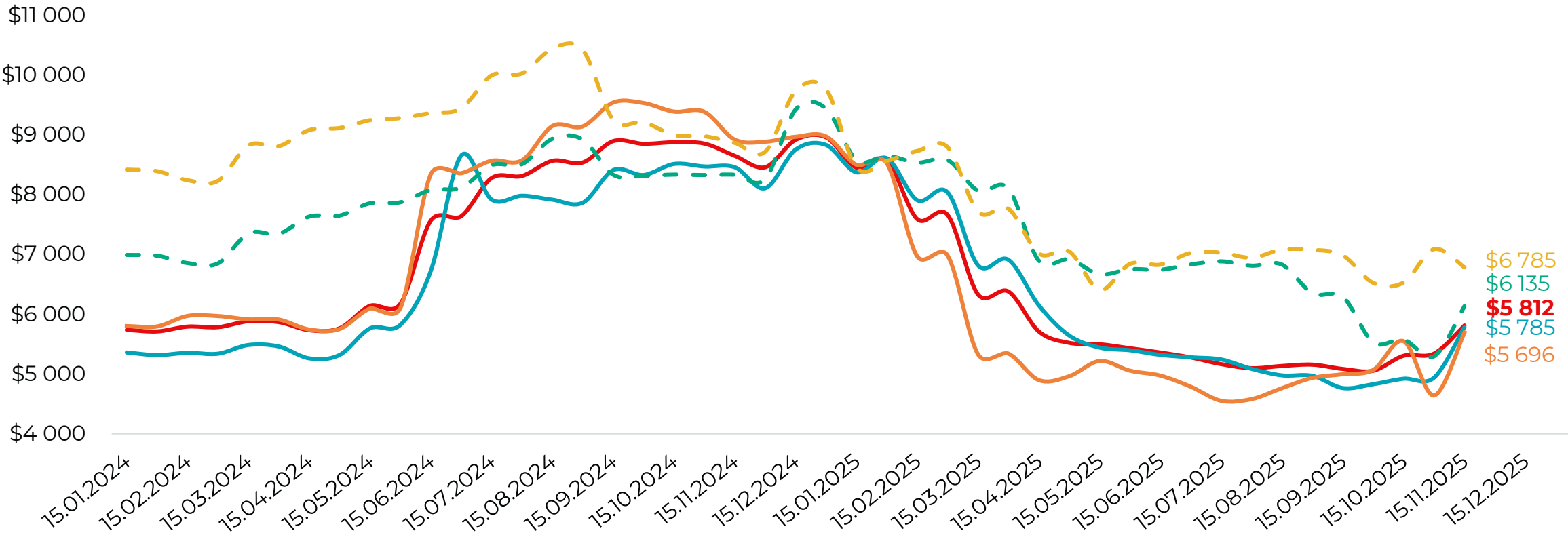
■ Объемы перевозок (левая ось) — Изменение г/г (правая ось)





КОНТЕЙНЕРНЫЙ ИНДЕКС ЦЦИ НА 15 НОЯБРЯ 2025 Г.: \$5 812 (+10% М/М; -33% Г/Г)

- Контейнерный индекс ЦЦИ
- FI Шанхай - Владивосток - FOR Москва - FOT Москва
- FOR Шанхай - FOR Москва - FOT Москва
- FI Шанхай - Санкт-Петербург - FOT Москва
- FI Шанхай - Новороссийск - 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

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

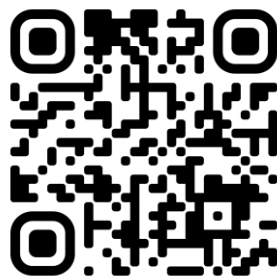
Доллар США / СФЭ

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.