



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 22: 15 января 2026 → Выпуск 23: 29 января 2026

Период сбора информации: 02.01.2026 – 14.01.2026

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Перспективы спроса

Смешанные

- КНР ускоряет бюджетное стимулирование в 2026 году, досрочно направляя 295 млрд юаней (\$51 млрд) на инфраструктуру, логистику («сокращение логистических издержек») и стратегические проекты, а также расширяя программы субсидирования потребления [Bloomberg]. Мера нацелена на поддержку внутреннего спроса и инвестиционной активности на фоне слабости в секторе недвижимости и внешних рисков.
- В декабре экспортные условия для немецкой промышленности улучшились минимальными темпами за пять месяцев. HCOB Germany PMI Export Conditions Index снизился до 50,9, а новые экспортные заказы ускорили падение до 45,3 –это максимальный спад за год [S&P Global]. Слабый спрос наблюдается со стороны стран Европы и Северной Америки. Рынок Азии более устойчив, но спрос со стороны Китая по-прежнему снижен. Это сигнализирует об ослаблении экспортного импульса Европы в целом и ограниченном потенциале восстановления торговли с Китаем в краткосрочной перспективе, за исключением отдельных ниш (инфраструктура ИИ, дата-центры).
- 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 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 сохраняется на высоком уровне. Один из драйверов – рост отгрузок в преддверии Китайского Нового года (17.02.2026-03.06.2026). По информации Flexport, грузоотправители вынуждены переносить бронирования на более ранние даты, что обеспечивает высокую загрузку всех основных сервисов.

Тренды по стоимости перевозки

Смешанные

- Средняя стоимость ж/д перевозки Китай-Европа через центральный евразийский коридор в январе: ~\$6 000/СФЭ (SOC). По географии отправления ставки варьируются от ~\$5 350/СФЭ (Чэнду) до ~\$6 500/СФЭ (Шэньчжэнь). Стоимость аренды контейнера составляет ~\$1000.
- WCI Шанхай-Роттердам, по состоянию на 08.01.2025, вырос до \$2 840/СФЭ (27% м/м, -35% г/г) [Drewry]. WCI Шанхай-Генуя подскочил до \$3 885/СФЭ. Спотовые ставки, наиболее вероятно, продолжат расти на фоне дисбаланса спроса и предложения. На вторую половину месяца линиями был анонсирован дополнительный раунд повышения котировок. По данным GeekYum, средняя спотовая ставка от крупнейших перевозчиков на вторую половину января составляет \$2 700-3 200/СФЭ. На февраль наблюдаются схожие уровни котировок.
- Участники торгов фьючерсами Азия-Северная Европа ожидают спада после первого квартала и ставки в коридоре \$1 500-2 000/СФЭ на протяжении большей части 2026 года. Xeneta прогнозирует снижение ставок до уровней 4Q2023 (<\$1500/СФЭ) даже в случае частичного восстановления транзита через Красное море.

Прочие тренды

- Государственное налоговое управление КНР объявило об ужесточении политики экспортного возмещения НДС. С 1 апреля 2026 года отменяется возврат НДС при экспорте фотоэлектрической и прочей продукции (249 кодов ТН ВЭД, вкл. товарные позиции 2841, 3824, 8541), а для аккумуляторных батарей и элементов ставка возмещения снижается с 9% до 6% до конца 2026 года с полной отменой с 1 января 2027 года.



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

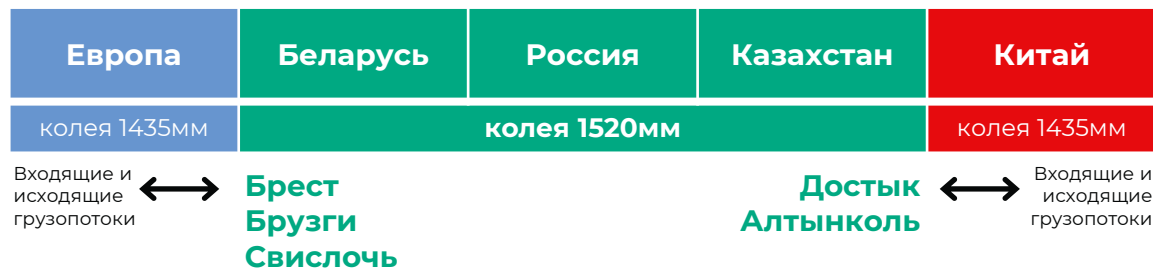
Китай-Европа-Китай, 2025 г.

353,5 тыс. ДФЭ **↓18%** г/г

88% доля центрального евразийского коридора

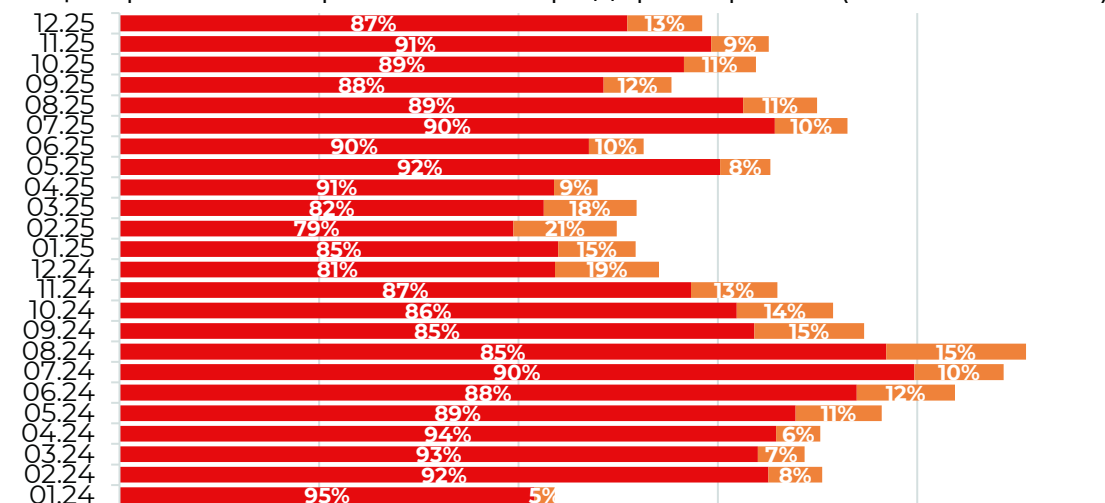
12% доля прочих маршрутов

Центральный евразийский коридор



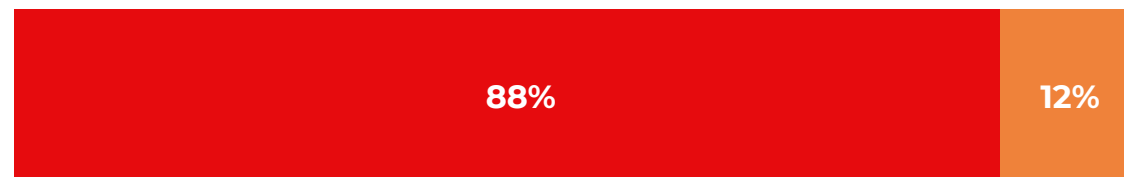
Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая TMTM)



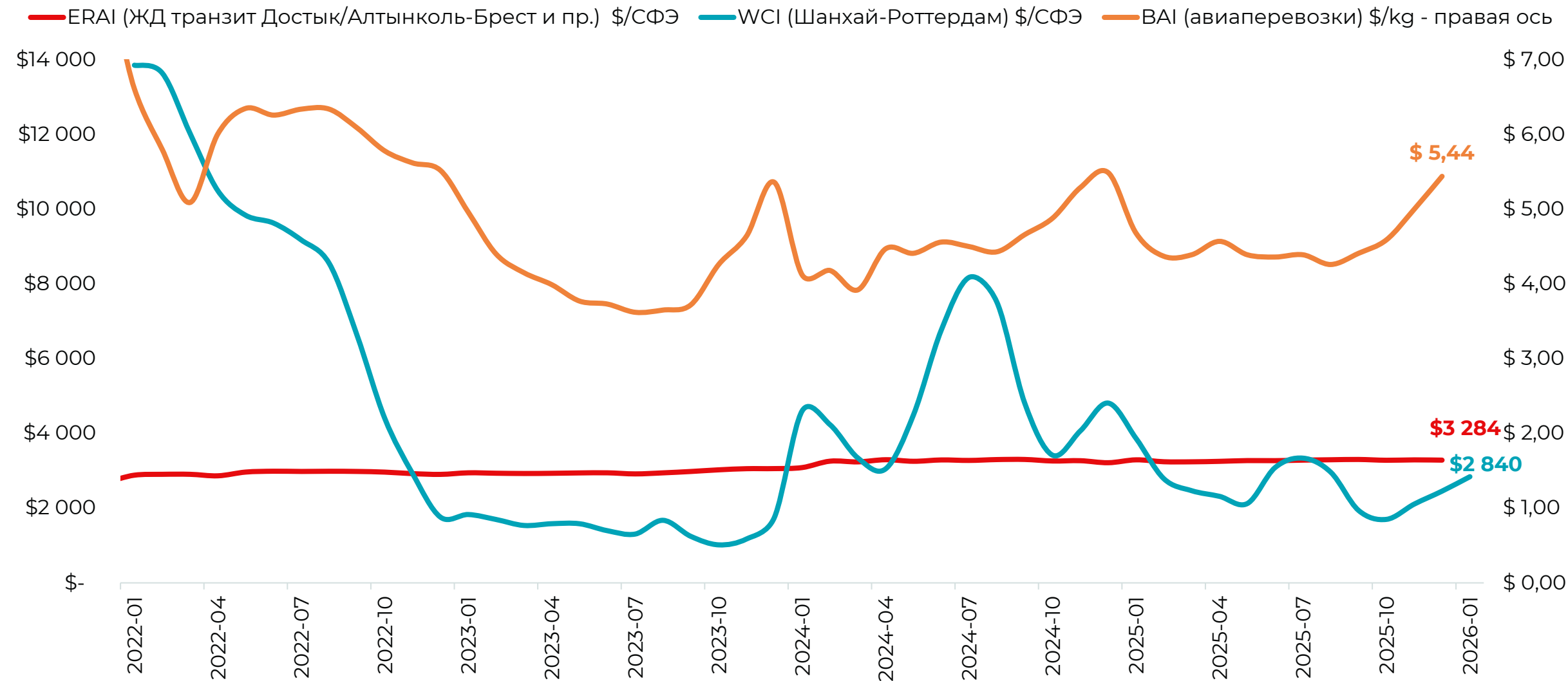
Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



АКТУАЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ КИТАЙ-ЕВРОПА

Период сбора ставок: 12.01.2026-13.01.2026,
информация от экспедиторов

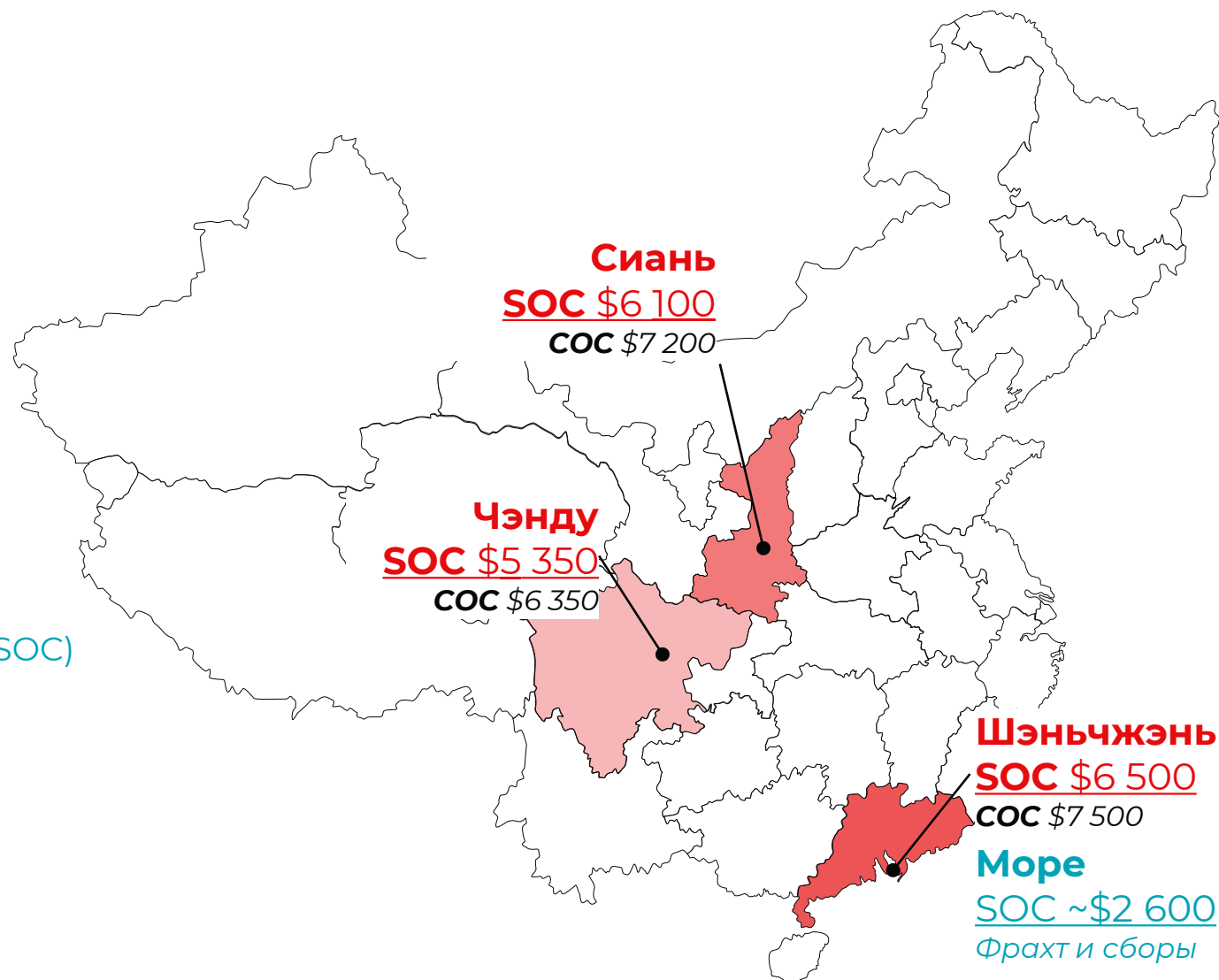
Средняя суммарная стоимость перевозки по
железной дороге для грузоотправителя (SOC):

~ \$7 000/СФЭ

- Предоставление контейнера в рамках перевозки
~ \$1 000
- Ж/Д перевозка в сообщении Китай – Европа (SOC)
~ **\$6 000/СФЭ**

Морская перевозка Шэньчжэнь – Гамбург/Роттердам (SOC)

~ \$2 600/СФЭ





МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: УКРЕПЛЕНИЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ДИНАМИКИ ПРИ СОХРАНЯЮЩИХСЯ РИСКАХ В СРЕДНЕ- И ДОЛГОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

▲ Текущая ситуация и ближайшая перспектива: положительная динамика сохраняется.

- **Спрос на морские перевозки Азия-Европа сохраняется на высоком уровне. Один из драйверов – рост отгрузок в преддверии Китайского Нового года (17.02.2026-03.06.2026).** По информации [Flexport](#), грузоотправители вынуждены переносить бронирования на более ранние даты, что обеспечивает высокую загрузку всех основных сервисов.
- **В портах Азии и Европы сохраняются значительные сбои.** 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). Снег, лёд и сильный ветер сильнее всего затрудняют работу в портах Гамбурга, Антверпена и Роттердама [[JOC](#)]. На 10.01.2026 задержки в портах составили: 415 тыс. ДФЭ в Северной Европе (4% м/м) и 1,1 млн. ДФЭ в Северной Азии (-1% м/м) [[Linerlytica](#)].
- **WCI Шанхай-Роттердам, по состоянию на 08.01.2026, вырос до \$2 840/СФЭ (27% м/м, -35% г/г) [[Drewry](#)]. WCI Шанхай-Генуя подскочил до \$3 885/СФЭ. Спотовые ставки, наиболее вероятно, продолжат расти на фоне дисбаланса спроса и предложения. На вторую половину месяца линиями был анонсирован дополнительный раунд повышения котировок.** По данным [GeekYum](#), средняя спотовая ставка от крупнейших перевозчиков на вторую половину января составляет \$2 700-3 200/СФЭ. На февраль наблюдаются схожие уровни котировок.
 - С 1 января, с переходом системы по контролю выбросов EC Emissions Trading System EC (ETS) в новую фазу, перевозчики вводят дополнительные надбавки. Например, [MSC](#) установила сбор в размере \$73/ДФЭ.

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

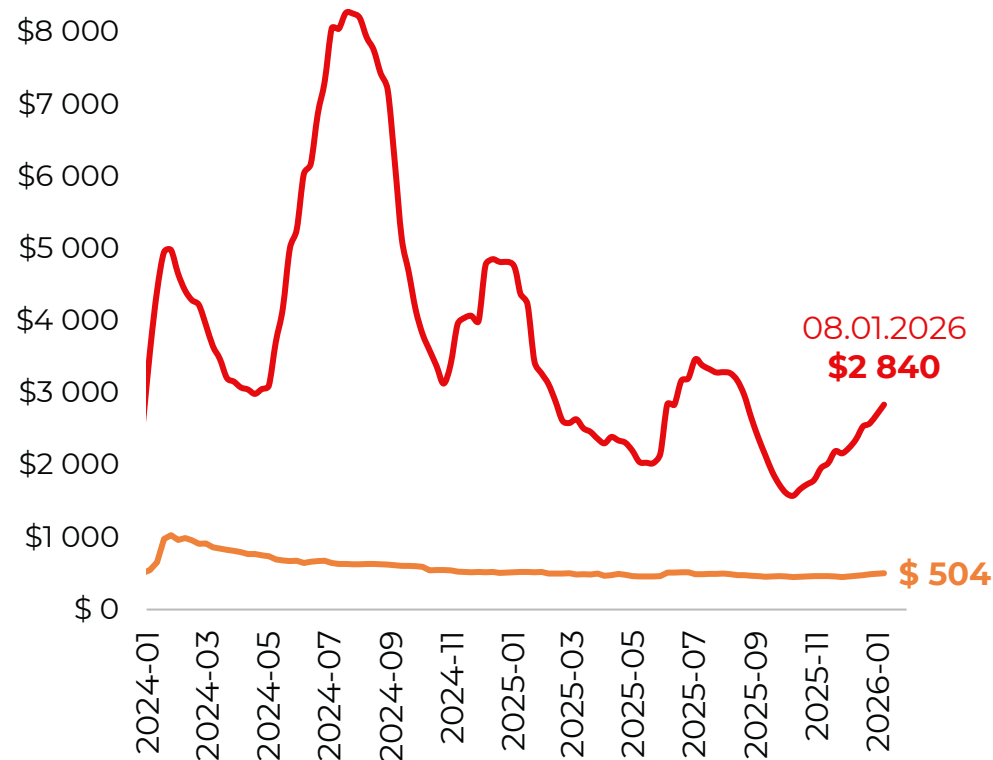
- Ожидаемое снижение ставок в 2026-2027 гг. может сопровождаться дальнейшим ухудшением качества сервиса [[JOC](#)]. Морская доставка становится менее надежной с точки зрения соблюдения сроков. Основные факторы – хроническая перегруженность портов (особенно в Северной Европе), рост размеров судов при ограниченных возможностях терминалов и все более агрессивное управление вместимостью со стороны линий (blank sailings, slow steaming и пр.).

Индексы WCI Азия-Северная Европа

2024 – 2026, \$/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

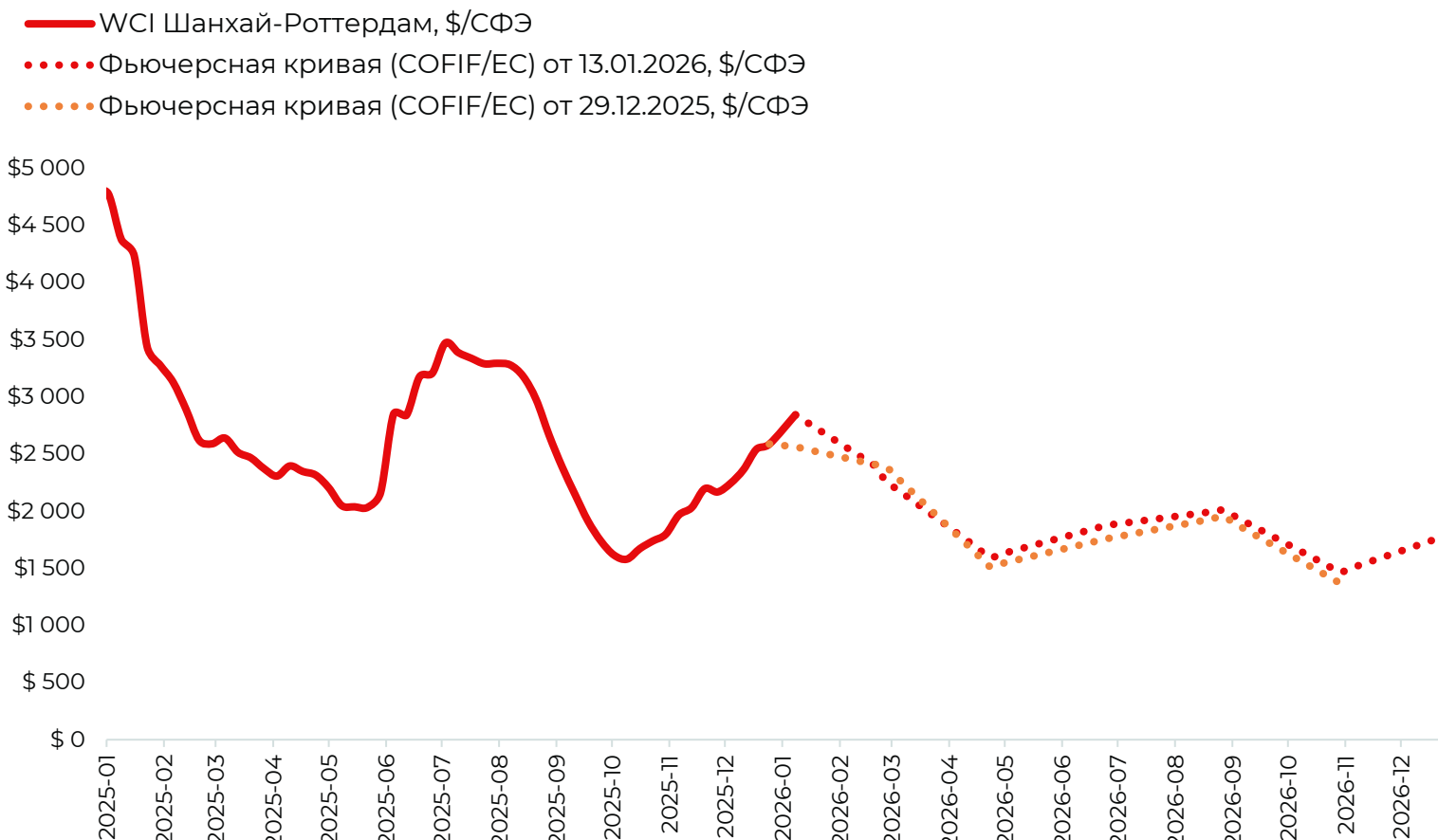
Факторы в пользу снижения ставок с 2Q2026:

- 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





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 эквilibriumу, но риски смещены 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 объемов +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 восстановлении 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.

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

Тренды в импорте и экспорте

Смешанные

- К концу 2025 года экономическая активность в России замедлилась до стагнации: рост ВВП в ноябре оценивается в минимальные **0,1% г/г**, а объем производства в базовых отраслях снизился впервые с февраля 2023 года. Двигателем роста большую часть года было частное потребление, однако к декабрю его динамика начала угасать. Структура ВВП показывает сужение источников роста до конечного потребления на фоне сокращения валового накопления капитала и чистого экспорта, при этом доля валовой прибыли в экономике заметно снизилась. Эти факторы указывают на исчерпание импульса от потребительского спроса и переход экономики в фазу стабилизации после периода ускоренного роста [[Коммерсантъ](#)]. **Снижение экономической динамики и потребительской активности формирует сдерживающую среду для роста импортных поставок из Китая.**
- Согласно прогнозу экспертов Автостата, **опубликованного Интерфаксом**, базовый сценарий для рынка новых легковых автомобилей в 2026 году предполагает нулевую динамику – сохранение объёма продаж на уровне **1,33 млн штук**. Оптимистичный сценарий допускает рост на **10%** (до 1,46 млн единиц), пессимистичный – снижение на **10%** (до 1,2 млн). На рынок будут влиять сохраняющаяся высокая ключевая ставка, ужесточение автокредитования, повышение НДС до 22% и изменение правил утильсбора.
- По итогам 2025 года в России было продано 1,33 млн новых легковых автомобилей, что на **15,6%** меньше, чем в 2024 году. Объём рынка автомобилей с пробегом составил 6,13 млн единиц [[АВТОСТАТ](#)].
- Импортные ставки в мультимодальном сообщении Китай-Москва сохраняют тенденцию к плавному повышению, средняя стоимость перевозки через порты Дальнего Востока за последний месяц увеличилась на **\$100/СФЭ** и составляет **~\$5 500/СФЭ (SOC)**. Ставки на прямые ж/д перевозки также приросли, однако темп роста является более высоким, увеличение на **\$400** – до **~\$5 600 (SOC)**.
- Контейнерный индекс ЦЦИ в конце декабря 2025 г. вырос до **6 365 \$/СФЭ (+7% м/м)**. Рост обусловлен умеренным повышением ставок на всех маршрутах из Шанхая в Москву. Тарифы на железнодорожное плечо Владивосток – Москва и прямые контейнерные поезда из Китая выросли на **5-10% м/м** из-за индексации тарифов РЖД и сезонного роста импорта.

Прочие тренды

- В 2025 году по сети РЖД во всех видах сообщения было перевезено **7 млн. 560,4 тыс. ДФЭ (груженых и порожних)**, снижение на **4,1% г/г [РЖД]**. При этом объем перевозок в декабре составил **649,1 тыс. ДФЭ (+2% м/м, -5% г/г)**. Экспортные перевозки – единственное прирастающее направление по итогам 2025 года с показателем **1 млн 782,3 тыс. ДФЭ (+8,5% г/г)**.



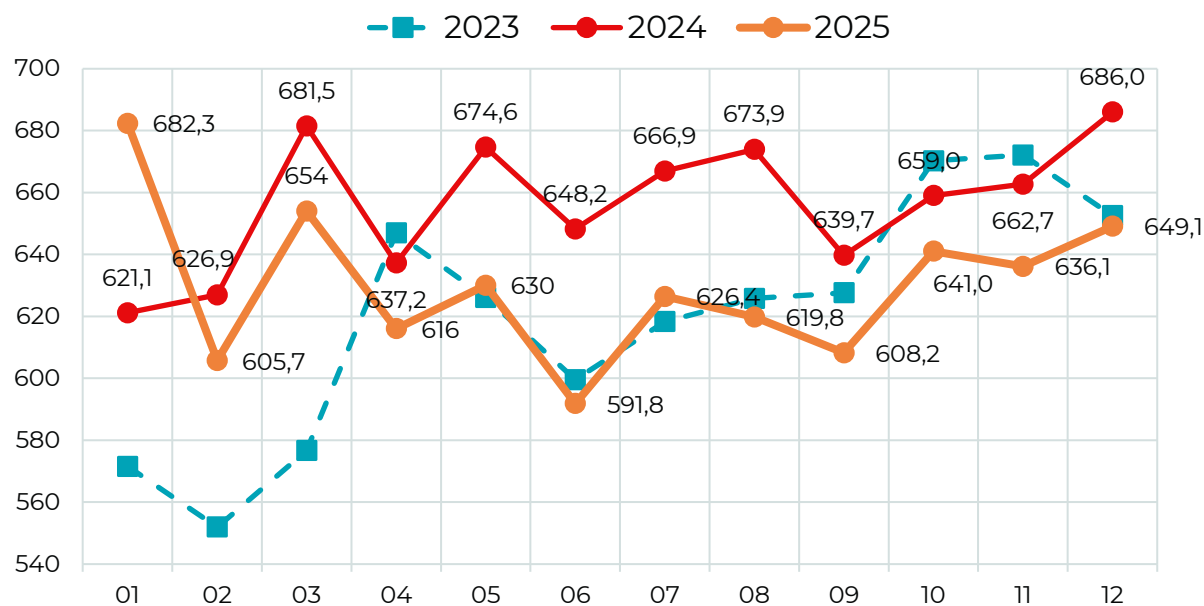
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ПО ИТОГАМ ГОДА СНИЖЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РФ СОСТАВИЛО 4,1%, ЕДИНСТВЕННЫМ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫМ СЕГМЕНТОМ ЯВЛЯЕТСЯ ЭКСПОРТ

■ В 2025 году по сети РЖД во всех видах сообщения было перевезено 7 млн. 560,4 тыс. ДФЭ (груженых и порожних), снижение на 4,1% г/г [РЖД]. При этом объем перевозок в декабре составил 649,1 тыс. ДФЭ (+2% м/м, -5% г/г).

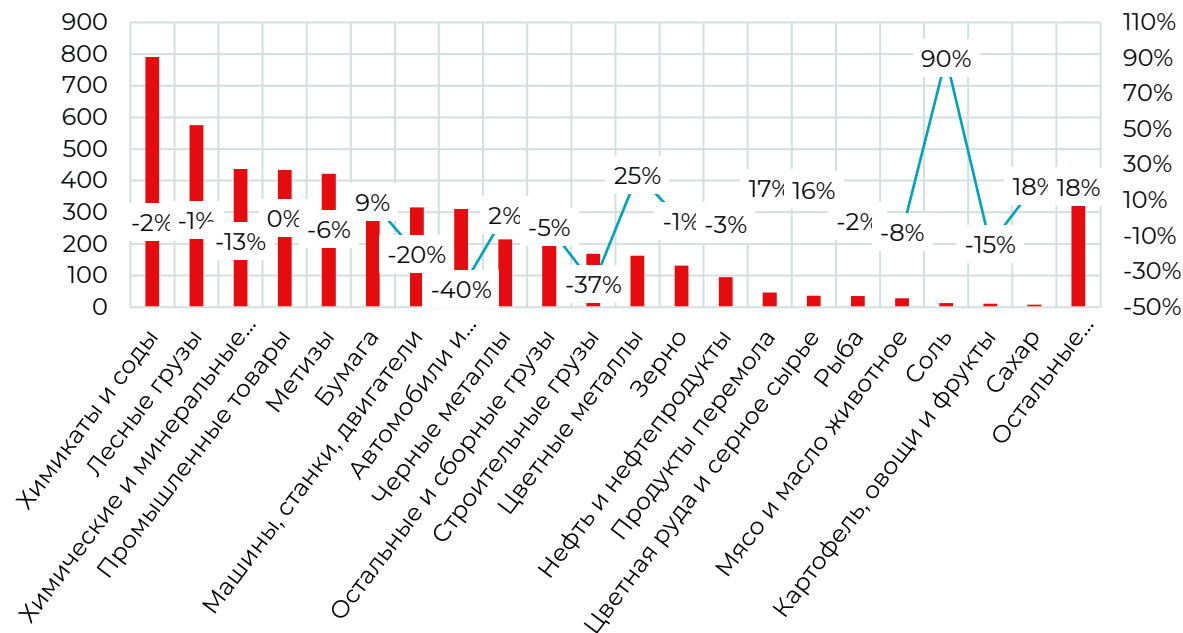
- Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, составило 5 млн 386,7 тыс. ДФЭ (-6,7%). Экспортные перевозки – единственное прирастающее направление по итогу 2025 года с показателем 1 млн 782,3 тыс. ДФЭ (+8,5% г/г).

Перевозки контейнеров (груженых и порожних) по сети РЖД

2023 – 2025, тыс. ДФЭ



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





КОНТЕЙНЕРНЫЙ ИНДЕКС ЦЦИ НА 30 ДЕКАБРЯ 2025 Г.: \$6 365 (+7% М/М; -29% Г/Г)

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

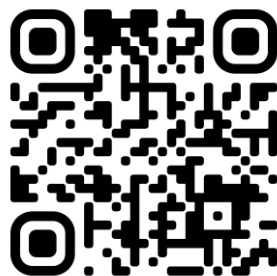
Доллар США / СФЭ

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

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.