

ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

МОНИТОРИНГ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕВРАЗИИ

ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВТОРУЮ ПОЛОВИНУ МАРТА

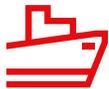
Объемы перевозок



Стоимость перевозок



Морские перевозки



Ж/Д перевозки



Прочие тренды логистики



Выпуск 6: 27 марта 2025



Выпуск 7: 10 апреля 2025

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Перспективы спроса

Смешанные

- В марте 2025 года наблюдается умеренное восстановление в производственном секторе еврозоны, о чем свидетельствует рост индекса PMI до **48.7** (самый высокий уровень с января 2023 года) [[S&P Global](#)]. Однако дальнейший тренд в деловой активности может быть нестабильным из-за всё ещё сниженного спроса на европейскую продукцию, в том числе из Азии. Компании сохраняют осторожность в закупках и продолжают снижать запасы. Тем не менее, согласно [S&P Global](#), есть признаки разворота тренда.
- Экономика Китая стабилизируется, ключевые драйверы — стимулирование внутреннего потребления и рост экспорта, что будет поддерживать перевозки в Европу. Однако железнодорожные перевозки будут сталкиваться с конкуренцией со стороны растущего Ro-Ro флота. При этом ключевыми заказчиками выступают китайские автопроизводители (например: BYD, Chery, SAIC), желающие контролировать экспортную логистику [[SCMP](#)]. Несмотря на дефляционные риски и торговые барьеры, прогнозы по экономике Китая улучшаются [[Reuters](#)].
- Согласно отчетам [WorldACD](#), в последние 5 недель спрос на авиаперевозки из Азии в Европу рос стабильными темпами — в среднем на **5%** в неделю. Объёмы уже приближаются к уровням середины декабря. Этот рост может сигнализировать о восстановлении внешнего спроса на продукцию из Азии, особенно в сегментах, чувствительных к срокам доставки (электроника; автокомпоненты; одежда, обувь и аксессуары).
- В феврале объем железнодорожных контейнерных перевозок Китай–Европа–Китай сократился на **29%** г/г и **4%** м/м. Увеличение объемов перевозок в рамках прочих коридоров в феврале связано с завершением перевозок, которые отправились еще в 2024 году, но задержались из-за неблагоприятных условий. Из-за неблагоприятных погодных условий, порт Актау продолжает периодически приостанавливать работу (причалы закрыты с 23 марта на неопределенное время). Время перевалки в Актау по-прежнему составляет 15–30 дней, в Баку также наблюдаются задержки.
- На рынке морских перевозок наблюдается постепенный рост спроса, однако всё ещё сохраняется избыток провозных мощностей [[Flexport](#)]. Несмотря на недавние отмены рейсов вследствие перегруженности европейских портов, предложение остаётся более чем достаточным.

Тренды по стоимости перевозки

Смешанные

- Средняя ставка на ж/д перевозку Китай-Европа (SOC) за последний месяц снизилась на **~3%**. Средние ставки составляют от \$5 250 (Чэнду) до \$6 100/СФЭ (Шэньчжэнь). Стоимость предоставления контейнера осталась на прежнем уровне.
- Конкуренция за грузопотоки из Азии отражается на динамике индексов. WCI Шанхай-Роттердам продолжил плавное снижение и на прошлой неделе достиг \$2 370/СФЭ (**-8%** м/м, **-25%** г/г) [[Drewry](#)]. В краткосрочной перспективе отсутствуют условия для стабильного роста ставок, вследствие чего перевозчики вновь отложили планы по их повышению (GRI). Хотя краткосрочные GRI могут реализоваться, общий тренд указывает на усиление конкуренции между линиями и снижение стоимости перевозки. Аналитики J.P. Morgan ожидают снижение фрахтовых ставок на **30%** г/г в 2025 году [[JOC](#)]. Фьючерсная кривая указывает на плавный рост ставок до ~\$2 900/СФЭ к концу лета.

Прочие тренды

- Вьетнам утвердил проект строительства стандартной колеи (\$8,4 млрд) от порта Хайфон до границы с Китаем (Лаокай), что обеспечит прямую интеграцию в китайскую ж/д сеть [[Caixin Global](#)]. Проект Таиланд–Китай (через Лаос) предусматривает соединение Бангкока с Куньминем. Несмотря на задержки, он остаётся стратегическим, открывая странам АСЕАН сухопутный выход в Китай и далее в Европу.



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

Китай-Европа-Китай, 2025 г.

50,8 тыс. ДФЭ **↓11%** г/г

82% доля центрального евразийского коридора

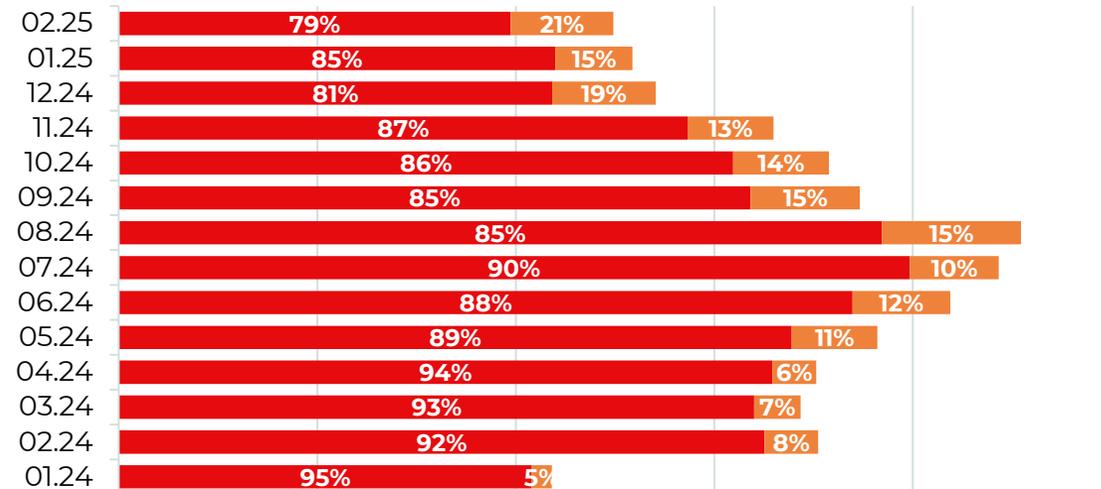
18% доля прочих маршрутов

Центральный евразийский коридор



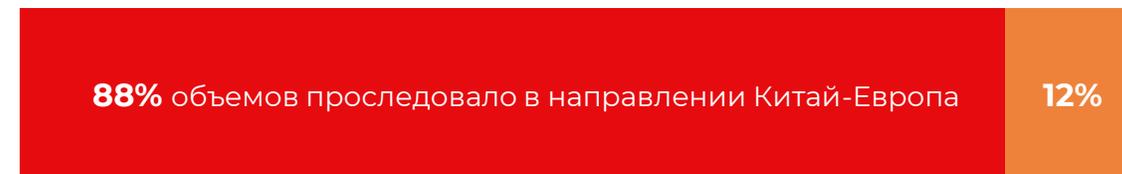
Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая ТМТМ)



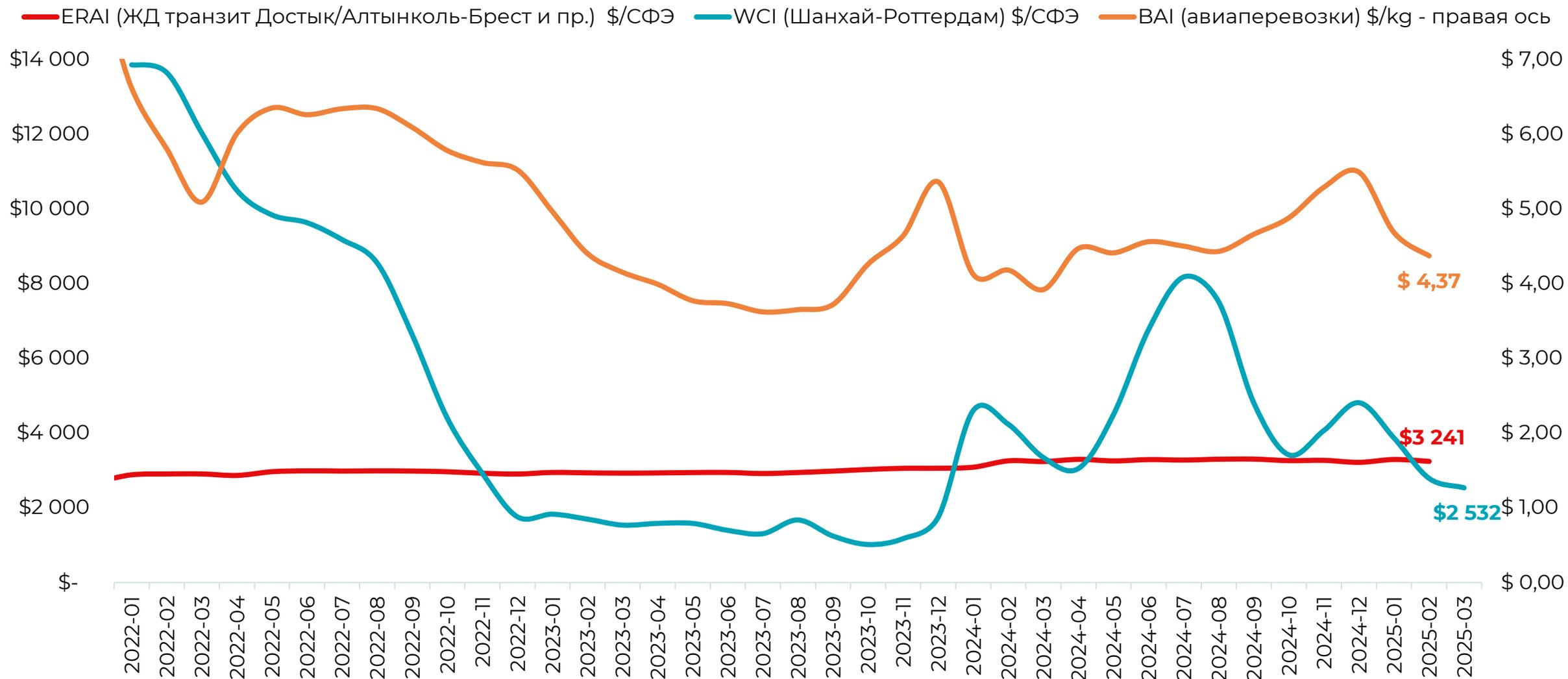
Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



АКТУАЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ КИТАЙ-ЕВРОПА: НЕБОЛЬШОЕ СНИЖЕНИЕ СТОИМОСТИ ЗА ПОСЛЕДНИЙ МЕСЯЦ

Период сбора ставок: 21.03.2025-25.03.2025,
информация от экспедиторов

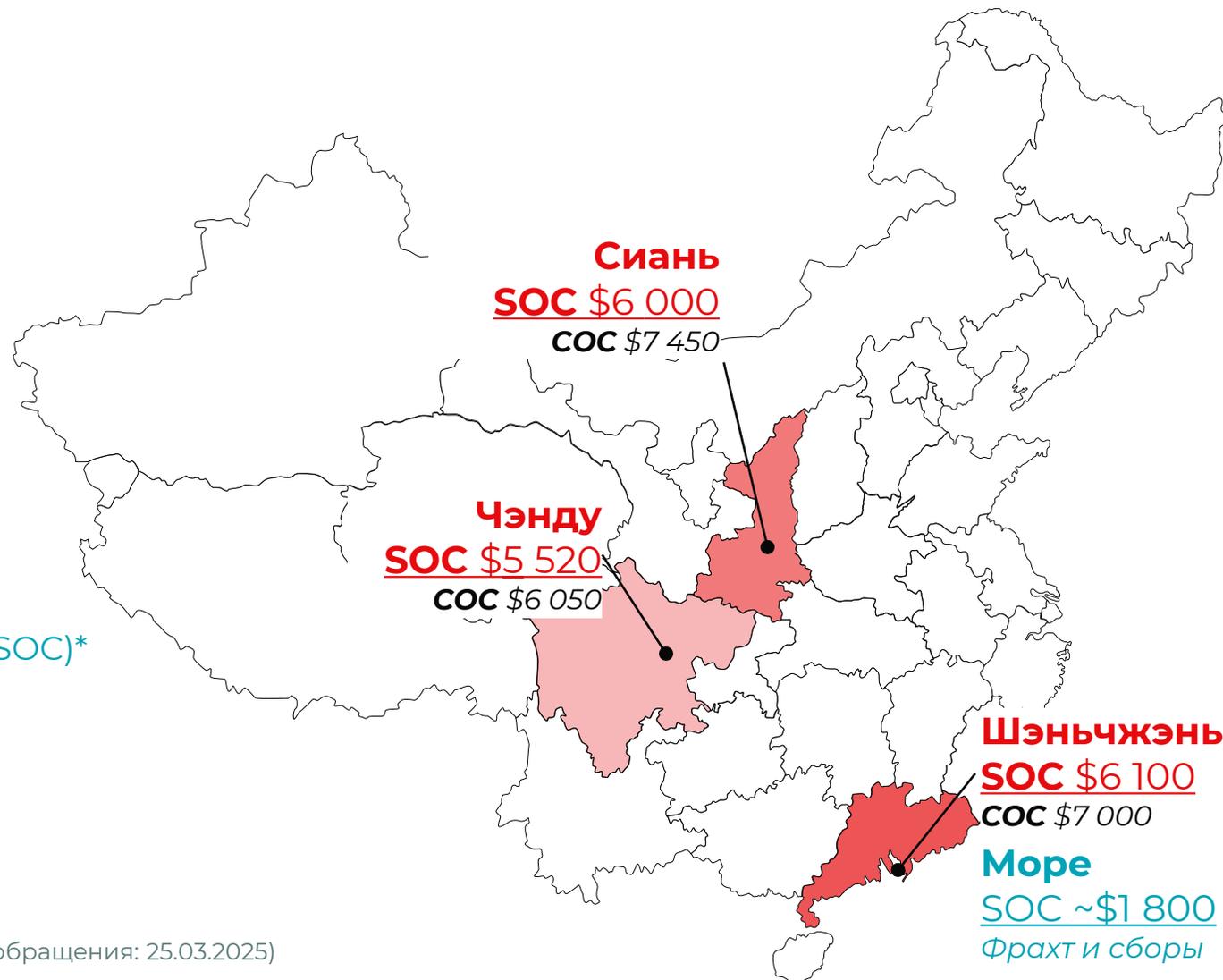
Средняя суммарная стоимость перевозки по железной дороге для грузоотправителя (SOC):

~ **\$6 700/СФЭ**

- Предоставление контейнера в рамках перевозки ~ **\$1 000**
- **Ж/Д перевозка в сообщении Китай – Европа (SOC)**
~ **\$5 700/СФЭ** (+\$1 000 для перевозок по TMTM)

Морская перевозка Шэньчжэнь – Гамбург/Роттердам (SOC)*

~ **\$1 800/СФЭ**



* Ставки Maersk и HMM – минимальные на рынке, по данным [GeekYum](https://www.geeky.com) (дата обращения: 25.03.2025)



МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: КОНКУРЕНЦИЯ ЗА ГРУЗОПОТОКИ ИЗ АЗИИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

- Текущая ситуация и ближайшая перспектива: в краткосрочной перспективе отсутствуют условия для стабильного роста ставок. На рынке наблюдается структурный дисбаланс – слабый спрос сочетается с переизбытком мощностей и низкой ценовой дисциплиной среди перевозчиков. Возможен новый виток ценовой конкуренции между линиями.
 - На направлении Азия-Европа наблюдается постепенный рост спроса, однако всё ещё сохраняется избыток провозных мощностей [Flexport]. Несмотря на недавние отмены рейсов из-за высокой загруженности европейских портов (особенно Роттердама, Гамбурга, Антверпена), предложение остаётся более чем достаточным.
 - Перевозчики вновь откладывают планы по повышению ставок (GRI). Сложившийся дисбаланс между спросом и предложением формирует на рынке условия, выгодные грузоотправителям. Характерный пример — MSC, несмотря на планы по GRI с 1 апреля, начали предлагать ставки на уровне \$2 090/СФЭ вплоть до 6 апреля [Linerlytica].
 - Конкуренция за грузопотоки из Азии отражается на динамике индексов. WCI Шанхай-Роттердам продолжил плавное снижение и достиг \$2 370/СФЭ (-8% м/м, -25% г/г) [Drewry]. Последние предложения на рынке Азия-Северная Европа [GeekYum]:
 - Около \$2 000/СФЭ – в среднем вплоть до второй декады апреля;
 - Около \$3 100/СФЭ* – в среднем на вторую и третью декады апреля.
 - Ставки аренды и цены на контейнеры в Китае продолжают оставаться на пониженном уровне, согласно последнему отчету Container xChange.
- ▼ Средне- и долгосрочная перспектива: рынок движется к новому нисходящему циклу в ставках фрахта. Хотя краткосрочные GRI могут реализоваться, общий тренд указывает на усиление конкуренции между линиями и снижение стоимости перевозки.
 - Рентабельность перевозчиков при текущих ставках остается положительной [Linerlytica], это создаёт условия для усиления ценовой конкуренции до конца 2025 года при отсутствии резких скачков спроса или прочих внешних влияний.
 - Аналитики J.P. Morgan ожидают снижение фрахтовых ставок на 30% г/г в 2025 году (ранее прогнозировался спад на 15%) [JOC]. По их оценке, перевозчики начнут нести убытки на уровне EBIT уже в 2025 году, причем рентабельность будет отрицательной вплоть до 2028 года.

Индексы WCI Азия-Северная Европа

2024 – 2025, \$/СФЭ

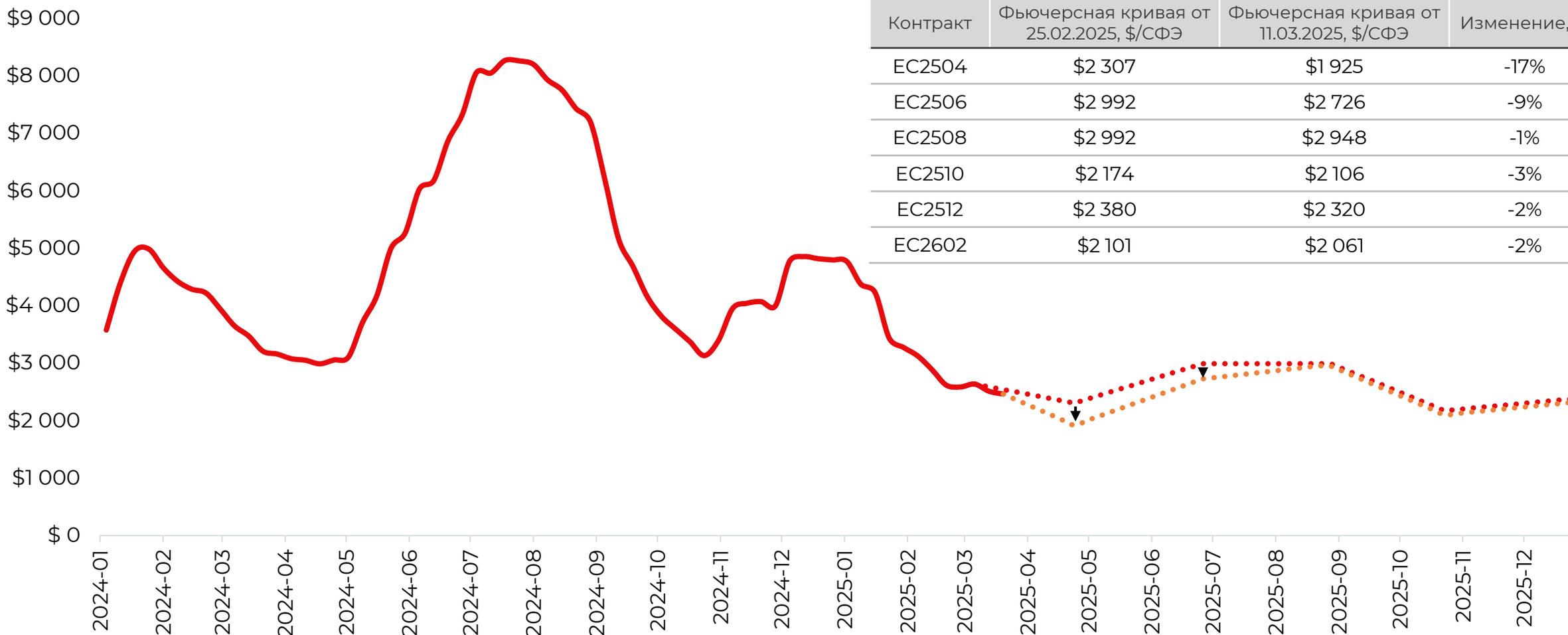


* На основании изученных предложений от CMA CGM, COSCO, Hapag-Lloyd, EVERGREEN, ONE, OOCL



МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ЗА ПОСЛЕДНИЕ ДВЕ НЕДЕЛИ НА ФЬЮЧЕРСНОМ РЫНКЕ НАБЛЮДАЕТСЯ ПОЗИТИВНАЯ ДИНАМИКА ОЖИДАНИЙ ПО СТАВКАМ ФРАХТА

— WCI Шанхай-Роттердам, \$/СФЭ Фьючерсная кривая от 11.03.2025, \$/СФЭ Фьючерсная кривая от 25.03.2025, \$/СФЭ



Контракт	Фьючерсная кривая от 25.02.2025, \$/СФЭ	Фьючерсная кривая от 11.03.2025, \$/СФЭ	Изменение, %
EC2504	\$2 307	\$1 925	-17%
EC2506	\$2 992	\$2 726	-9%
EC2508	\$2 992	\$2 948	-1%
EC2510	\$2 174	\$2 106	-3%
EC2512	\$2 380	\$2 320	-2%
EC2602	\$2 101	\$2 061	-2%

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

Тренды в импорте и экспорте

Смешанные

- **Банк России** 21 марта 2025 года принял решение сохранить ключевую ставку на уровне 21% годовых, инфляционное давление остается высоким, несмотря на некоторое снижение. По прогнозу Банка России, с учетом проводимой денежно-кредитной политики годовая инфляция снизится до 7,0–8,0% в 2025 году, вернется к 4,0% в 2026 году и будет находиться на цели в дальнейшем. Отмечается, что формирующиеся тенденции в динамике экономической активности создают предпосылки для плавного возвращения экономики к сбалансированному росту.
- **Индекс склонности населения к крупным покупкам за первый квартал 2025 года опустился на 3 п.п.** — до минус 22%, а благоприятности условий для сбережений — на 1 п. п., до 22%, продолжая снижаться с пика в конце 2024 года [[Коммерсантъ](#)].
- **Рубль продолжает укреплять свои позиции. На 25 марта официальный курс к доллару США составляет 83,87 руб. [Банк России].** На фоне позитивной динамики рубля, участники рынка продаж автомобилей отмечают, что в свете уменьшения покупательской активности и стремления продавцов избавиться от автомобилей прошлых лет, уже наблюдается некоторое снижение цен. Если рубль продолжит укрепление, это может привести к дальнейшей коррекции цен вниз, в особенности учитывая ожидаемое увеличение утилизационного сбора, который сильнее всего ударит по импортным автопоставкам [[Известия](#)]. **Скорейшая реализация автопарка, находящегося на складах, должна увеличить потребность в новых поставках.** Продажи новых легковых автомобилей в России по данным [Коммерсантъ](#), в марте 2025 года превысят 80 тыс. единиц (+2,6% м/м).
- Активные изменения в геополитике, начавшиеся в феврале и продолжающиеся до сих пор, приводят к более осторожным тратам со стороны домохозяйств в расчете на возвращение на российский рынок иностранных брендов. Рубль продолжает свое укрепление, что будет отрицательно влиять на экспорт. Тем не менее, объемы импорта, на которые динамика рубля должна оказывать положительное влияние, в краткосрочной перспективе будут оставаться на пониженном уровне вследствие прочих факторов (падение спроса, высокая ключевая ставка, проблемы с платежами).
- **Ставки на импорт из Китая в Москву начали выравниваться после стремительного снижения ранее.** Стоимость перевозки прямым поездом составляет ~\$5 000 за СФЭ, что на ~\$200 ниже уровня двухнедельной давности. **Ставки на перевозки через порты ДВ РФ снизились на ~\$150 – до ~\$5 000/СФЭ, при этом ж/д составляющая снизилась на ~\$50 – до ~\$4 000.**

Прочие тренды

- По данным [LogiStan](#), КТЖ планируют до конца марта 2025 года запустить движение грузовых поездов по вторым ж/д путям на участке «Достык – Бесколь» (участок ж/д линии «Достык – Мойынты»). Полностью завершить проект строительства вторых ж/д путей «Достык – Мойынты», протяженностью 836 километров, планируют в июне – июле 2025 года. Ожидается, что после этого пропускная способность маршрута вырастет в 5 раз.

←→ ПРОЧИЕ ТРЕНДЫ ЛОГИСТИКИ

- ▼ **Импорт РФ** В последние несколько месяцев наблюдается снижение импортного контейнеропотока в Россию из Китая. Участники рынка видят причины сокращения в следующем: падение спроса на готовые китайские автомобили, высокая ключевая ставка Центробанка, проблема неплатежей [[PortNews](#)].
 - Снижение отмечается большинством крупных игроков на рынке, тем не менее в будущее экспедиторы смотрят с оптимизмом, надеясь, что ситуация с импортными контейнерными перевозками будет улучшаться по ходу года, ожидая небольшой рост в 2025 году на фоне улучшения общей экономической ситуации.
- **Грузоперевозки РФ-КНР** Согласно ожиданиям РЖД, рост грузовых перевозок по сети РЖД в сообщении с Китаем может составить минимум 8% по итогам 2025 года. По итогам первых двух месяцев прирост составил 9% и перевозчик ожидает сохранить динамику на том же уровне [[ТАСС](#)].
- **Работа грузовых узлов** Ситуация на крупнейших контейнерных станциях России по состоянию на 13 неделю 2025 года:
 - Станции **Ворсино, Шушары, Электроугли, Селятино, Белый Раст** работают без задержек.
- **Погранпереходы с КНР** Ситуация на ключевых погранпереходах в сообщении с Китаем по состоянию на 13 неделю 2025 года:
 - **Алтынколь** - ожидают перегрузки ~1500 контейнеров, ожидание 4-6 суток.
 - **Достык** - ожидают перегрузки ~1000 контейнеров, ожидание 3-5 суток.
 - **Забайкальск** – ожидают перегрузки ~2000 контейнеров, ожидание 7-10 суток.
 - **Замын-Ууд** - ожидают перегрузки ~1000 контейнеров, ожидание 5-10 суток.
- ▲ **Инфраструктура** В рамках программы модернизации пунктов пропуска через государственную границу, **правительством РФ** до 2030 года планируется реконструировать 87 наиболее востребованных пунктов и увеличить их пропускную способность более чем в 2 раза. Также до этого срока планируется завершить оснащение пунктов пропуска современным оборудованием.
- ▲ **Экспорт в КНР** Главное таможенное управление Китая представило данные по импорту удобрений за январь-февраль 2025 года. В топ-3 стран-поставщиков вошли Россия, Канада и Беларусь с показателями \$227 млн (-21% г/г), \$142,9 млн (-41%) и \$138 млн (-3%) соответственно [[Myfin](#)].

ERAI

Eurasian Rail Alliance Index

ERAI (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

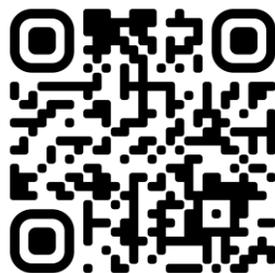
Доллар США / СФЭ

Периодичность обновления

Ежемесячно

Детальная информация об индексе ERAI и факторах, влияющих на его динамику, собрана на интернет-портале ERAI (<https://index1520.com/>). Портал ERAI является единым информационно-аналитическим ресурсом, посвященным евразийской логистике:

- Котировки ERAI
- Статистика транзитных перевозок
- Аналитические обзоры
- Интервью с экспертами
- Новости индустрии
- Счетчик CO2 и др.



Контакты

info@index1520.com

Настоящий мониторинг подготовлен командой портала ERAI 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 ERAI с указанием страницы в глобальной сети «Интернет» <https://index1520.com> обязательна как на источник информации. Команда портала ERAI (правообладатель ERAI - 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.