



Eurasian Rail Alliance Index

МОНИТОРИНГ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕВРАЗИИ

ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВТОРУЮ ПОЛОВИНУ ОКТЯБРЯ

Объемы
перевозок



Стоимость
перевозок



Морские
перевозки



Ж/Д
перевозки



Прочие тренды
логистики



Выпуск 16: 23 октября 2025 → Выпуск 17: 6 ноября 2025

Период сбора информации: 09.10.2025 – 22.10.2025

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Перспективы спроса

Смешанные

- В сентябре производственные предприятия в Китае существенно увеличили объёмы закупок сырья и комплектующих [S&P Global]. Данный тренд может сигнализировать об ускорении промышленного производства и усилении экспортного потенциала страны. Ключевыми регионами с точки зрения динамики спроса выступают Южная Америка, Юго-Восточной Азия и Африка (включая потенциальный реэкспорт в США). В то же время значительных колебаний спроса со стороны Европы не фиксируется.
- В сентябре экспортные условия в немецкой промышленности вновь улучшились — индекс HCOB Export Conditions достиг 51,3 [S&P Global]. Объёмы новых экспортных заказов стабилизировались на фоне спроса из Азии и Северной Америки. Наилучшая динамика сохраняется в машиностроении и сегменте потребительских товаров, тогда как химическая и автомобильная отрасли остаются в зоне спада.
- По итогам января-сентября объем ж/д контейнерных перевозок Китай-Европа-Китай сократился на 22% г/г. По итогам сентября суммарный объем перевозок по всем конкурентным маршрутам снизился на 23% г/г и на 18% м/м. Спад объемов в сентябре относительно августа связан со снижением на Центральном евразийском коридоре. По TMTM также можно было видеть сокращение объемов к прошлому месяцу – примерно на 8% м/м.
- Вопреки ранним прогнозам, спрос на морские перевозки Азия-Европа начал восстанавливаться после «Золотой недели», хотя темпы остаются сдержанными.

Тренды по стоимости перевозки

Смешанные

- Средняя стоимость перевозки по ж/д Китай-Европа на отправления в конце октября: ~\$5 800/СФЭ (SOC). По географии отправления ставки варьируются от ~\$5 100/СФЭ (Чэнду) до ~\$6 400/СФЭ (Шэньчжэнь). Стоимость аренды контейнера в диапазоне от \$800 до \$1 100.
- WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю вырос на 6% - до \$1 669/СФЭ (-13% м/м, -51% г/г) [Drewry]. Индекс прервал падение впервые с конца июля. Линии повысили ставки FAK на вторую половину октября и официально объявили об общем повышении (GRI) на ноябрь [Flexport]. Перегрузка портов, возможные отмены рейсов и риск дефицита оборудования в начале ноября повышают вероятность реализации этих мер. По данным GeekYum, на остаток октября средняя ставка от крупнейших перевозчиков –\$1 900/СФЭ, а на первую декаду ноября –\$2 600/СФЭ.
- 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.

Прочие тренды

- После успешного пилотного рейса по Северному морскому пути оператор Sea Legend Shipping объявил о планах запустить регулярный сервис с лета 2026 года (1–2 рейса в неделю) [Global Times]. В период навигационной паузы компания планирует мультимодальное решение: морская доставка через Суэцкий канал с последующим ж/д плечом до терминалов в Европе (время в пути – около 25 суток). Сервис станет альтернативой China-Europe Railway Express. В будущем компания стремится к переходу на круглогодичную навигацию по СМП.
- 15 октября 2025 года был запущен новый маршрут China-Europe Railway Express по направлению Ухань – Северная Европа [HUBEI.GOV; Fuootech]. По прибытию в Гамбург, часть грузов будет перенаправлена по трем мультимодальным маршрутам: в адрес портов Эсбьерг (Дания), Гётеборг (Швеция) и крупнейших портов Норвегии. Транзитное время составит около 22 суток.



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

Китай-Европа-Китай, 2025 г.

259,9 тыс. ДФЭ ↓ **22%** г/г

88% доля центрального евразийского коридора

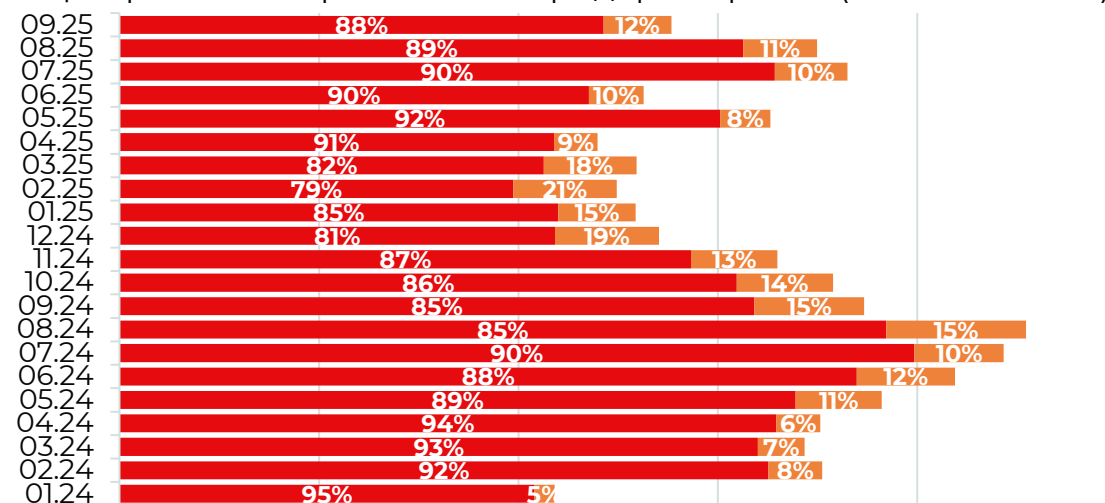
12% доля прочих маршрутов

Центральный евразийский коридор



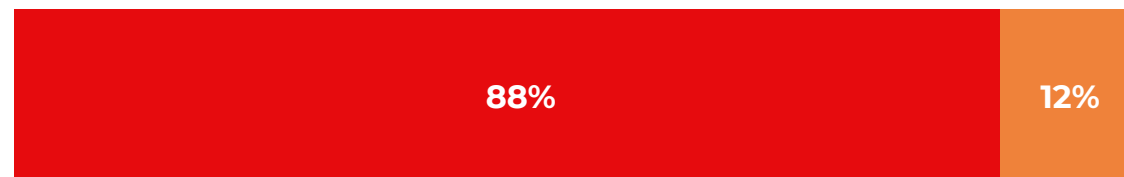
Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая ТМТМ)



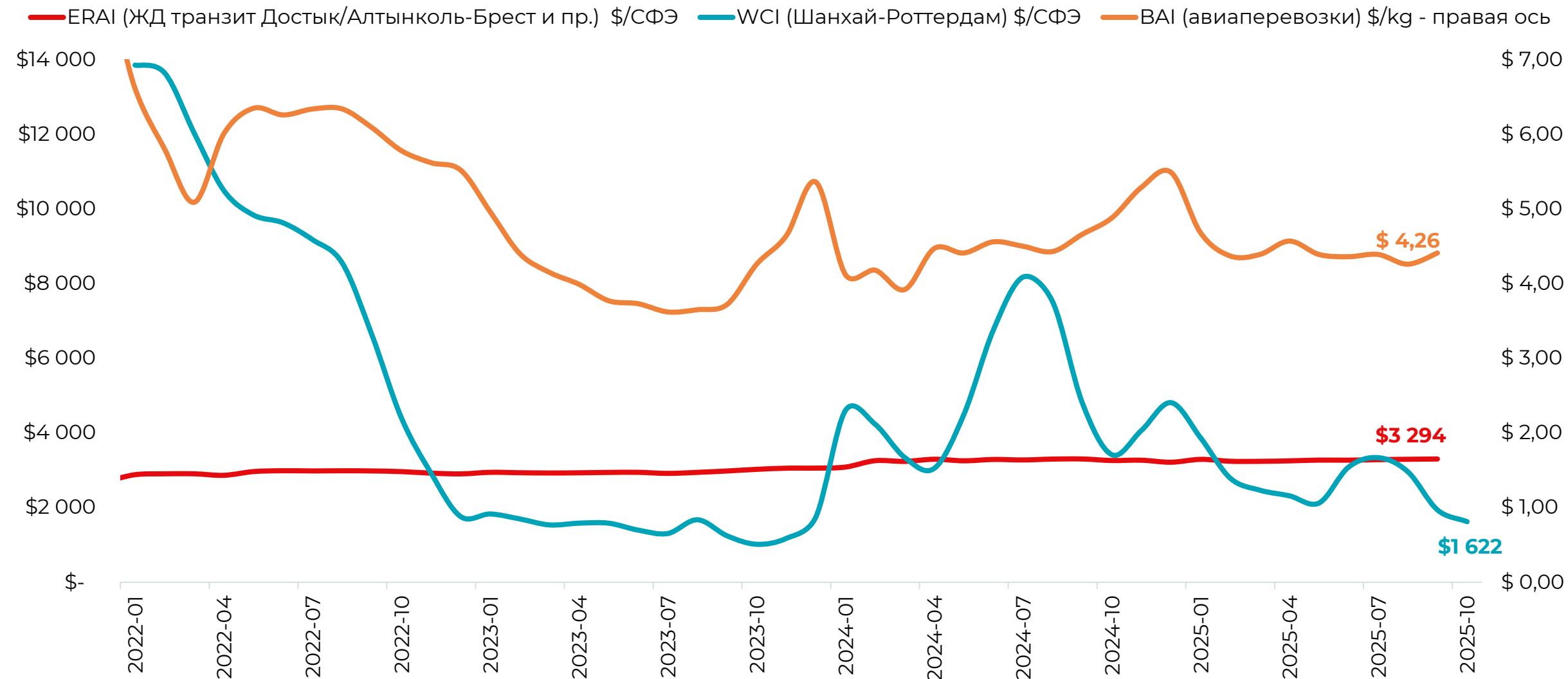
Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



АКТУАЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ КИТАЙ-ЕВРОПА

Период сбора ставок: 17.10.2025-21.10.2025,
информация от экспедиторов

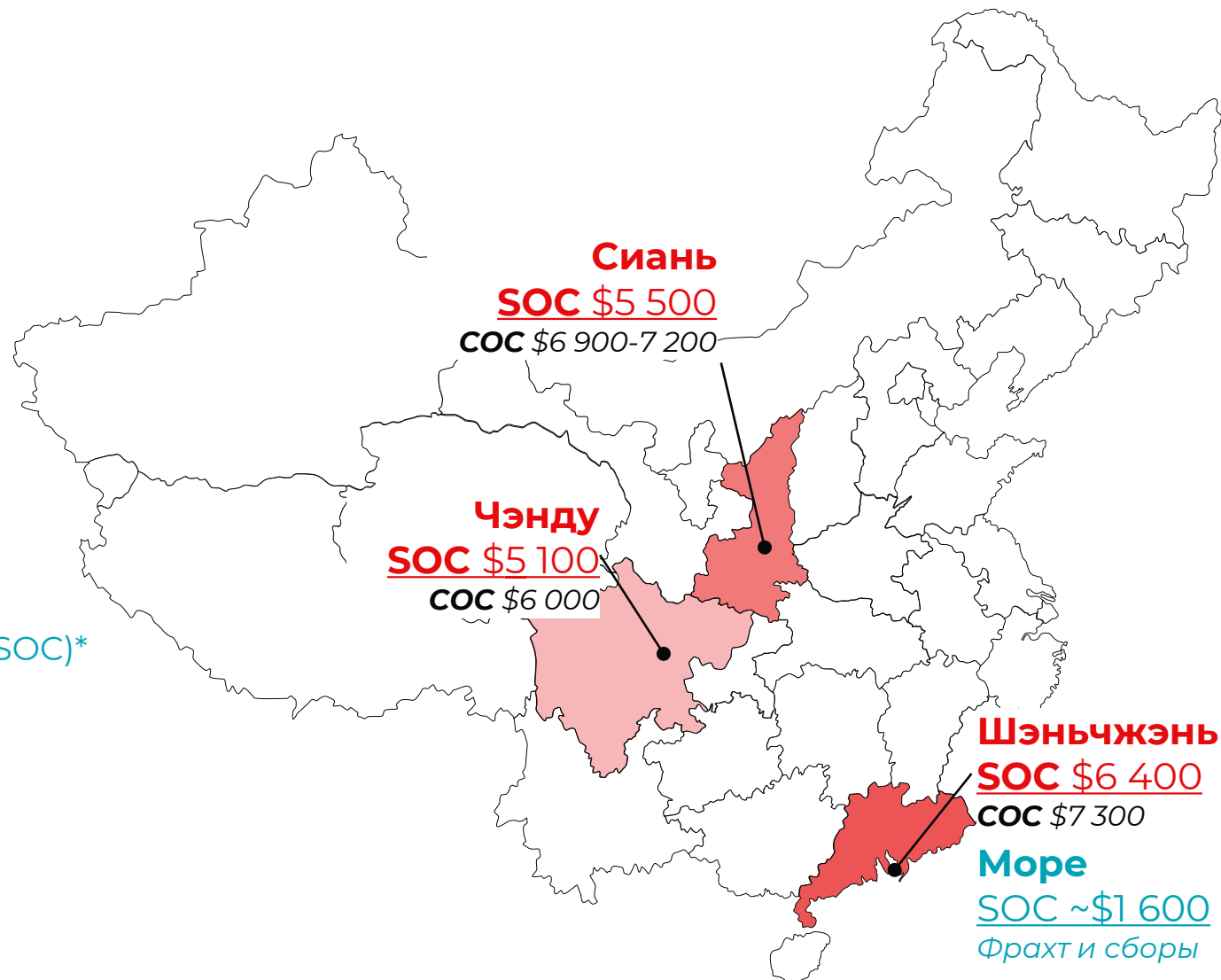
Средняя суммарная стоимость перевозки по
железной дороге для грузоотправителя (COC):

~ \$6 800/СФЭ

- Предоставление контейнера в рамках перевозки
~ \$1 000
- Ж/Д перевозка в сообщении Китай – Европа (SOC)
~ **\$5 800/СФЭ** (+\$1 250 для перевозок по TMTM)

Морская перевозка Шэньчжэнь – Гамбург/Роттердам (SOC)*

~ \$1 600/СФЭ





МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: КРАТКОСРОЧНОЕ ОЖИВЛЕНИЕ РЫНКА НА ФОНЕ ЗАВЕРШЕНИЯ ПРАЗДНИКОВ И СБОЕВ В ПОРТАХ ЕВРОПЫ

- ▲ Текущая ситуация и ближайшая перспектива: некоторое оживление спроса и логистические сбои в Европе создают предпосылки для разворота ценовой динамики.
- Вопреки ранним прогнозам, спрос на морские перевозки Азия-Европа начал восстанавливаться после «Золотой недели», хотя темпы остаются сдержанными.
- На фоне стабилизации ситуации в азиатских портах в Северной Европе сохраняются значительные операционные сбои. Забастовки в портах стран Бенилюкса привели к перегрузке терминалов, и, несмотря на скорое завершение протестов, на устранение последствий потребуется несколько недель. В условиях сохраняющихся ограничений на вывоз контейнеров текущие сбои дополнительно дестабилизируют логистические цепочки в Европе. На 19.10.2025 задержки в портах составили: 504 тыс. ДФЭ в Северной Европе (106% м/м) и 738 тыс. ДФЭ в Северной Азии (-54% м/м) [Linerlytica].
- WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю вырос на 6% - до \$1 669/СФЭ (-13% м/м, -51% г/г) [Drewry]. Индекс прервал падение впервые с конца июля. Линии повысили ставки FAK на вторую половину октября и официально объявили об общем повышении (GRI) на ноябрь [Flexport]. Перегрузка портов, возможные отмены рейсов и риск дефицита оборудования в начале ноября повышают вероятность реализации этих мер. По данным GeekYum, на остаток октября средняя спотовая ставка от крупнейших перевозчиков – \$1 900/СФЭ, а на первую декаду ноября – \$2 600/СФЭ.
- Несмотря на объявленное перемирие в секторе Газа и первые анонсы о восстановлении сервисов, большинство перевозчиков сохраняет выжидательную позицию. По оценке HSBC, полноценное возобновление транзита через Суэцкий канал возможно лишь после нескольких месяцев стабильности в регионе [JOC].
- ▼ Средне- и долгосрочная перспектива: общий тренд, как и прежде, указывает на растущий дисбаланс между спросом и предложением, усиление конкуренции.
- Грузовладельцы выходят на переговоры по средне- и долгосрочным контрактам в условиях усиленной конкуренции между линиями. Ставки по среднесрочным контрактам, заключённым за последние месяцы, уже на 56% ниже г/г [JOC]. По мнению Drewry, помимо ценовых уступок, грузовладельцы могут рассчитывать на улучшение прочих условий, включая расширение отсрочек по платежам и закрепление обязательств по качеству сервиса.

Индексы WCI Азия-Северная Европа

2024 – 2025, \$/СФЭ





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



РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

Тренды в
импорте
и экспорте
Негативные

- Аналитики **Банка России** ухудшили макроэкономический прогноз на 2025 год: инфляция ожидается на уровне 6,6%, а рост ВВП замедлится до 1%. Ключевая ставка, согласно ожиданиям, составит в среднем 19,2%. По данным Росстата, потребительские цены в сентябре 2025 года выросли на 0,34% м/м и на 7,98% г/г. Темпы оказались выше августовских (0,26% м/м, 7,5% г/г), а годовая инфляция стабилизировалась около нижней границы прогнозного диапазона ЦБ — 8–8,5%.
- Потребительский спрос сохраняет устойчивый рост: номинальные расходы в сентябре увеличились на 11% г/г при росте розничного оборота на 10%. Основными драйверами стали рост доходов и оживление кредитной активности. В 4Q2025 возможен краткосрочный всплеск спроса из-за ожидаемого повышения НДС, однако в среднесрочной перспективе вероятна нормализации динамики [**Коммерсантъ**]. Текущая устойчивость спроса поддерживает объемы ввоза потребительских товаров, однако ожидаемое замедление роста потребления в 2026 году будет сдерживать импорт.
- Банк России 24 октября рассмотрит возможность изменения ключевой ставки. Несмотря на сохраняющееся пространство для смягчения, решение будет принято с учетом темпов замедления инфляции и предстоящего повышения НДС, осложняющего достижение целевого показателя в 4%. Большинство аналитиков ожидают сохранения ставки на текущем уровне либо символического снижения на 0,25-0,5 п.п., при этом дальнейшее смягчение денежно-кредитной политики вероятно лишь в декабре 2025 года [**Коммерсантъ**].
- Согласно прогнозу ИПЕМ, железнодорожные контейнерные перевозки в 2025 году сократятся на 4,8% в связи с устойчивым переходом грузоотправителей на автотранспорт. Дополнительное давление на рынок окажут повышение НДС и жесткая ДКП [**PortNews**].
- Помимо принципа “ship-or-pay” Минтранс предлагает внести изменения в Устав железнодорожного транспорта, обязывающие грузоотправителей согласовывать заявки на перевозку с операторами вагонов. Эксперты отмечают, что мера улучшит качество планирования перевозок, но в операторском сообществе ее восприняли неоднозначно. Критики опасаются роста зависимости грузоотправителей от операторов и возможного перетока грузов на автотранспорт [**1520international**].
- По итогам сентября 2025 года общий контейнерооборот морских портов России сократился на 10% в годовом выражении, составив 408,6 тыс. ДФЭ. Наиболее значительно снизился импорт (-16%), тогда как экспорт уменьшился на 8% [**InfraNews**].
- Возвращение французской контейнерной линии CMA CGM на российский рынок возобновляет дискуссию о необходимости защиты отечественных перевозчиков. Первый контейнеровоз должен прибыть в порт Санкт-Петербурга 17 ноября с последующими еженедельными заходами [**Коммерсантъ**]. Возвращение CMA CGM усилит тарифное давление на рынке, что создаст дополнительные сложности для российских перевозчиков на фоне снижения импорта. При этом рост общего объема рынка не ожидается — произойдет лишь перераспределение существующих грузопотоков.
- Импортные ставки в мультимодальном сообщении Китай-Москва продолжают сохраняться на стабильно низком уровне, тем не менее за последние 2 недели заметен небольшой рост (+\$200/СФЭ), средняя стоимость перевозки через порты Дальнего Востока составляет ~\$4 150/СФЭ (SOC). Однако, ставки на прямые ж/д перевозки, напротив, снизились на \$200/СФЭ и находятся на уровне ~\$4 800 (SOC).



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

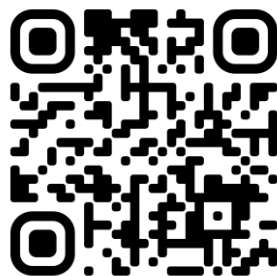
Доллар США / СФЭ

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.