

ERAИ

Eurasian Rail Alliance Index

МОНИТОРИНГ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕВРАЗИИ

ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПЕРВУЮ ПОЛОВИНУ ИЮНЯ

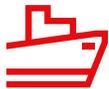
Объемы перевозок



Стоимость перевозок



Морские перевозки



Ж/Д перевозки



Прочие тренды логистики



Выпуск 7: 19 июня 2025



Выпуск 8: 3 июля 2025

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Перспективы спроса

Позитивные

- Экономическая ситуация в Китае в мае характеризуется смешанной динамикой: на фоне ускорения розничных продаж (6,4% г/г) и роста промышленного производства (5,8% г/г) сохраняется дефляционное давление (CPI: -0,1% г/г) и слабость инвестиционной активности [SCMP]. Внешняя торговля также под давлением. Рост экспорта из Китая в мае не оправдал ожиданий из-за обрушения поставок в США (-34,5% г/г) [CNBC]. По всем партнерам экспорт вырос на 4,8% в долларовом выражении (ожидалось 5%), драйверы – спрос со стороны стран ЕС (12% г/г), ЮВА и Африки. Из-за вялого внутреннего спроса импорт в Китай упал на 3,4%, что значительно ниже ожиданий экономистов (0,9%).
- В мае 2025 года индекс экспортных условий НСОВ продолжил находиться в зоне роста и достиг 50,4 (апрель: 50,2) [S&P Global]. Индекс экспортных заказов поднялся до 51,0 — максимум с февраля 2022 года. Основной вклад в улучшение вносит спрос со стороны США, тогда как спрос из Азии и Европы остаётся вялым. Лидером по отраслевой активности остаётся машиностроение (PMI: 55,3). При этом химическая промышленность и сектор автокомпонентов демонстрируют точечное оживление спроса со стороны азиатских рынков.
- По итогам января-мая объем ж/д контейнерных перевозок Китай–Европа–Китай сократился на 19% г/г. По итогам мая суммарный объем перевозок по всем конкурентным маршрутам снизился на 15% г/г, но увеличился на 36% м/м. Всплеск объемов в мае относительно апреля преимущественно связан с ростом спроса на Центральном евразийском коридоре (+38% м/м). Объемы перевозок по ТМТМ в мае также возросли (+11% м/м), но, тем не менее, значительно ниже среднемесячных по году.
- Грузоотправители активно бронируют места на июль, ближайшие рейсы уже почти полностью заняты [Flexport]. Крупные экспедиторы говорят о начале высокого сезона и ожидают, что он продлится как минимум 2-3 месяца [JOC]. Повышенный спрос и заблаговременные бронирования также могут говорить об обеспокоенности участников рынка, особенно в свете растущей нестабильности на Ближнем Востоке.

Тренды по стоимости перевозки

Смешанные

- Средняя ставка на ж/д перевозку Китай-Европа (SOC) за последний месяц практически не изменилась. Средние ставки составляют от \$5 250 (Чэнду) до \$6 850/СФЭ (Шэньчжэнь). Стоимость предоставления контейнера снизилась на 10%.
- WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю не изменился и составил \$2 837/СФЭ (39% м/м, -54% г/г) [Drewry]. По оценке аналитиков, будущая динамика ставок остаётся неопределённой и будет зависеть от итогов споров по тарифам и возможного введения санкций США против китайских судов. Тем не менее, улучшение баланса между спросом и предложением, наряду с другими факторами (начало высокого сезона и всплеск ранних бронирований, переориентация грузопотоков из-за торговых войн, перегрузка портов), может положительно сказаться на ставках. Некоторые крупные линии, рассчитывая на устойчивый спрос, заявили об общем повышении ставок (GRI) и надбавках за высокий сезон (PSS) с середины июня. Котировки CMA CGM для маршрута Шанхай-Роттердам на начало июля превышают уровень в \$4 600/СФЭ; ONE объявил ставку \$4 040/СФЭ; Maersk, часто прибегающий к «ценовым войнам», заявил \$3 400/СФЭ [GeekYum].
- Фьючерсные трейдеры продолжают оценивать новые вводные, на данный момент растут только дальние контракты. Фьючерсная кривая указывает на рост стоимости перевозки Азия-Европа вплоть до конца августа до ~\$2 600/СФЭ (~\$2 700 двумя неделями ранее) [Shanghai Futures Exchange].



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

Китай-Европа-Китай, 2025 г.

133,3 тыс. ДФЭ **↓19%** г/г

86% доля центрального евразийского коридора

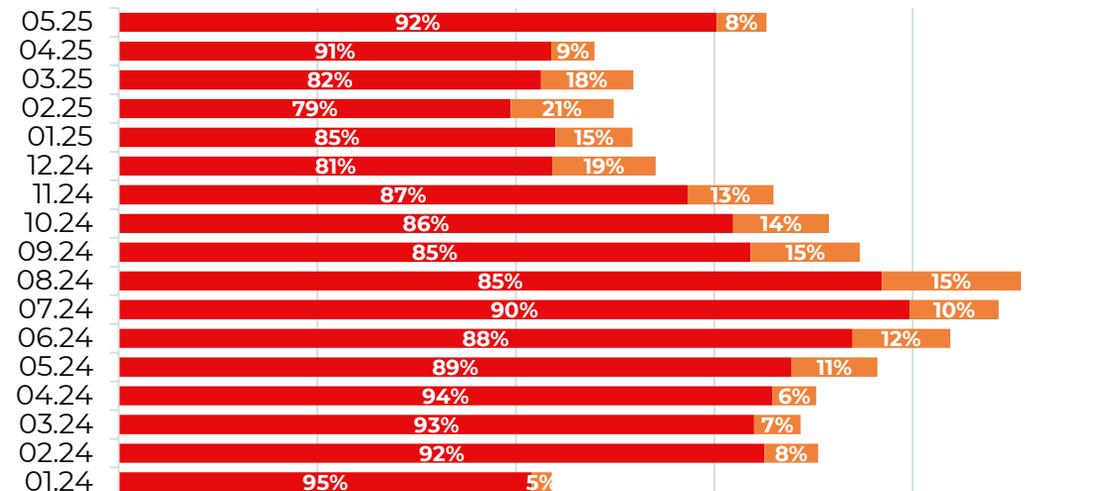
14% доля прочих маршрутов

Центральный евразийский коридор



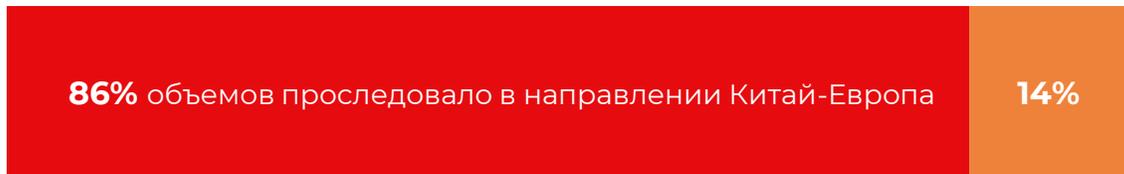
Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая ТМТМ)



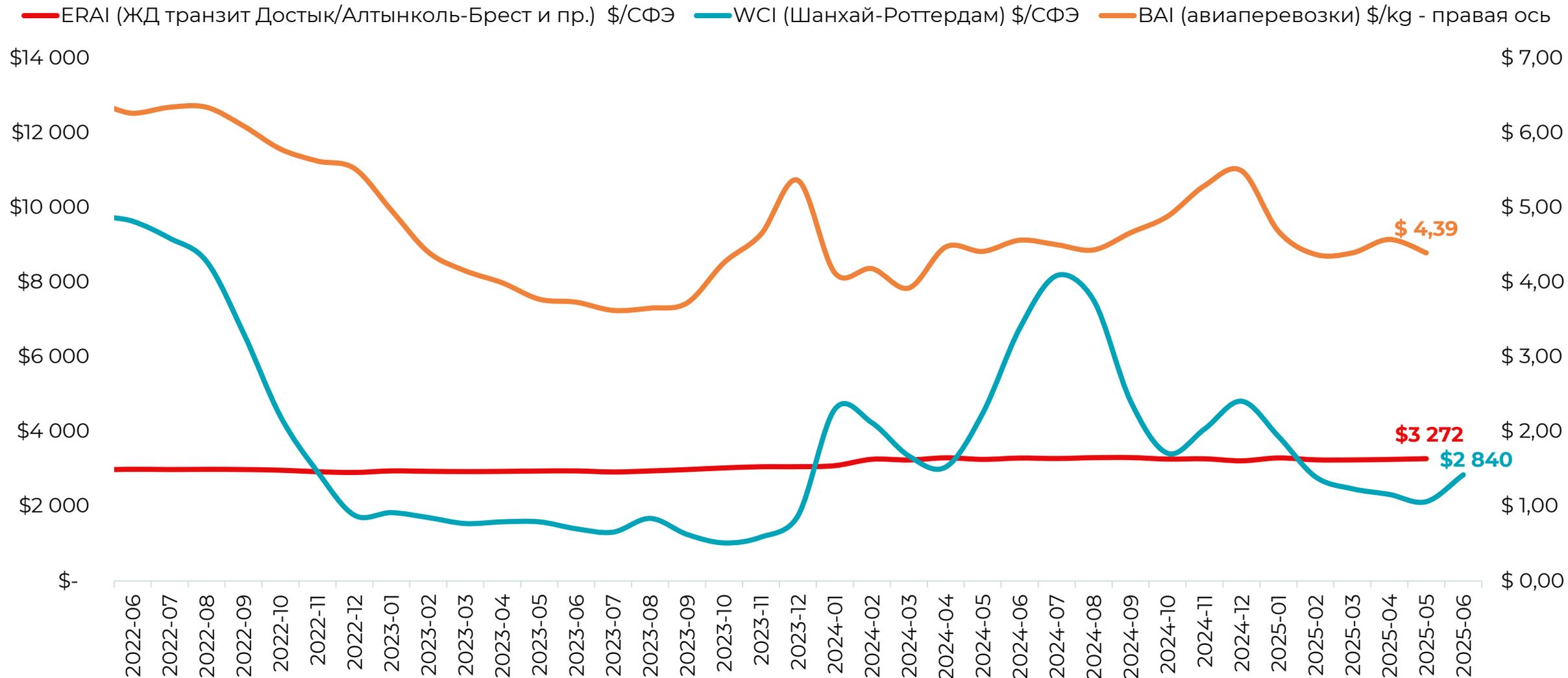
Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



АКТУАЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ КИТАЙ-ЕВРОПА: ЗА ПОСЛЕДНИЙ МЕСЯЦ СТАВКИ ПО ОСНОВНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ИЗМЕНИЛИСЬ. АРЕНДА КОНТЕЙНЕРА ПОДЕШЕВЕЛА НА 10%

Период сбора ставок: 13.06.2025-17.06.2025,
информация от экспедиторов

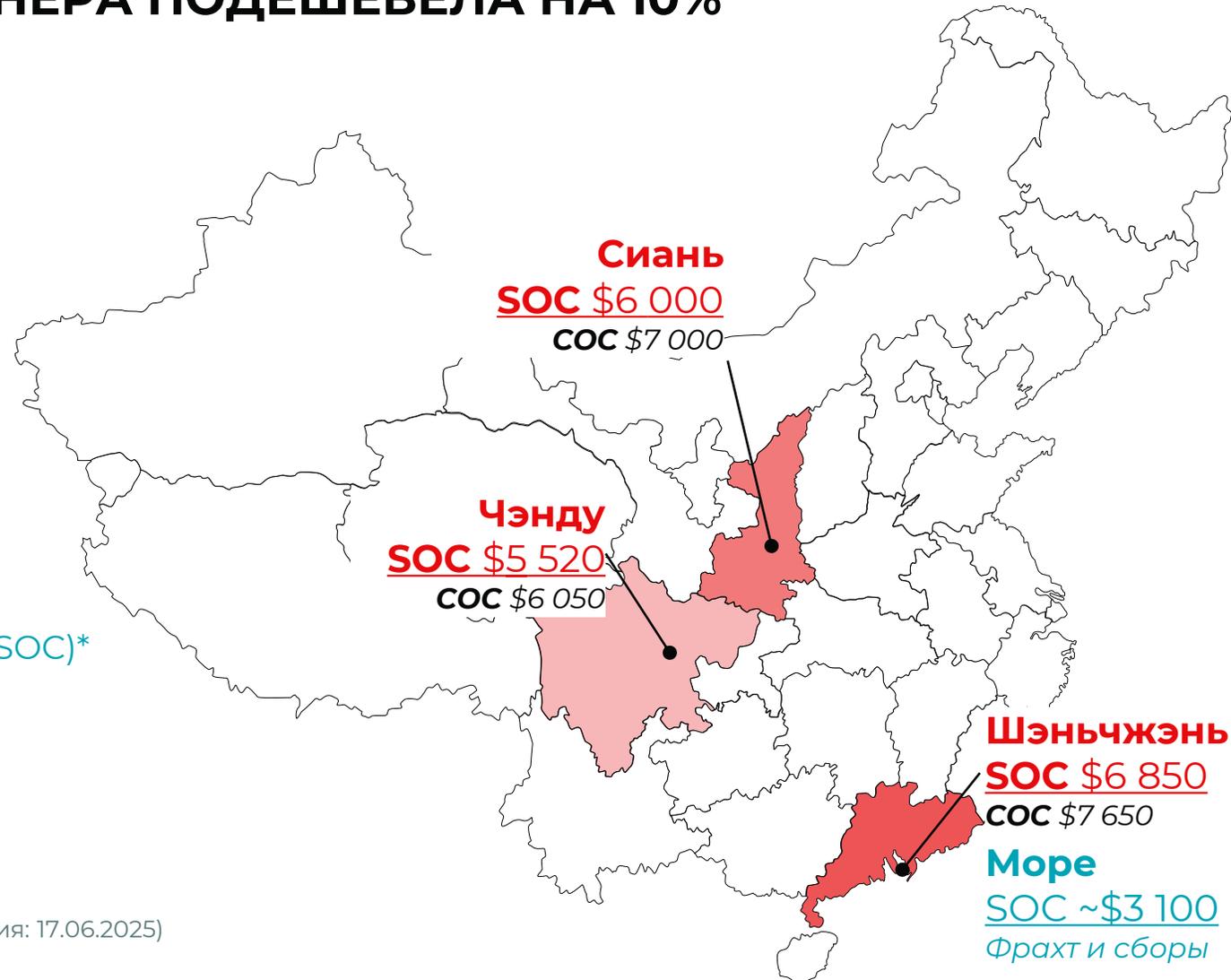
Средняя суммарная стоимость перевозки по железной дороге для грузоотправителя (SOC):

~ \$6 900/СФЭ

- Предоставление контейнера в рамках перевозки
~ \$900
- Ж/Д перевозка в сообщении Китай – Европа (SOC)
~ **\$6 000/СФЭ** (+\$1 250 для перевозок по TMTM)

Морская перевозка Шэньчжэнь – Гамбург/Роттердам (SOC)*

~ \$3 100/СФЭ



* Ставка OOCL – минимальная на рынке, по данным [GeekYum](#) (дата обращения: 17.06.2025)



МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ОЖИВЛЕНИЕ РЫНКА В СВЕТЕ СЕЗОННЫХ И ПРОЧИХ ВЛИЯНИЙ

■ Текущая ситуация и ближайшая перспектива: несмотря на рекордные показатели провозных мощностей, ставки фрахта могут показать дальнейший рост.

• Грузоотправители активно бронируют места на июль, ближайшие рейсы уже почти полностью заняты [Flexport]. Крупные экспедиторы говорят о начале высокого сезона и ожидают, что он продлится как минимум 2-3 месяца [JOC]. Повышенный спрос и заблаговременные бронирования также могут говорить об обеспокоенности участников рынка, особенно в свете растущей нестабильности на Ближнем Востоке.

• Крупнейшие хабы Азии и Европы продолжают испытывать существенные задержки. На 17.06.2025 задержки затрагивают: в Сев. Азии (вкл. Китай) – 1,5 млн. ДФЭ (50% м/м); в Сев. Европе – 286 тыс. ДФЭ (-8% м/м) [Linerlytica]. Перегруженность портов частично нивелирует рост предложения – на июль линии заявили рекордный объем провозных мощностей для трейда Азия-Сев. Европа (1,16 млн. ДФЭ; 8% м/м) [JOC]. Это ключевой фактор в пользу сдерживания роста ставок.

• **WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю практически не изменился и составил \$2 837/СФЭ (39% м/м, -54% г/г) [Drewry].** По оценке аналитиков, будущая динамика ставок остаётся неопределённой и будет зависеть от итогов споров по тарифам и возможного введения санкций США против китайских судов.

• Тем не менее, улучшение баланса между спросом и предложением, наряду с другими факторами (начало высокого сезона и всплеск ранних бронирований, переориентация грузопотоков из-за торговых войн, перегрузка портов), может положительно сказаться на ставках. Некоторые крупные линии, рассчитывая на устойчивый спрос, заявили об общем повышении ставок (GRI) и надбавках за высокий сезон (PSS) с середины июня. Котировки CMA CGM для маршрута Шанхай-Роттердам на начало июля превышают уровень в \$4 600/СФЭ; ONE объявил ставку \$4 040/СФЭ; Maersk, часто прибегающий к «ценовым войнам», заявил \$3 400/СФЭ [GeekYum].

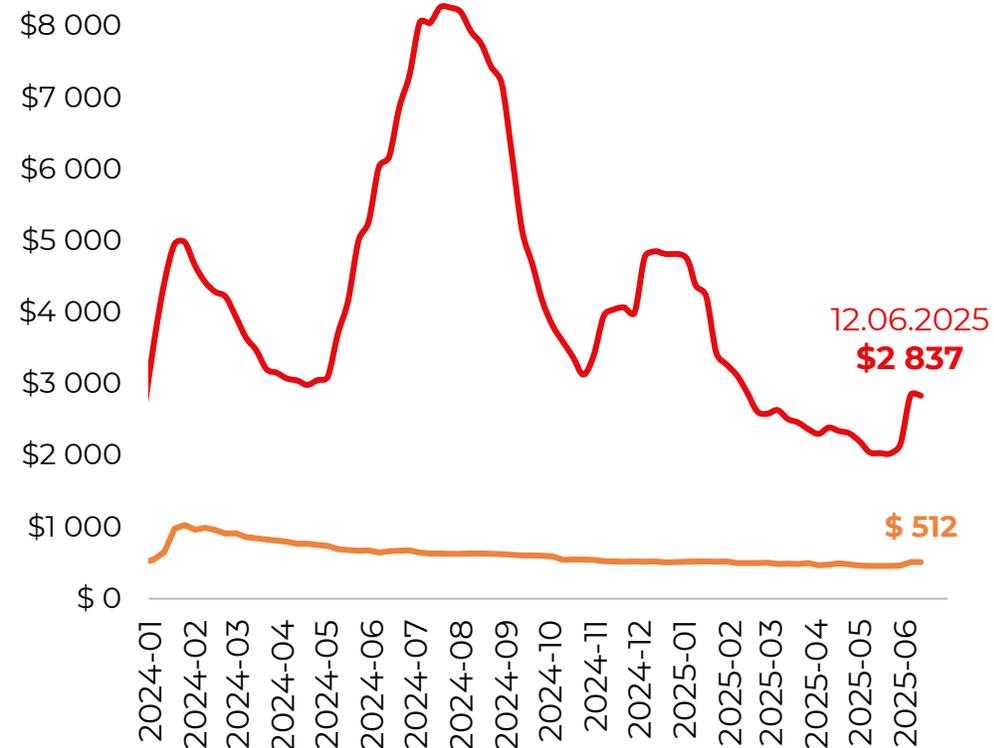
▼ Средне- и долгосрочная перспектива: несмотря на локальную волатильность, общий тренд указывает на растущий дисбаланс между спросом и предложением, усиление конкуренции между линиями и снижение стоимости перевозки.

• **Drewry** прогнозируют возвращение к нисходящему тренду уже во втором полугодии 2025 года — с ослаблением спроса и снижением фрахтовых ставок.

Индексы WCI Азия-Северная Европа

2024 – 2025, \$/СФЭ

— Шанхай-Роттердам — Роттердам-Шанхай



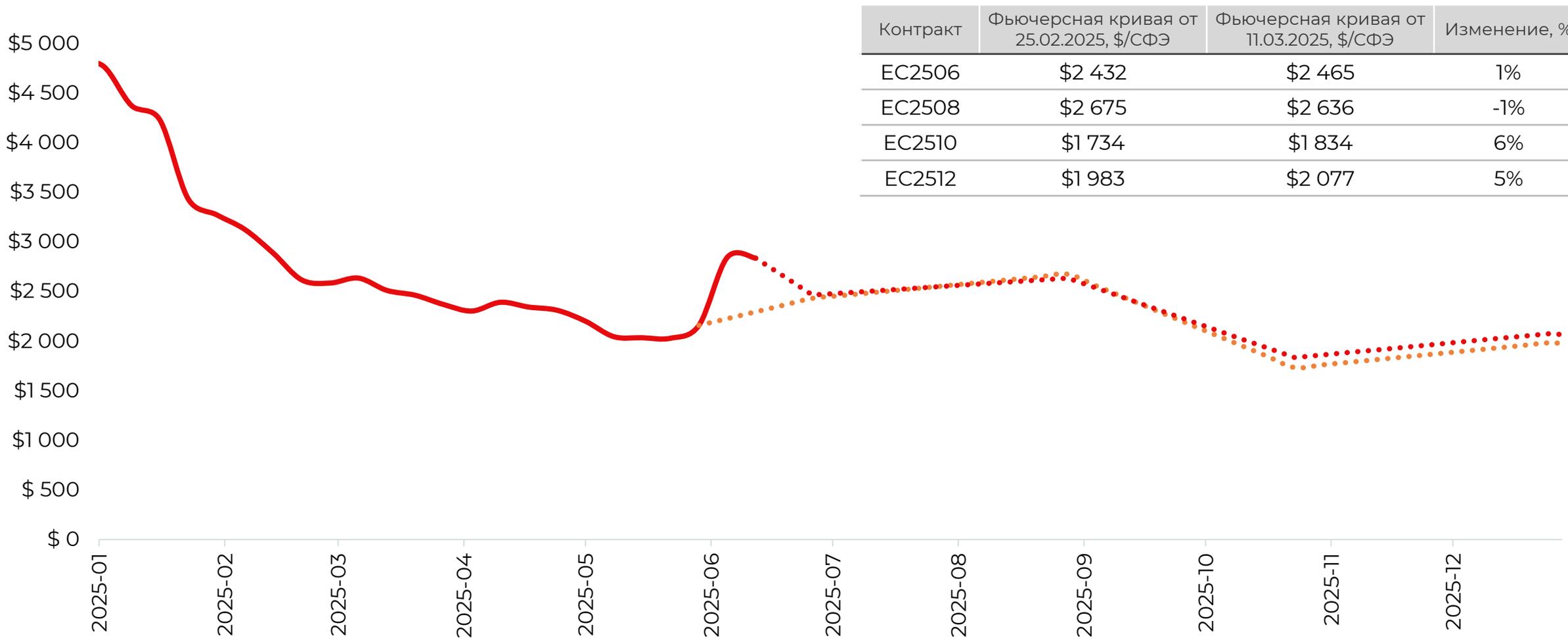


МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ФЬЮЧЕРСНЫЕ ТРЕЙДЕРЫ ПРОДОЛЖАЮТ ОЦЕНИВАТЬ НОВЫЕ ВВОДНЫЕ. НА ДАННЫЙ МОМЕНТ РАСТУТ ТОЛЬКО ДАЛЬНИЕ КОНТРАКТЫ

— WCI Шанхай-Роттердам, \$/СФЭ

••••• Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 03.06.2025, \$/СФЭ

••••• Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 17.06.2025, \$/СФЭ



Контракт	Фьючерсная кривая от 25.02.2025, \$/СФЭ	Фьючерсная кривая от 11.03.2025, \$/СФЭ	Изменение, %
EC2506	\$2 432	\$2 465	1%
EC2508	\$2 675	\$2 636	-1%
EC2510	\$1 734	\$1 834	6%
EC2512	\$1 983	\$2 077	5%

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

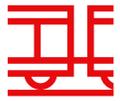
Тренды в импорте и экспорте

Смешанные

- **Банк России снизил ключевую ставку до 20% впервые за три года.** В последний раз ЦБ смягчал денежно-кредитную политику (ДКП) в сентябре 2022 года — тогда ставку опустили с 8% до 7,5%. В ЦБ объяснили снижение ставки постепенным замедлением инфляции, а также возвращением российской экономики к «траектории сбалансированного роста». Вместе с тем регулятор продолжит вести жесткую ДКП, чтобы добиться целевого показателя инфляции в 4%.
- **Тем не менее, по словам Эльвиры Набиуллиной, подход к дальнейшему снижению показателя требует осторожности и может предполагать паузы между шагами. Также не исключено и повышение ставки в будущем [Коммерсантъ].** В 2025 году регулятор планирует придерживаться прогноза средней ключевой ставки в 19,5–21,5%. Решение о снижении ставки не означает значительного смягчения денежно-кредитных условий. Инфляция складывается ближе к нижней границе прогноза в 7–8% к концу 2025 года. На июльском заседании ЦБ возможно снижение прогноза.
- **Три четверти российских компаний намерены сократить свои расходы.** Такие данные приводятся в исследовании Российского союза промышленников и предпринимателей [Forbes]. **Среди причин: недоступность займов и резкое падение спроса, из-за которых бизнесу приходится кардинально менять подходы к управлению бюджетами и найму персонала.**
- Начавшееся смягчение ключевой ставки может стать положительным сигналом для импорта различной продукции, однако Банк России соблюдает крайнюю осторожность и при малейших несоответствиях ожиданий вновь может ужесточить условия. Напряженность на Ближнем Востоке может привести положительную динамику в Российскую экономику за счет повышения цены на энергоносители и смещения вектора геополитического напряжения. В ближайший месяц курс рубля может сохранить относительную стабильность. При текущем курсе экспортерам невыгодно продавать валютную выручку, однако ее придерживание компаниями при усилении спроса со стороны импортеров могло бы спровоцировать ослабление и резкие колебания курса национальной валюты.
- **В январе – мае 2025 года по сети РЖД во всех видах сообщения было перевезено 3 млн. 188 тыс. ДФЭ (груженых и порожних), снижение на 1,7% г/г [РЖД]. При этом объем перевозок в мае составил 630 тыс. ДФЭ, рост на 2,3% м/м.**
- **Импортные ставки в мультимодальном сообщении Китай-Москва колеблются на одном уровне без значительных изменений. Стоимость перевозки через порты Дальнего Востока составляет ~\$4 500/ДФЭ, что соответствует уровню последних полутора месяцев.** Ставки на перевозки прямым поездом сократились на 450\$ и составляют ~\$4 050/ДФЭ. Снижение объясняется слабым спросом и снижением ставок на предоставление контейнеров.

Прочие тренды

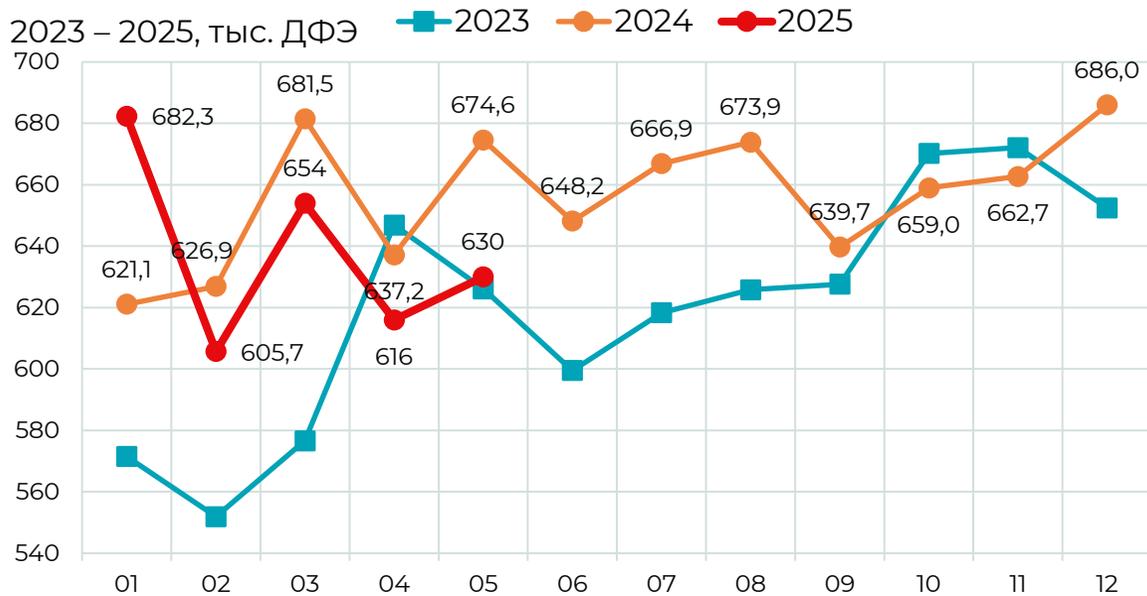
- В ходе встречи первого вице-министра торговли РК и вице-губернатором провинции Шаньдун в Алматы между сторонами была заключена договоренность о создании совместного логистического оператора – для обслуживания рынков Центральной Азии, ЕАЭС и Европы [Минторговли РК].



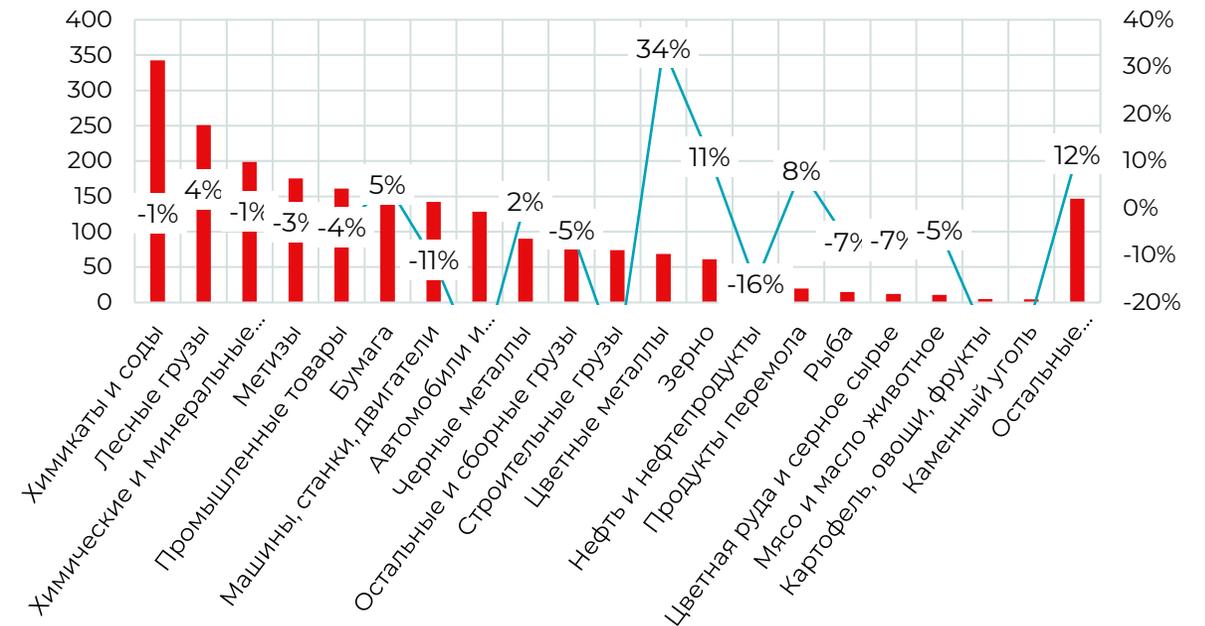
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СНИЖЕНИЕ Г/Г СОХРАНЯЕТСЯ НА ПРОТЯЖЕНИИ ЧЕТЫРЕХ МЕСЯЦЕВ

- В январе – мае 2025 года по сети РЖД во всех видах сообщения было перевезено 3 млн. 188 тыс. ДФЭ (груженых и порожних), снижение на **1,7% г/г [РЖД]**. При этом объем перевозок в мае составил 630 тыс. ДФЭ, рост на **2,3% м/м**.
- В том числе во внутреннем сообщении отправлено 1 млн 263 тыс. ДФЭ (-2,4% г/г). Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, составило 2,3 млн ДФЭ (-2,4% г/г).

Перевозки контейнеров (груженых и порожних) по сети РЖД



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



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

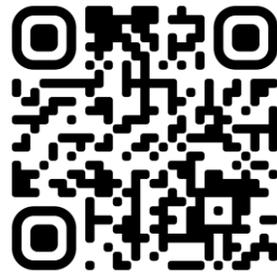
Доллар США / СФЭ

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.