



Eurasian Rail Alliance Index

МОНИТОРИНГ ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕВРАЗИИ

ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВТОРУЮ ПОЛОВИНУ СЕНТЯБРЯ

Объемы
перевозок



Стоимость
перевозок



Морские
перевозки



Ж/Д
перевозки



Прочие тренды
логистики



Выпуск 14: 25 сентября 2025 → Выпуск 15: 9 октября 2025

Период сбора информации: 11.09.2025 – 24.09.2025

РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Перспективы спроса

Негативные

- Темпы роста экономики Китая замедлились в августе. Розничные продажи выросли на **3,4% г/г**, промышленное производство — на **5,2%**, оба показателя оказались ниже ожиданий [\[CNBC\]](#). Слабый внутренний спрос продолжает ограничивать импорт, что усиливает дисбаланс в торговле с Европой. Дополнительным фактором давления остаётся дефляция: в августе CPI снизился на **0,4% г/г**, а PPI остаётся отрицательным третий год подряд. Рост промышленности и экспорта Китая сейчас обеспечивается высокотехнологичными секторами. Например, за январь-август экспорт электро- и машиностроительной продукции вырос на **9,2%** и достиг 60,2% от общего объёма [\[CGTN\]](#).
- Ослабление промышленной динамики в еврозоне в сентябре, о чем свидетельствует падение производственного PMI до **49,5** и замедление роста выпуска [\[S&P Global\]](#), формирует сдержанные ожидания в отношении торговых потоков. Серьезным фактором давления остаётся спрос на экспортные заказы, который снижается уже 31 месяц подряд. Схожая ситуация и в закупочной деятельности производств, которая сокращается уже 39-й месяц подряд. Причем в сентябре темпы снижения по данным показателям ускорились до максимума за полгода.
- По итогам января-августа объём ж/д контейнерных перевозок Китай–Европа–Китай сократился на **22% г/г**. По итогам августа суммарный объём перевозок по всем конкурентным маршрутам снизился на **23% г/г** и на **4% м/м**.
- Спрос на морские перевозки по направлению Азия–Европа остаётся слабым. Европейские импортеры сдержанно подходят к закупкам на фоне высокой инфляции и избыточных складских запасов [\[Flexport\]](#). До окончания «Золотой недели» в Китае (1-8 октября) значимых изменений не ожидается.

Тренды по стоимости перевозки

Негативные

- WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю снизился на **11%** – до \$1 910/СФЭ (**-36% м/м**, **-59% г/г**) [\[Drewry\]](#). Фрахтовые ставки вернулись к минимумам, последний раз наблюдавшимся в конце 2023 года. По данным [GeekYum](#), на конец сентября – первую половину октября большинство перевозчиков котирует предложения в диапазоне \$1 400-1 700/СФЭ.
- Фьючерсные котировки указывают на дальнейший спад ставок фрахта в ближайшей перспективе, но с потенциалом роста к концу года. Кривая указывает на снижение стоимости на направлении Азия–Европа относительно текущих уровней до ~\$1 400/СФЭ к концу октября с ростом до ~\$2 100/СФЭ в конце года.

Прочие тренды

- Китайский перевозчик Sea Legend Shipping* запустил первую регулярную контейнерную линию в Европу через Северный морской путь [\[SCMP\]](#). Маршрут включает порты Циндао, Шанхай, Нинбо, Феликстоу, Роттердам, Гамбург и Гданьск. Время доставки из Нинбо до Великобритании (Феликстоу) составит 18 суток (для сравнения: транзит по линии Нинбо – Вильгельмсхафен через Суэцкий канал, открытой в начале года – 26 суток). В последнюю точку маршрута – Гданьск – судно прибудет 16 октября. На рейсе задействовано судно Istanbul Bridge вместимостью 4 890 ДФЭ. Первый рейс был полностью забронирован.



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

Китай-Европа-Китай, 2025 г.

231,2 тыс. ДФЭ **↓ 22%** г/г

88% доля центрального евразийского коридора

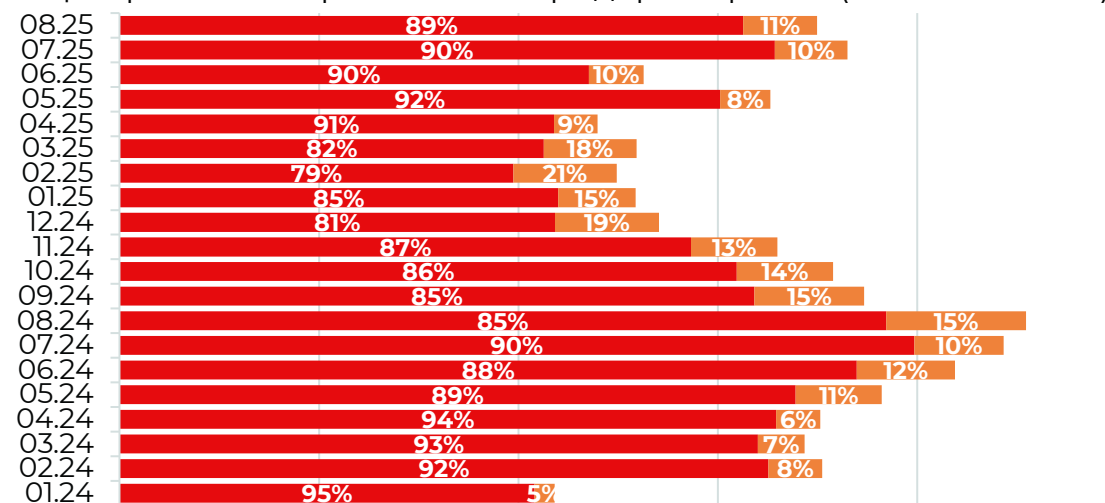
12% доля прочих маршрутов

Центральный евразийский коридор



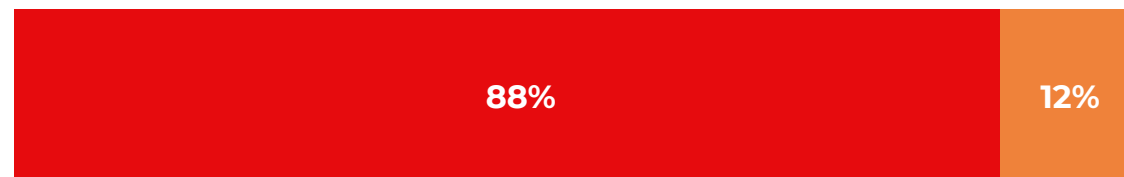
Динамика перевозок 2024-2025 гг.

■ Центральный евразийский коридор ■ Прочие (включая TMTM)



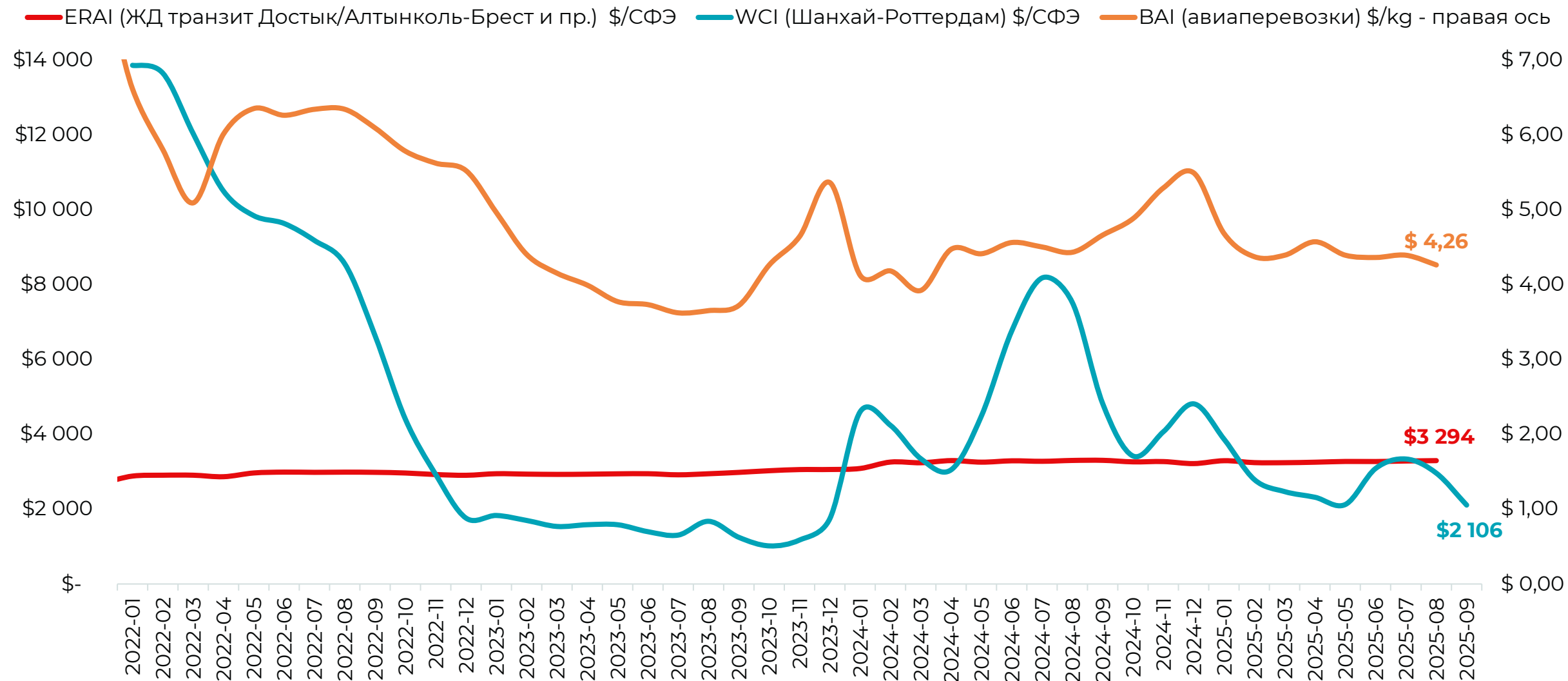
Грузопоток по направлениям

■ Китай-Европа ■ Европа-Китай





СРАВНЕНИЕ ИНДЕКСОВ: Ж/Д, МОРСКИЕ И АВИАПЕРЕВОЗКИ



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



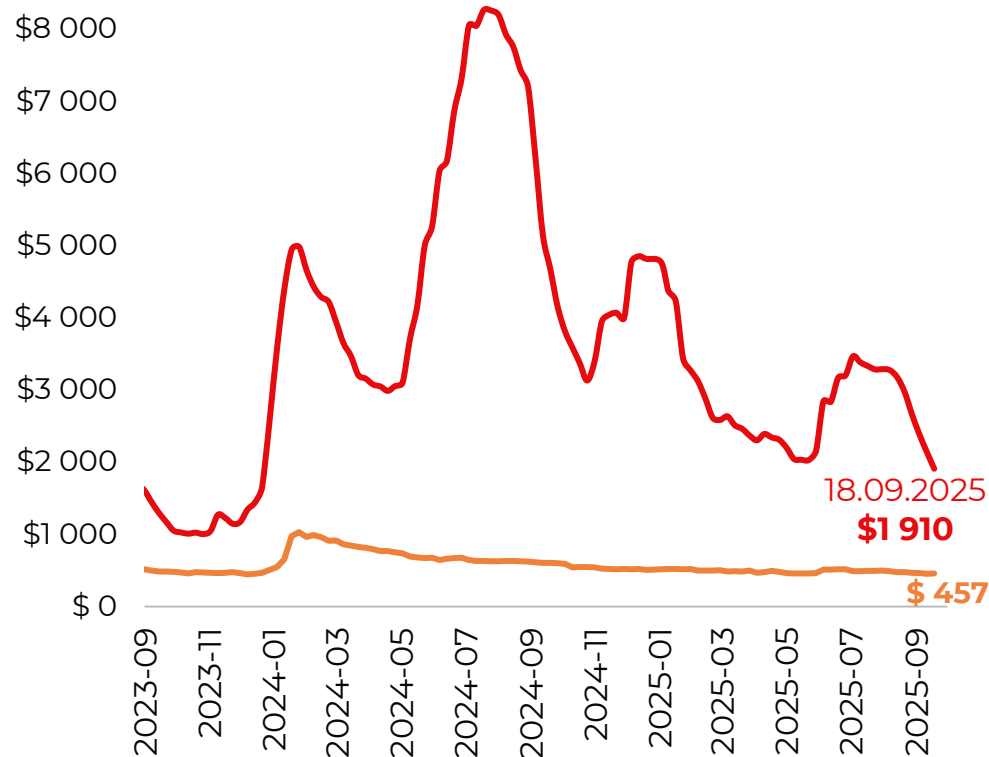
МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: УКРЕПЛЕНИЕ НИСХОДЯЩЕГО ТРЕНДА НА РЫНКЕ

- ▼ Текущая ситуация и ближайшая перспектива: ставки продолжают снижение на фоне падения спроса и сохраняющегося дисбаланса на рынке.
- Спрос на морские перевозки по направлению Азия–Европа остаётся слабым. Европейские импортеры сдержанно подходят к закупкам на фоне высокой инфляции и избыточных складских запасов **[Flexport]**. До окончания «Золотой недели» в Китае (1-8 октября) значимых изменений не ожидается.
- Несмотря на рост числа отмен рейсов (blank sailings) в конце сентября – начале октября, масштабы сокращений ниже, чем в предыдущие годы, и общее предложение остаётся избыточным. По ожиданиям **DHL Global Forwarding**, сложившийся баланс на рынке продлится до декабря. Перевозчики, вероятно, вновь предпримут попытки сократить провозные мощности, но в условиях сохраняющейся конкуренции эти меры, как и ранее, с высокой долей вероятности окажутся безрезультатными.
- WCI Шанхай-Роттердам за последнюю неделю снизился на **11%** – до **\$1 910/СФЭ** (**-36% м/м, -59% г/г**) **[Drewry]**. Фрахтовые ставки вернулись к минимумам, последний раз наблюдавшимся в конце 2023 года. По данным **GeekYum**, на конец сентября – первую половину октября большинство перевозчиков котирует предложения в диапазоне \$1 400-1 700/СФЭ.
- В портах продолжают наблюдаться задержки. В Азии причиной является повышенный спрос на перевозки по направлениям внутри региона, а также в адрес Южной Америки и Африки. В Европе сохраняются структурные ограничения, в первую очередь связанные с возможностями по вывозу из портов **[DHL Global Forwarding]**. На 20.09.2025 задержки составили 1,6 млн ДФЭ в Северной Азии (**21% м/м**) и 221 тыс. ДФЭ в Северной Европе (**28% м/м**) **[Linerlytica]**.
- ▼ 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



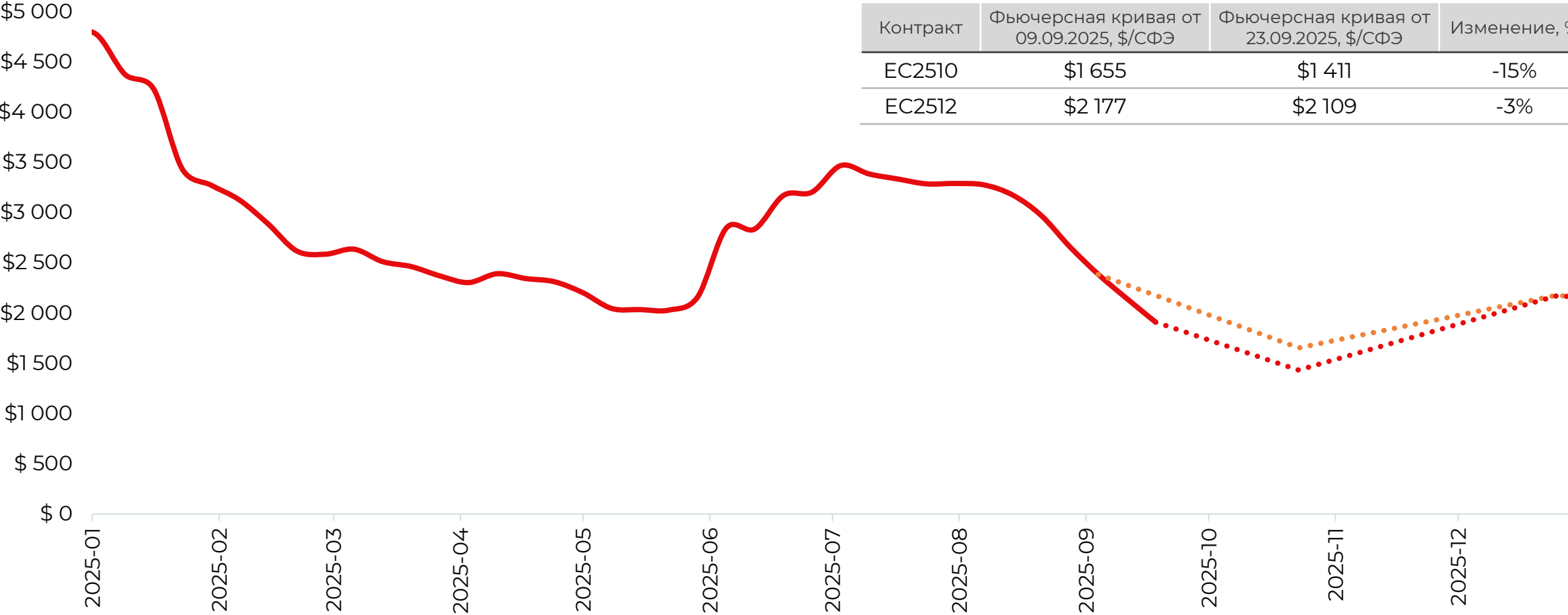


МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ФЬЮЧЕРСНЫЕ КОТИРОВКИ УКАЗЫВАЮТ НА ДАЛЬНЕЙШИЙ СПАД ФРАХТОВЫХ СТАВОК, НО С ПОТЕНЦИАЛОМ РОСТА К КОНЦУ ГОДА

— WCI Шанхай-Роттердам, \$/СФЭ

..... Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 09.09.2025, \$/СФЭ

..... Фьючерсная кривая (COFIF/EC) от 23.09.2025, \$/СФЭ



РЫНОК ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕАЭС

Тренды в импорте и экспорте

Смешанные

- Совет директоров [Банка России](#) 12 сентября принял решение снизить ключевую ставку на 100 базисных пунктов, до 17,00% годовых. Несмотря на это снижение, Банк России намерен поддерживать жесткость денежно-кредитных условий, необходимую для возвращения инфляции к цели в 4% к 2026 году. Решение обусловлено тем, что, хотя экономика возвращается к сбалансированному росту, инфляционные ожидания остаются высокими, а текущий рост цен устойчиво превышает целевой показатель.
- В августе Россия увеличила ввоз легковых автомобилей из Китая до максимума с начала года, в результате вновь став основным их импортером [[РИА Новости](#)]. Китайские поставки на российский рынок в конце лета **выросли на четверть**, однако за год они, наоборот, **сократились вдвое**, составив \$796,4 млн. Всего Китай в августе экспортировал в другие страны автомобилей на \$10,2 млрд, что на 20% больше продаж в августе прошлого года. При этом экспорт за восемь месяцев составил \$69,4 млрд против \$59,2 млрд в январе-августе 2024 года.
- После продолжительного спада контейнерный импорт в Россию с июля демонстрирует рост объемов. Однако рынок остается в кризисном состоянии из-за обвала ставок и доходности, что вынуждает операторов искусственно ограничивать перевозки. Прогнозы на 2025 год сдержанны, а существенное восстановление ставок ожидается не раньше середины 2026 года [[InfraNews](#)].
- За восемь месяцев 2025 года экспортные железнодорожные перевозки через российско-казахстанскую границу выросли на 3,8%, достигнув 20 млн тонн. Наиболее значительный рост продемонстрировали контейнерные перевозки, объем которых увеличился на 46%, до 254,4 тыс. ДФЭ. Основной драйвер - перевозки в Китай через Казахстан: грузооборот вырос на 52% (до 2,9 млн тонн), а контейнерные отправки — на 49%. Основной рост пришелся на поставки удобрений, зерна, химической продукции и бумаги [[РЖД Партнер](#)].
- В ближайшей перспективе, а именно до конца 2025 и в начале 2026 года, логистический рынок, вероятно, не покажет значительного роста. Несмотря на некоторое оживление импорта с июля, полноценного сезонного пика в августе-сентябре не произошло, и динамика остается слабее, чем в предыдущие годы. Высокие инфляционные ожидания и жесткая ДКП в России будут продолжать сдерживать потребительский спрос и, как следствие, импорт, что ограничит рост грузопотоков. При этом экспортные перевозки демонстрируют значительный рост и остаются ключевым драйвером, поддерживающим контейнерооборот на фоне умеренного импорта, согласно данным [на портале CRCT](#) основной прирост перевозок в КНР приходится на погранпереход Алтынколь, **+146% г/г** за 8 месяцев. Более четкие перспективы к росту проявятся во второй половине 2026 года по мере стабилизации макроэкономической ситуации. На прогноз будут продолжать влиять динамика ключевой ставки, ее воздействие на инфляцию и потребительскую активность, а также решение проблемы трансграничных расчетов между Россией и Китаем.
- Импортные ставки в сообщении Китай-Москва остались практически неизменными за последние 2 недели как для прямого, так и для мультимодального сообщения. Средняя стоимость перевозки через порты Дальнего Востока составляет ~\$4 000/СФЭ (SOC). Ставки на прямые ж/д перевозки находятся на уровне ~\$4 600/СФЭ (SOC).
- КТЖ ввели временный запрет на отправку и прием иностранных груженых и порожних вагонов с 21 по 30 сентября 2025 года. Запрет распространяется на большинство типов вагонов иностранной приписки, за исключением цистерн для пищевых продуктов, газа и химикатов, а также вагонов для нужд строительства. Это решение заблокировало подачу подвижного состава на станции погрузки внутри Казахстана [[LogiStan](#)].



СТАТИСТИКА КИТАЙСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОГРАНПЕРЕХОДОВ. ЯНВАРЬ-АВГУСТ 2025

№ п/п	Пограничная станция	Направление состава	Текущий месяц				Текущий год			
			Количество поездов		Отправленные контейнеры (ДФЭ)		Количество поездов		Отправленные контейнеры (ДФЭ)	
			Итого	Год к году ±%	Итого	Год к году ±%	Итого	Год к году ±%	Итого	Год к году ±%
Итого		Западное	913	4.1	95 798	2.5	6 282	-12.2	655 058	-15.4
		Восточное	851	9.7	85 304	6.5	6 522	10.5	671 640	7.4
		Итого	1 764	6.7	181 102	4.4	12 804	-1.9	1 326 699	-5.2
1	Алашанькоу	Западное	386	14.9	39 845	8.9	2 583	-4.1	267 647	-9.4
		Восточное	214	-14.1	23 272	-13.9	1 645	-12.7	177 076	-15.4
		Итого	600	2.6	63 117	-0.8	4 228	-7.6	444 723	-11.9
2	Хоргос	Западное	166	-34.6	16 679	-34.6	1 198	-29.5	122 971	-31.6
		Восточное	63	-12.5	6 910	-10.0	976	150.3	104 530	146.0
		Итого	229	-29.8	23 589	-28.9	2 174	4.0	227 501	2.3
3	Маньчжурия	Западное	159	59.0	17 146	59.1	1 161	-12.3	121 936	-13.8
		Восточное	271	40.4	28 610	35.9	1 870	12.8	195 720	11.2
		Итого	430	46.8	45 756	43.7	3 031	1.6	317 656	0.1
4	Эрлянь	Западное	181	11.0	19 838	10.8	1 273	-0.5	135 352	-3.7
		Восточное	239	32.0	20 794	23.5	1 688	27.4	161 924	18.6
		Итого	420	22.1	40 632	16.9	2 961	13.7	297 276	7.3
5	Суйфэньхэ	Западное	17	54.5	1 850	52.9	54	-28.0	5 742	-30.4
		Восточное	64	-21.0	5 718	-23.9	306	-50.0	28 106	-51.0
		Итого	81	-12.0	7 568	-13.3	360	-47.6	33 848	-48.4
6	Тунцзянбэй	Западное	4	-69.2	440	-69.2	13	-84.1	1 410	-84.4
		Восточное					37	12.1	4 284	20.6
		Итого	4	-69.2	440	-69.2	50	-56.5	5 694	-54.7



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

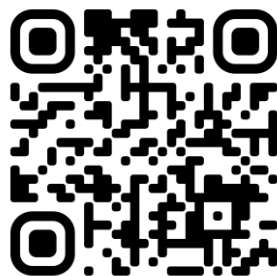
Доллар США / СФЭ

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.