

Обзор рынка и положение в отрасли

Мировая экономика и контейнерная логистика

Мировая экономика в 2025 году развивалась под влиянием изменений таможенных тарифов, что вызвало как удорожание производства и смещение цепочек поставок товаров, так и определило новые факторы экономического роста: государственная поддержка, торговые соглашения и надежные логистические маршруты. Средний показатель роста реального ВВП мировой экономики в 2025 году составил 3,2 %.

Самой быстрорастущей страной в Южной Азии является Индия с темпом роста реального ВВП +6,6 % по итогам 2025 года. Экономика этой страны выступила бенефициаром изменения глобальных цепочек поставок технологической продукции, переориентируя на себе производства из Китая, стоимость которых выросла после ограничения рынка США. В регионе Юго-Восточной Азии в аналогичной роли выступает Вьетнам, рост реального ВВП которого составил +6,5 % в 2025 году.

Наступил период деглобализации, и, стремясь сохранить в нем темпы экономического роста, страны прибегают к методам регионализации – совместным инфраструктурным

проектам, заключению соглашений и созданию «торговых клубов» в различных форматах.

Индия запустила программу промышленного субсидирования релокации производств из Китая, а также заключила торговое соглашение с Европейским союзом и мини-соглашения о промышленной кооперации с Малайзией в разных секторах экономики.

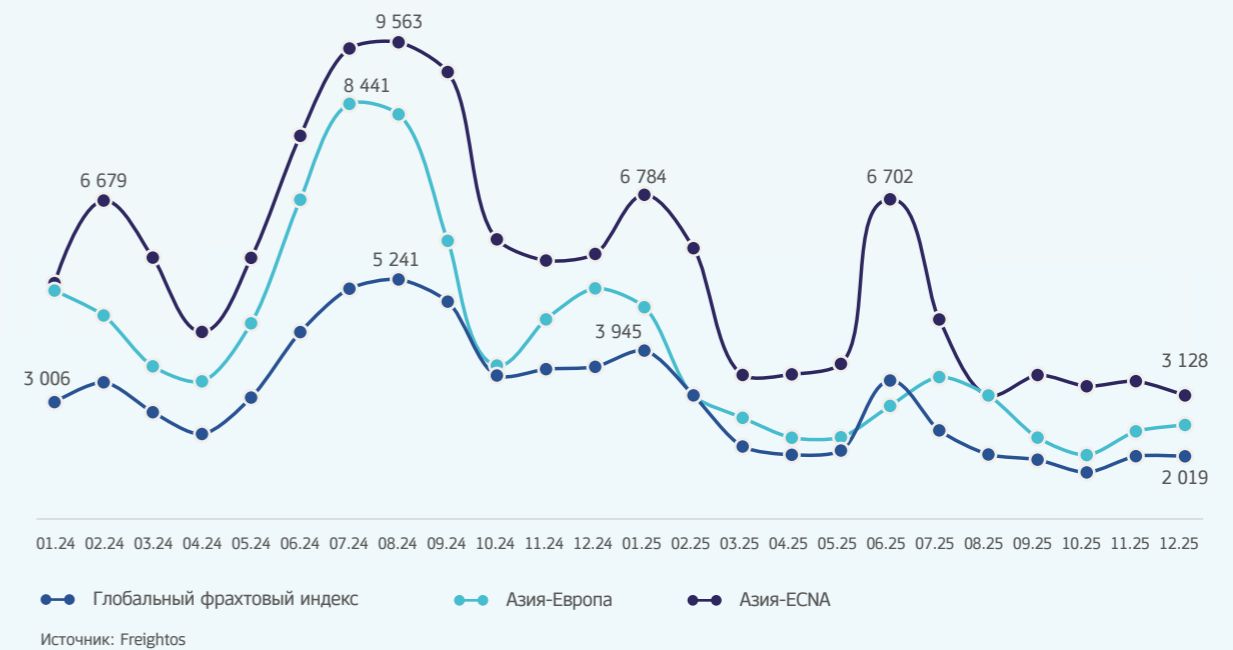
Китай, на фоне возникших тарифных барьеров, успешно перенаправил экспорт в страны Юго-Восточной Азии, где основными бенефициарами выступили Вьетнам и Индонезия, которые в меньшей степени были подвержены влиянию тарифа США и в то же время получили выгодные торговые условия со стороны Китая. Китай также интенсифицировал экономические связи со странами Африки, обнулив для них ставки своего импортного тарифа в рамках полноформатного торгового соглашения.

Страны Центральной Азии усилили кооперацию в рамках проекта «Пояс и Путь», а также заключили экономическое соглашение с Японией для комплексного развития территорий и экономического роста.

Страны Европы демонстрируют наименьшие темпы роста на фоне глобальной перестройки торговых потоков. В ситуации торговых ограничений со стороны США и экономических споров с Китаем торговые потоки переориентированы на Индию и Бразилию. Европейский союз заключил два полномасштабных торговых соглашения: ЕС – МЕРКОСУР и ЕС – Индия, которые, по предварительным оценкам, позволят нарастить экспорт сельскохозяйственных товаров в страны Южной Америки как минимум на 50 % в ближайшие три года, а также участвовать в организации технологичных производств в Индии.

Контейнерные потоки следуют за экономическими переменами. По результатам 2025 года мировой контейнерный рынок установил рекорд по объемам перевозок контейнеров – морские линии перевезли 192,9 тыс. ДФЭ, что выше прошлогодних показателей на 5 %. Ключевой фактор – ускоренный рост вместимости флота при умеренном спросе. По итогам 2025 года мировой флот судов-контейнеровозов вырос на 7–8 %. Как следствие превышения предложения над спросом произошел рост конкуренции на основных трейдах и снижение ставок фрахта на основных направлениях.

Динамика глобального фрахтового индекса в 2024–2025 годах, долл. США



2025 год в очередной раз подтвердил зависимость рынка контейнерных перевозок от геополитических рисков, ключевые из которых:

- атаки на торговые суда в Красном море и обход Африки;
- тарифные войны;

→ региональные конфликты, влияющие на стабильность цепей поставок и уровень страхования.

Основные тенденции на глобальном контейнерном рынке 2025 года:

- дисбаланс спроса и предложения;

→ регионализация – от глобальных цепей поставок к региональным;

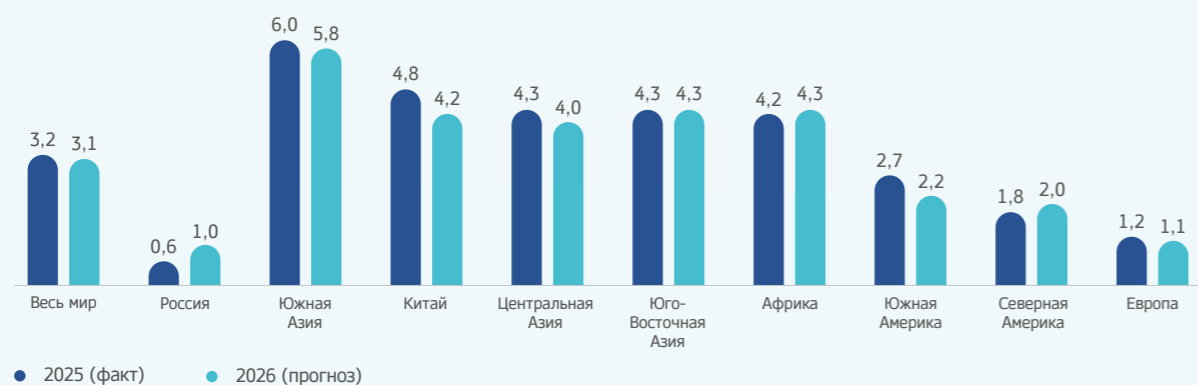
→ декарбонизация и переход флота на альтернативные виды топлива.

Российская экономика

По итогам 2025 года экономика России выросла на 0,6 %, где основной вклад внесло конечное потребление

домохозяйств, а индекс потребительских цен вырос на 7,7 % в сравнении с прошлым годом.

Изменение реального ВВП, %



Динамика основных показателей России в 2025 году, %



Экспорт и импорт товаров Российской Федерации, млрд долл. США



Источник: по данным ФТС России, размещенным на официальном сайте ФТС России

Структура внешней торговли России товарами по месяцам 2025 года, млрд долл. США



Источник: Центральный банк Российской Федерации

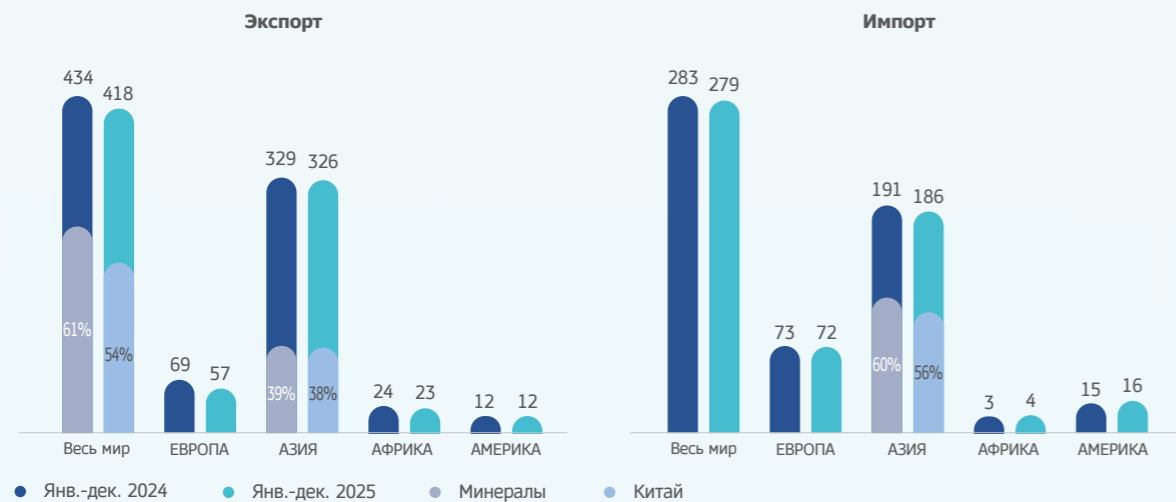
Внешняя торговля умеренно снизилась. Незначительно сократились стоимостные объемы импорта за счет снижения экономической активности и повышения конкуренции на внешних рынках на фоне сокращения экспорта товаров в ситуации укрепления обменного курса рубля.

Продолжает сохраняться профицит торгового баланса – экспорт превышал импорт на протяжении всего года.

Экспорт стабилизировался, в то же время импортные потоки остаются более стабильными и предсказуемыми в силу настроенных транспортных и платежных маршрутов.

Суммарный товарооборот составил 697 млрд долл. США, где на фоне снижения сырьевого экспорта импорт продемонстрировал рост в 3%. Меняется география поставок – экспорт в страны Европы снизился до 71 млрд долл. США, происходит частичная переориентация на рынки стран Азии.

Географическая структура торговли товарами за 2025 год, млрд долл. США

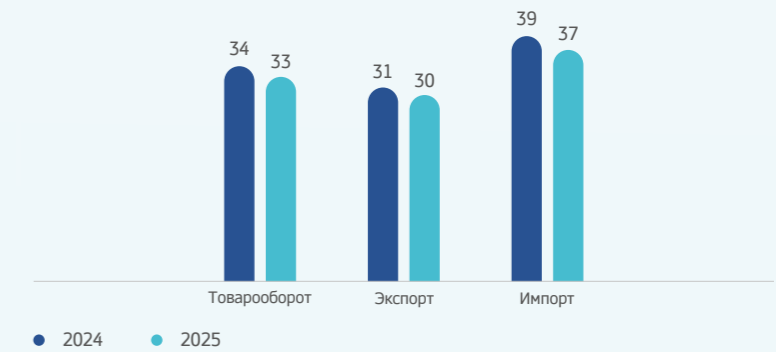


Источник: расчеты FESCO по данным ФТС России и Центрального банка Российской Федерации

Основным торговым партнером среди стран Азии остается Китай, на который приходится 39 % экспортной и 56 % импортной торговли с регионом. Снижение доли Китая является следствием развития и роста альтернативных рынков Юго-Восточной Азии.

Товарооборот с Китаем снизился до 228 млрд долл. США за счет снижения сырьевого экспорта и укрепления обменного курса рубля в импорте.

Китай в товарных потоках России в 2024–2025 годах, %

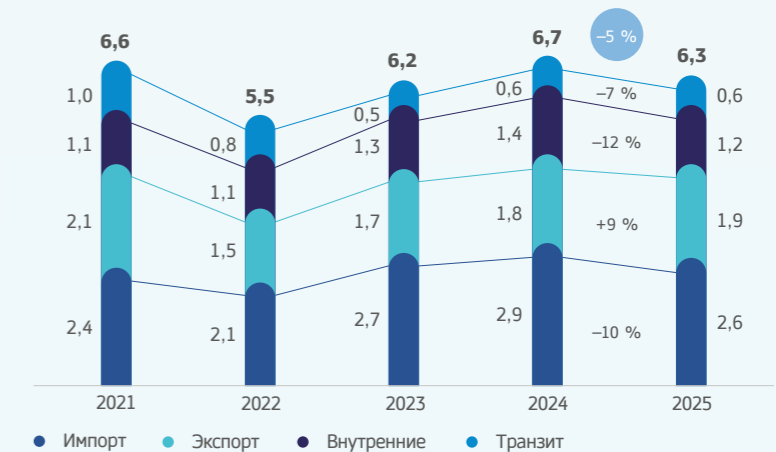


Источник: ФТС России, Главное таможенное управление Китайской Народной Республики

Контейнерный рынок России и положение в отрасли

По итогам 2025 года контейнерный рынок России сократился относительно предыдущего года на 5 %, достигнув **6,3 млн TEU**

Динамика контейнерного рынка России по видам перевозок, млн TEU



Источники: данные ОАО «РЖД», Морцентр-ТЭК

Ключевые тенденции, повлиявшие на контейнерный рынок в 2025 году:

→ высокая ключевая ставка, снизившая объемы кредитования бизнеса, и, как следствие, приостановка инвестиционных проектов по модернизации текущих производств и по строительству новых;

→ сниженная покупательская активность и продолжающееся формирование отложенного спроса населением;

→ введение утилизационного сбора для автомобилей, который привел к значительному росту стоимости автомобилей и последующему снижению их импорта;

→ инфраструктурные ограничения на границе с Казахстаном, затруднившие трансграничные потоки через сухопутные;

→ рост популярности маркетплейсов взамен офлайн-торговых площадей, которые используют серые схемы карго;

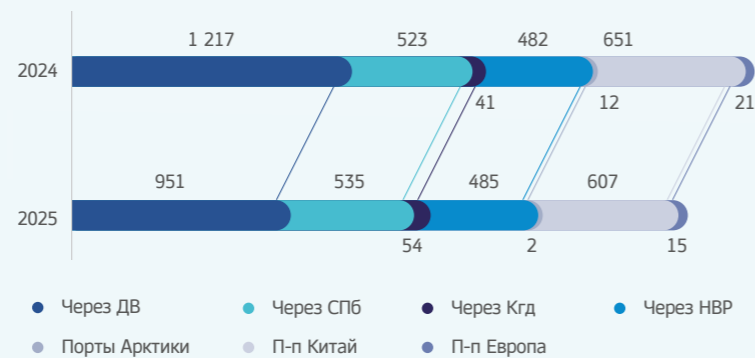
→ усиление санкционных ограничений.

Импорт

После двухлетнего роста главным драйвером снижения контейнерного рынка России стал импорт, который снизился на 10 % по сравнению с 2024 годом, составив 2,6 млн TEU. Снижение произошло главным образом за счет снижения импорта через порты Дальнего Востока, при этом импорт через Балтику вырос на 2 % относительно прошлого года.

Доля FESCO в импорте выросла до 21 % по итогам 2025 года. Рост доли обусловлен усилением присутствия Компании на рынках Юго-Восточной Азии и продолжающимся развитием регулярных направлений.

Динамика контейнерного импорта России по коридорам, тыс. TEU



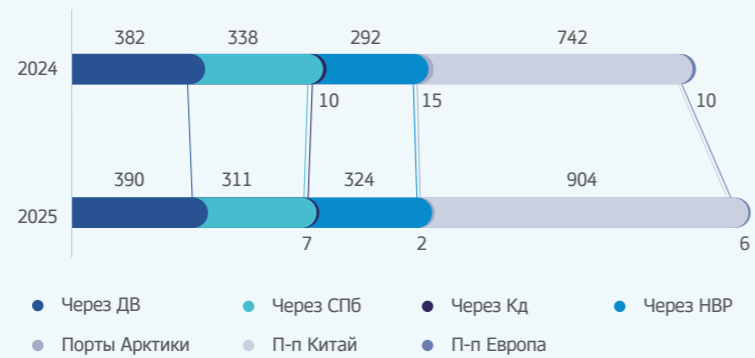
Источник: данные ОАО «РЖД», Морцентр-ТЭК

Экспорт

По итогам 2025 года прирост контейнерного экспорта составил 9 %. В структуре экспорта наибольший прирост пришелся на экспорт через сухопутные пограничные переходы, который вырос на 22 % к объемам 2024 года. Экспорт через порты Дальнего Востока начал восстанавливаться после снижения в 2024 году на фоне заторов на Восточном полигоне.

Доля FESCO в экспорте через порты Балтики составила 11 % по итогам года, что обусловлено развитием новых маршрутов через данный коридор. На Дальнем Востоке на фоне растущего рынка доля FESCO в экспорте морскими линиями составила 29 %, **продемонстрировав рост +4 п. п. к уровню 2024 года.**

Динамика контейнерного экспорта России по коридорам, тыс. TEU



Источник: данные ОАО «РЖД», Морцентр-ТЭК

Внутренние перевозки

Объем внутренних перевозок в 2025 году показал снижение на 12 % после двух лет роста и составил 1,2 млн TEU. Основным драйвером стало замедление внутренней деловой активности и охлаждение потребительского спроса.

FESCO остается лидером на рынке линейных каботажных перевозок через порты Дальнего Востока **с долей рынка 37 %**, осуществляя перевозки собственным флотом на регулярных сервисах.

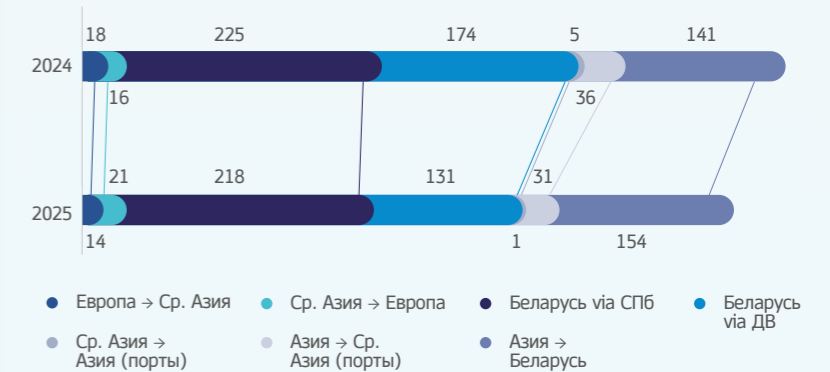


Транзит

Транзитные перевозки снизились на 7 % по итогам года. Главный драйвер снижения – сократившийся поток удобрений из Республики Беларусь в Китай через порты Дальнего Востока.

В транзитных перевозках между странами Азии и Центральной Азией FESCO является одним из лидеров рынка и по итогам 2025 года занимает **долю 36 %**

Динамика контейнерного транзита России по коридорам, тыс. TEU



Источник: данные ОАО «РЖД», Морцентр-ТЭК

Перевалка контейнеров

В 2025 году доля Дальневосточного бассейна в общей структуре снизилась до 2,3 млн TEU и составила 44 %. Дальний Восток все еще остается лидером по объемам перевалки. Балтийский бассейн сохранил тенденцию роста, его доля возросла

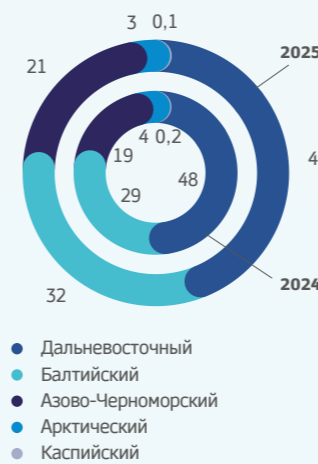
до 32 % от общей структуры перевалки контейнеров в России – преимущественно за счет импортного направления.

Азово-Черноморский бассейн, который ранее показывал отрицательную динамику, в 2025 году

возрос до 1,1 млн TEU и составил 21 % от общего объема перевалки контейнеров.

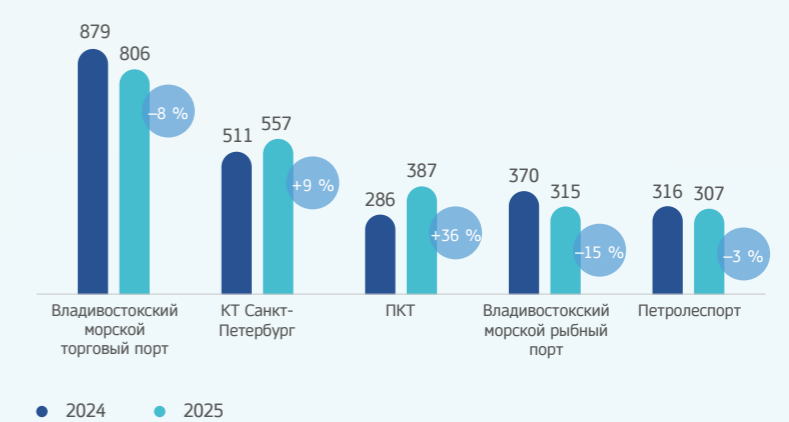
По итогам 2025 года контейнерооборот ВМТП составил 806 тыс. TEU, что обусловило его лидерство по контейнерообороту среди контейнерных терминалов Российской Федерации.

Доли бассейнов в общем объеме перевалки контейнеров, %



Источник: Морцентр-ТЭК

Контейнерооборот крупнейших морских контейнерных терминалов России в 2024–2025 годах, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК