

Стратегия

Основные предпосылки формирования стратегии FESCO с 2025 по 2031 год



МАКРОСРЕДА

Мировая экономика

- В 2026 году сохранение стабильных темпов роста мировой экономики на уровне 3,3 %; в 2027 году прогнозируется темп роста мировой экономики на уровне 3,2 % с замедлением к 2031 году до 3,1 %.
- Прогнозируется снижение мировой инфляции до 3,0 % к 2027 году.
- Высокие цены остаются ключевой глобальной проблемой и оказывают давление на реальные доходы населения.
- На фоне снижения инфляции центральные банки продолжают снижать ставки.
- Умеренные темпы роста мировой экономики и избыточное предложение нефти будут сдерживать цены на мировых товарно-сырьевых рынках.
- Прогнозируемый экономический рост в США составляет 2,0 % в 2026 году по сравнению с 1,9 % в 2025 году, чему способствуют смягчение денежно-кредитной и фискальной политики. Ослабление рынка труда замедлит темпы роста.
- К 2029 году темп роста ВВП Китая замедлится до 3,3 % в год в связи с кризисом в секторе недвижимости, старением и дальнейшим сокращением темпа роста населения.
- Ожидается рост индийской экономики за счет увеличения потребления на фоне роста численности населения и значительных государственных инвестиций (прогнозируемый средний темп роста – 7 % в год).
- Ожидается, что экономики Азии и Африки по темпам роста будут существенно превышать экономики Европы и Америки.
- Остается высоким уровень неопределенности на мировых рынках из-за геополитической напряженности на Украине и Ближнем Востоке.
- Прогнозируется, что рост мировой торговли товарами замедлится до 2,2 % в 2026 году (после всплеска в 2025 году).

Факты на полях

- Экономический рост в 2025 году составил 3,2–3,3 %.
- На долю развивающихся стран приходится около 45 % мирового ВВП.
- Сохраняется тенденция к введению новых ограничений в мировой торговле в 2025 году (тарифные барьеры, технологические экспортные контроли).
- Население Индии в 2025 году (лидер по численности населения в мире) составило 1,46 млрд человек; население Китая (второе место в мире) – 1,4 млрд человек.



МАКРОСРЕДА (продолжение)

Российская экономика

- В 2026 году ожидается рост ВВП России на 1–1,1 %, в 2027 году – на 1,7 %.
- Ожидается долгосрочный потенциальный темп роста ВВП Российской Федерации в диапазоне 1–2 %.
- Ключевым драйвером роста является оборонно-промышленный сектор.
- Ожидается сохранение санкционного давления со стороны западных стран.
- В 2026 году инвестиционная активность будет на уровне 0,5–1,5 % на фоне высокой базы 2025 года. Далее ожидается рост до 4 %.
- В 2026–2027 годах инфляция будет постепенно снижаться. С учетом жестких денежно-кредитных условий 2025 года, а также из-за более высокой фактической инфляции в конце 2025 года в 2026 году инфляция ожидается на уровне 5,6 %. В горизонте до 2028 года ожидается снижение инфляции до 4 %.
- Снижение цен на нефть повышает уровень рисков, связанных с ухудшением ценовой конъюнктуры на экспортных рынках, что повышает уязвимость доходов бюджета Российской Федерации.
- Рост физических объемов российского экспорта в 2025 году, сохранение темпа роста и укрепление позиций в последующих периодах будут происходить за счет выхода экспортеров на страны Глобального Юга, а также расширения сотрудничества со странами БРИКС на фоне ограничений со стороны Запада.
- Базовый сценарий Центрального банка Российской Федерации предполагает среднюю ключевую ставку в диапазоне 13,5–14,5 % годовых в 2026 году, что будет поддерживать жесткие денежно-кредитные условия.
- В 2026 году развитие ВЭД сфокусируется на нацпроекте «Международная кооперация и экспорт», поддержке несырьевого экспорта и создании независимых систем расчетов.

Факты на полях

- По итогам 2025 года российская экономика выросла на 0,9 %.
- Для поддержки бюджета Российской Федерации принято решение о повышении НДС на 2 п. п., до 22 %.
- За 2025 год инфляция составила 8,7 %.
- По итогам 2025 года рост инвестиций замедлился до 1,3 %.
- Ключевая ставка в 2025 году достигла своего пика в 21 % в первом полугодии, после чего Центральный банк Российской Федерации перешел к фазе удержания и осторожного снижения в конце года.
- Россия сохраняет четвертое место в мире по размеру ВВП по паритету покупательной способности.
- Замедление темпов экономического подъема в России в 2025 году обусловлено высокой ключевой ставкой, сокращением импорта (прежде всего автомобилей), затовариванием складов и общим падением спроса со стороны промышленных потребителей.
- Товарооборот России и Китая сократился на 7 %. Экспорт по итогам 2025 года сократился на 4 %. Импорт сократился на 10,4 % относительно высокого уровня 2024 года.

Долгосрочные тренды в контейнерной логистике

- Российские компании будут продолжать наращивать активы в интермодальной цепочке, стремясь к полному контролю логистических маршрутов «от двери до двери».
- Формирование новых логистических центров на приграничных территориях России и Китая.
- Увеличение доли мультимодальных перевозок с комбинированием различных видов транспорта.
- Сохранение нагрузки на логистическую инфраструктуру на восточном направлении.
- Рост объемов перевозок электронной коммерции (e-commerce).
- Развитие и использование искусственного интеллекта (далее – ИИ) для улучшения операционной эффективности и повышения конкурентоспособности.
- Внедрение собственных IT-решений для более глубокой интеграции с клиентом.
- Внедрение цифровых решений и роботизации в транспортной и складской логистике. Усиление роли электронных площадок и логистических маркетплейсов.
- Контейнеризация грузов, включая насыпные и наливные товары (зерно, удобрения, флекситанки и др.).
- Развитие сети «сухих портов» для выноса обработки грузов из перегруженных морских узлов.
- Развитие сети транспортно-логистических центров с возможностью отправлять сдвоенные контейнерные поезда и предоставлением дополнительных сервисов.
- Переход на расчеты в национальных валютах при оплате логистических услуг и международного фрахта.
- Рост сегмента температурных перевозок для обеспечения экспорта продовольствия и медикаментов.
- Кризис в Красном море временно скрыл избыток мировых мощностей в 2024–2025 годах, однако в 2026–2027 годах линии перейдут к снижению скорости судов, чтобы искусственно поглотить до 10 % профицита флота. На этом фоне спрос на фидерные суда останется стабильно высоким: необходимость обхода узких мест и развитие «последней мили» уже привели к росту ставок на малый тоннаж (1 тыс. TEU) на 140 %.
- Переход на суда на двойном топливе (dual-fuel), стимулируемый нормами ИМО и введением углеродных налогов в ЕС. На такие суда приходится 73 % всех новых заказов мощностей (9,09 млн TEU).
- До 70 % экономического роста США в 2025 году обеспечивалось инвестициями в ИИ. Сектор контейнерных перевозок, электроники и микрочипов оказался в прямой зависимости от этого тренда. Любое замедление в индустрии ИИ спровоцирует резкое падение спроса на перевозки высокотехнологичных товаров, что ударит по наиболее маржинальным маршрутам (Азия – США).
- Крупные альянсы судоходных компаний продолжают контролировать более 60 % мирового контейнерного рынка – на топ-10 контейнерных операторов приходится 84 % мировой контейнерной вместимости.



КОНТЕЙНЕРНЫЙ РЫНОК

Мировой контейнерный рынок

- Ожидается рост мирового объема контейнерных перевозок примерно на 2,5–3,5 % в 2026 году.
- Глобальное внедрение ESG-стратегии будет оказывать дополнительное давление на региональных перевозчиков, не имеющих достаточных ресурсов для перехода на более экологичные контейнеро-возы и оплату углеродных сборов.
- Сроки полноценного возобновления транзита через Суэцкий канал остаются неопределенными, однако эксперты не исключают сохранение напряженности до конца 2026 года. При возвращении судов на маршрут через Суэцкий канал сокращение времени транзита высвободит приблизительно 10 % мирового спроса на суда, что усугубит избыток эффективной пропускной способности.
- В 2026 году прогнозируется, что глобальная вместимость флота вырастет на 3,6–5 %, что значительно опережает рост спроса, составляющий всего 1,5–3 %.
- Общий объем заказов на новые суда составляет 12,43 млн TEU до 2030 года. Основное давление придется на 2028 год, когда поставки достигнут исторического максимума (почти 5 млн TEU), а темпы роста флота могут снова превысить 7 %.
- В 2026 году ожидается резкое падение стоимости фрахта: средние спотовые ставки снизятся на 25 % (приближаясь к допандемийному уровню), а долгосрочные контракты – на 10–12 % относительно 2025 года.
- В 2026 году высокая стоимость аренды судов (тайм-чартер) начнет корректироваться вниз по сравнению с 2025 годом, так как линии будут стараться избавиться от излишков арендованного тоннажа в пользу собственных новых гигантов.

Факты на полях

- Мировой контейнерный рынок в 2025 году вырос на 4,7 % по отношению к 2024 году.
- 2025 год был отмечен перебоями в Красном море, что поддержало финансовые результаты судовладельцев.
- В 2024–2025 годах наблюдается редкий разрыв: фрахт падал из-за избытка новых судов, в то время как стоимость аренды флота (тайм-чартер) оставалась аномально высокой (на 200 % выше уровня 2019 года).
- Мировые ставки фрахта и тайм-чартера большую часть 2025 года оставались на высоком уровне благодаря использованию более длинных маршрутов в обход мыса Доброй Надежды.
- В 2025 году спрос на контейнерные перевозки увеличился примерно на 4 %, а вместимость – на 9 % с учетом более длинного маршрута судов, дальнейшее увеличение разрыва между спросом и предложением будет оказывать давление на стоимость перевозок.

Российский контейнерный рынок

- Ожидается дальнейший умеренный рост контейнерных перевозок в среднем на 2–3 % ежегодно до 2030 года.
- Основным фактором роста перевозок будет экспорт – ожидается увеличение торговли со странами Глобального Юга (Китай, Индия, ЮВА, Африка) за счет поставок удобрений, сельскохозяйственной и лесной продукции.
- Дисбаланс между импортом и экспортом будет способствовать росту объемов внутреннего сообщения.
- На транзитные перевозки наибольшее влияние будут оказывать объемы грузопотока из Республики Беларусь, а сохраняющаяся напряженность в Красном море продолжит поддерживать интерес к сухопутному транзиту по Транссибу.
- Усиление нагрузки на инфраструктуру на востоке России остается главным сдерживающим фактором роста экспорта, так как темпы модернизации Восточного полигона (БАМа и Транссиба) не успевают за резко возросшим грузопотоком и дефицитом пропускной способности приграничных переходов.
- Существующие инфраструктурные и санкционные ограничения будут стимулом для логистических компаний и грузовладельцев отрабатывать новые технологии перевозок.
- Прогнозируется дальнейший рост (восстановление) контейнерных перевозок на северо-западном направлении.
- Продолжит расти транзит из Республики Беларусь в страны СНГ через Россию (ключевой груз – минеральные удобрения, продукция деревообработки и лесоматериалы).
- В рамках нового тарифного регулирования предусмотрено увеличение ставок на перевозку порожних контейнеров на 5 % с 1 января 2026 года и еще на 5 % с 1 января 2027 года с включением этого повышения в индексируемую базу.
- С 1 сентября 2026 года в России вступают в силу требования по обязательному использованию электронных транспортных накладных, что может временно увеличить операционные затраты компаний на 15–17 % в процессе адаптации.

Факты на полях

- Контейнерный рынок России в 2025 году сократился на 5,7 % по отношению к 2024 году (грузовый контейнерный рынок по ключевым рынкам).
- Грузовый экспорт в 2025 году вырос на 8,7 % по отношению к 2024 году. Импорт снизился на 10,2 % за счет сокращения импорта через Дальний Восток до 22,4 %. Доля транзита снизилась на 14,6 %.
- Азово-Черноморский и Балтийский бассейны продемонстрировали рост перевалки контейнеров в 2025 году.

Стратегия



Ключевыми факторами, оказывающими влияние на реализацию стратегии Группы FESCO, являются продолжающаяся нормализация (охлаждение) ставок фрахта, влияние геополитической обстановки и санкционного давления на экономическую ситуацию в России и развитие торговых отношений со странами Глобального Юга.

Определение целевого рынка

Юго-Восточная Азия, Индия, Ближний Восток, страны Черноморского и Средиземноморского бассейнов, Африка и Латинская Америка – целевой рынок развития FESCO.



Факторы, определяющие потенциальные рынки для Компании

→ Традиционно сильные позиции FESCO на рынках Юго-Восточной Азии и Черноморского и Средиземноморского бассейнов.

→ Усиление фокуса России на рынок стран Африки и Латинской Америки.

Миссия, видение, ценности

Цель

Развитие международной экспансии с наращиванием присутствия российских игроков в странах Глобального Юга.

Видение

Фокус на клиенте и его потребностях.



Основные принципы

Процессы

Для лучшего кросс-функционального и внутри-группового взаимодействия Компания непрерывно улучшает бизнес-процессы через редизайн производственных систем и с помощью методов бережливого производства.

Показатели качества работы являются частью внутренней системы мотивации. Постоянное развитие системы позволяет нам формировать цифровые решения и улучшать качество сервисов, удовлетворяя растущие потребности рынка. Компания инвестирует средства в автоматизацию своих бизнес-процессов, что создаст дополнительный экономический эффект на стратегическом горизонте планирования.

Стратегической инициативой Компании в части улучшения процессов являются следующие проекты:

- внедрение лучших практик Госкорпорации «Росатом»;
- Service Excellence, цель которого – повышение качества клиентского сервиса;
- онлайн-сервисы FESCO, которые позволяют оформить заявку на перевозку и получить информацию о перевозке в режиме 24/7.

Решения

Важным элементом нашей стратегии продолжает оставаться последовательное **расширение географии присутствия и портфеля предоставляемых услуг**. Мы стремимся оказывать комплексные услуги с добавленной стоимостью, которые позволяют клиентам передавать на аутсорсинг логистическое сопровождение операций в любой точке мира.

Такие услуги включают:

- мультимодальные перевозки;
- таможенное оформление;
- складские операции, ответственное хранение и кросс-докинг;
- перевозки сборных грузов в контейнерах LCL¹.

Мы развиваем проектную логистику, которая позволяет использовать опыт перевозок проектных грузов и выстраивать долгосрочные отношения с EPC-подрядчиками и прямыми заказчиками.

Мы предлагаем комплексные логистические решения для лесной, химической, горнодобывающей и сельскохозяйственной отраслей, а также решения, обеспечивающие логистическими услугами реализацию проектов Госкорпорации «Росатом».

Активы и надежная сеть поставщиков

Наши активы являются надежным фундаментом логистики наших клиентов.

FESCO последовательно:

- наращивает портовую инфраструктуру;
- модернизирует флот и оптимизирует маршрутную сеть;
- повышает эффективность по управлению парком железнодорожного подвижного состава для снижения влияния от волатильности на рынке железнодорожных контейнерных перевозок, а также сохранения значимого присутствия в данном сегменте рынка;
- развивает собственные перевалочные мощности;
- продолжает расширять и оптимизировать терминальную сеть во всех регионах Российской Федерации и за ее пределами.

Люди

Люди FESCO являются сердцем Компании. Мы стремимся обеспечить их инструментами и условиями для того, чтобы они работали наилучшим образом. Набор, развитие и удержание талантов остаются ключом к успеху FESCO.

Компания предоставляет широкий набор образовательных инструментов для максимального развития кадрового потенциала сотрудников.

Параллельно FESCO на постоянной основе взаимодействует с ведущими профильными вузами страны с целью развития будущих кадров Компании.

¹ От англ. less than container loaded – неполная загрузка контейнера.

Основные стратегические направления развития

Ключевые принципы, закладываемые в основу стратегического развития FESCO до 2030 года, должны соответствовать ключевым задачам Госкорпорации «Росатом» в транспортном сегменте и государственным задачам Российской Федерации. Это в том числе участие Группы FESCO в реализации задач по развитию новых транспортных коридоров, а также получение дополнительной синергии от реализации взаимодействия с другими транспортными активами, входящими в Госкорпорацию «Росатом».



FESCO активно наращивает портовые мощности на российском рынке

Развитие терминальной сети в регионах присутствия

FESCO формирует опорную сеть контейнерных терминалов и логистических парков для усиления присутствия в регионах России и СНГ, повышения качества сервиса и предложения логистических продуктов.

Ключевыми направлениями по развитию терминальной сети внутри страны являются Московский регион, Дальний Восток, Сибирь, Урал, северо-западные и южные регионы, а также пограничные переходы, Республика Казахстан и Республика Беларусь.

Инвестиционные решения по реализации проектов будут приниматься с учетом имеющейся инфраструктуры или проектов в высокой степени готовности, входящих в Госкорпорацию «Росатом».

Развитие стивидорных активов

Китай и страны Азии сохраняют позиции ключевых торговых партнеров России. Основными точками входа для азиатских товаров остаются порты Дальнего Востока и сухопутные пограничные переходы с Россией.

Ожидается, что до 2030 года основным драйвером контейнерных перевозок будет экспорт за счет ввода крупных новых производств в России, ориентированных на азиатский рынок.

Приобретены портовые активы в Балтийском бассейне, включая компанию АО «Сити Групп», которая владеет долгосрочными правами аренды активов Калининградского морского рыбного порта в Калининграде.

Суммарный прирост в мощности Компании составил 395 тыс. TEU / 4 млн т контейнерных и генеральных грузов. Синергия и лучшие практики FESCO по управлению портовыми активами позволят максимизировать эффективность использования новых активов.

С учетом планов по сохранению лидерства ВМТП на российском рынке и рынке Дальнего Востока России продолжается увеличение мощностей порта Владивосток.

Принятая программа развития ВМТП до 2028 года предполагает:

- сохранение лидерства ВМТП по контейнерообороту среди стивидорных компаний России и Дальнего Востока страны;
- поддержание загрузки ВМТП на уровне 80–90 %;
- комплекс мероприятий по увеличению мощностей ВМТП до 1,2 млн TEU к 2028 году.

Развитие морского сегмента

Основными стратегическими задачами морского сегмента FESCO являются:

- расширение представленности Компании на международных рынках, а также наращивание доли на существующих сервисах;
- сохранение лидерства на Дальнем Востоке России в каботажных и внешнеторговых сервисах;
- рост доли новой географии и бизнесов до 32 % в общем объеме морских сервисов FESCO;
- реализация проектов по повышению энергоэффективности;
- реализация экологически ориентированных проектов;
- повышение эффективности использования флота и доведение среднего возраста судов до уровня менее 15 лет.



Для укрепления позиций FESCO на международном рынке прорабатываются проекты в Юго-Восточной Азии, Африке и Ближнем Востоке. Решения по реализации проектов будут приниматься исходя из экономической целесообразности

Геоэкспансия

FESCO благодаря качественным логистическим решениям на ключевых направлениях расширяет географию бизнеса, проецирует имеющийся опыт и набор компетенций на новые регионы.

Турция

На фоне усилившегося санкционного давления со стороны США товарооборот между Россией и Турцией в 2025 году снизился на 4,6 % к уровню 2024 года и составил 32,9 млрд долл. США.

Ожидается, что к 2028 году объем контейнерного рынка может составить

400–600
тыс. TEU

Юго-Восточная Азия

Объем торговли между Россией и Вьетнамом в 2025 году составил

4,8
млрд долл. США,
показав рост на 4 %.

Целевой товарооборот к 2026 году должен составить 10 млрд долл. США. Перестройка логистических маршрутов между Юго-Восточной Азией и Россией и, как следствие, рост перевозок через Дальний Восток России увеличивают потенциал экспансии FESCO на рынки Юго-Восточной Азии

Африка

Африканские страны – одни из самых быстрорастущих торговых партнеров России. Товарооборот между Россией и африканскими странами в 2025 году вырос

на **13 %**
к показателю 2024 года.

Лидером по объему товарооборота с Россией среди африканских стран остался Египет, за ним – Алжир, Марокко, Тунис, ЮАР и Сенегал



Индия

Товарооборот между Россией и Индией в 2025 году вырос на 12 % и составил

~ 68,7
млрд долл. США

К 2031 году планируется нарастить взаимный товарооборот до 100 млрд долл. США.

В результате Россия стала четвертым крупнейшим торговым партнером Индии и вторым импортером после Китая. Ожидается, что развитие транспортного коридора «Север – Юг» станет дополнительным импульсом для развития внешней торговли между Россией и Индией

СНГ (Узбекистан и Казахстан)

В 2025 году внешняя торговля между Россией и Узбекистаном выросла на 8,5 %, достигнув рекордных значений 12,9 млрд долл. США.

Товарооборот с Казахстаном по итогам 2025 года составил

25,2
млрд долл. США

Страны СНГ остаются значимыми торговыми партнерами России

По итогам 2025 года товарооборот России со странами Южной Америки продемонстрировал устойчивость, составив около

14–15
млрд долл. США

Несмотря на снижение стоимостных объемов торговли с ключевыми партнерами (в частности, с Бразилией – на 12 % до 10,9 млрд долл. США), физические объемы поставок критически важных товаров, таких

как минеральные удобрения и нефтепродукты (90 % – доля в экспорте), сохранились на высоком уровне.

Бразилия остается стратегическим и крупнейшим торговым партнером России в регионе, обеспечивая 60 % всего южноамериканского товарооборота Российской Федерации. В то же время наблюдается активизация контактов с Аргентиной, торговля с которой демонстрировала восстановительную динамику в отдельные периоды года

К 2030 году планируется нарастить взаимный товарооборот с регионом

до **20–25**
млрд долл. США

согласно нацпроекту «Международная кооперация и экспорт».

Ожидается, что развитие прямых транспортных маршрутов и расширение расчетов в национальных валютах станут дополнительным импульсом для развития внешней торговли между Россией и странами Южной Америки

Южная Америка

Укрепление рыночных позиций

FESCO при реализации стратегии планирует использование возможности синергии в рамках транспортных подразделений Госкорпорации «Росатом».

Инструменты экспансии:

- формирование продуктовой линейки в странах с фокусом на Россию;
- работа через агента/представителя;
- формирование собственного офиса и партнерство с местными операторами;
- постановка активов (собственные суда, терминалы).

Риски

Реализация долгосрочных планов FESCO и достижение целевых индикаторов сопряжены с различными рисками, часть из которых выходит за рамки контроля Компании. Реализация рисков может привести к фактическим событиям, которые значительно отличаются от изложенных выше ожиданий.

Макроэкономика

- Риск возврата крупных морских контейнерных международных игроков на российский рынок;
- протекционистские государственные меры;
- снижение ставок фрахта;
- сохранение высокой ключевой ставки

Комплаенс

- Регулирование, касающееся налогообложения, таможи, НДС¹, конфиденциальности данных;
- антимонопольное законодательство;
- санкционная политика

Коммерческие инструменты

- Повышающийся уровень конкуренции;
- системные ограничения;
- повышение качества сервиса мелких игроков

M&A и неудачи интеграции

- Неудачная интеграция;
- неполная реализация синергии;
- высокие затраты;
- отсутствие экономии;
- задержка сроков реализации;
- санкционные риски

Удержание и привлечение сотрудников

- Дефицит кадров на рынке труда;
- конкуренция за кадры с более маржинальными секторами экономики;
- зависимость от высококвалифицированных управленческих команд и сотрудников с технической и операционной квалификацией на всех организационных уровнях

Инфраструктурные ограничения

- Ограничения железнодорожной сети;
- сокращение инвестиционной программы железнодорожных перевозок

¹ Налог на добавленную стоимость.

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 технологичной 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.

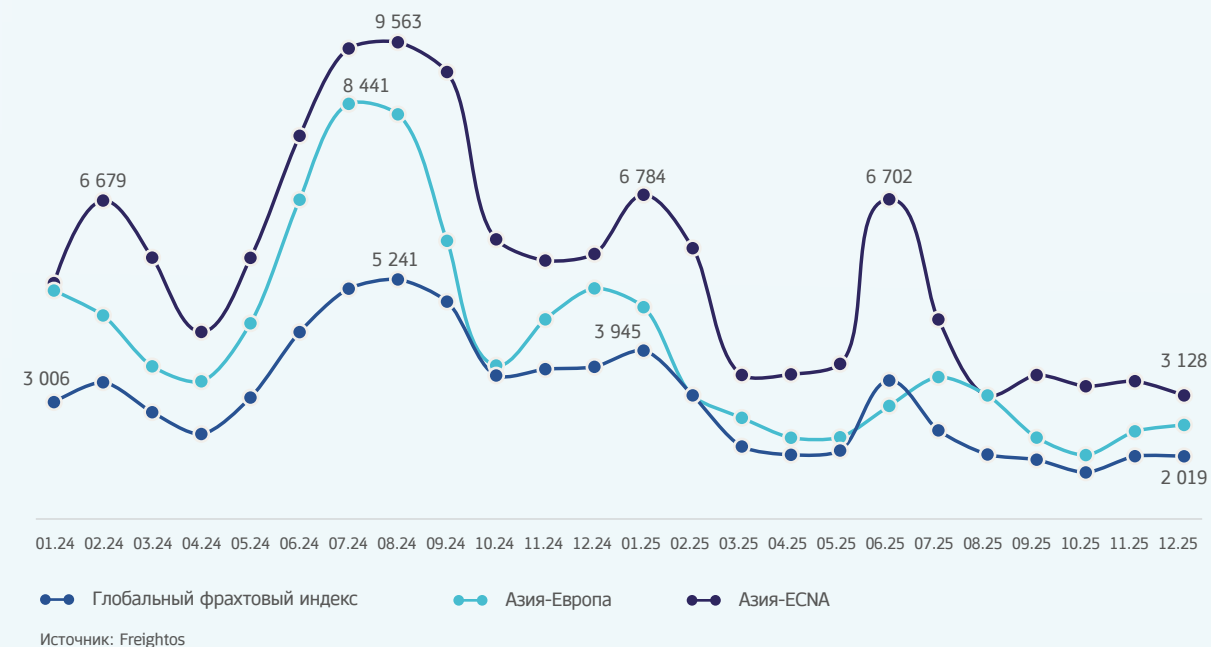
Китай, на фоне возникших тарифных барьеров, успешно перенаправил экспорт в страны Юго-Восточной Азии, где основными бенефициарами выступили Вьетнам и Индонезия, которые в меньшей степени были подвержены влиянию тарифа США и в то же время получили выгодные торговые условия со стороны Китая. Китай также 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;

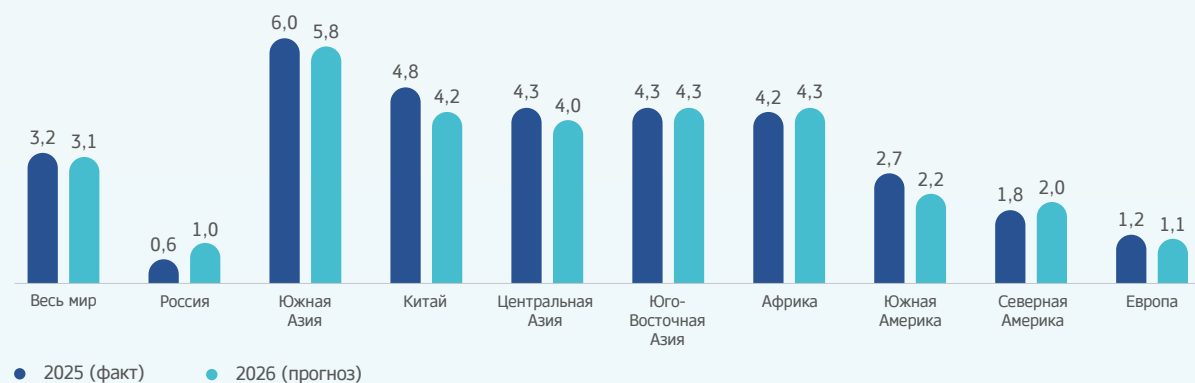
- регионализация – от глобальных цепей поставок к региональным;
- декарбонизация и переход флота на альтернативные виды топлива.

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, %

