

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

- Экономический спад, например вызванный геополитическими событиями или пандемией;
- протекционистские государственные меры;
- снижение объемов рынка и цен.

ИТ-система и технологии

- развитие собственных информационных систем, удовлетворяющих потребностям рынка;
- создание маркетплейсов.

Коммерческие инструменты

- поддержание уровня культуры продаж;
- сохранение высокого качества сервиса.

Комплаенс

- регулирование, касающееся налогообложения, таможни, НДС, конфиденциальности данных;
- анти垄断ное законодательство;
- санкционная политика.

M&A и неудачи интеграции

- Неудачная интеграция;
- неполная реализация синергии;
- высокие затраты;
- отсутствие экономии.

Инфраструктурные ограничения

- ограничения на сети ОАО «РЖД»;
- задержка сроков расшивки узких мест на железной дороге.

Удержание и привлечение сотрудников

- Зависимость от высококвалифицированных управленческих команд и сотрудников с технической и операционной квалификацией на всех организационных уровнях.



Обзор рынка

Мировая экономика в 2023 году развивалась на фоне сочетания восстановительного роста с чередой макроэкономических потрясений, вызванных перестройкой цепочек добавленной

стоимости и соответствующими действиями национальных правительств, и характеризовалась продолжающимся повышением стоимости жизни во всем мире.

Российская экономика

Экономика России выросла на 3,6 %, где основной вклад внесло конечное потребление домохозяйств, а индекс потребительских цен вырос на 7,4 % в сравнении с прошлым годом.

↗ Динамика основных показателей России в 2022–2023 годах, %



Источник: Евразийская экономическая комиссия

↗ Структура внешней торговли России товарами по месяцам 2023 года, млрд долл. США



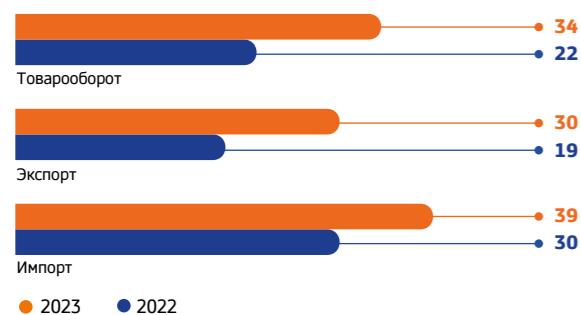
Источник: Центральный банк Российской Федерации

Незначительное снижение общего грузооборота обусловлено снижением оборота на трубопроводном и воздушном видах транспорта, что частично компенсируется ростом автомобильного грузооборота на 22 %. Наибольшая волатильность наблюдается у индекса цен промышленной продукции, что обусловлено вынужденным желанием предприятий наращивать запасы из-за изменения международной логистики и продолжающегося построения торговых отношений на новых рынках. На протяжении всего года сохранялся профицит торгового баланса – экспорт превышал импорт.

Изменения профицита указывают на то, что торговля адаптируется, происходит стабилизация логистических и платежных маршрутов.

Суммарный товарооборот Российской Федерации составил 710,1 млрд долл. США, снизившись на 137,6 млрд долл. США относительно 2022 года. Изменилась география поставок: экспорт в страны Европы снизился на 68 %, до 85 млрд долл. США, произошла частичная переориентация на рынки стран Азии. Основным торговым партнером в странах Азии остался Китай, на который пришлось 42 % экспортной и 59 % импортной торговли. В 2023 году товарооборот с Китаем увеличился до рекордных 240 млрд долл. США. Доля Китая в общем товарообороте России увеличилась и составила 34 %, что свидетельствует об успешной переориентации товарных потоков.

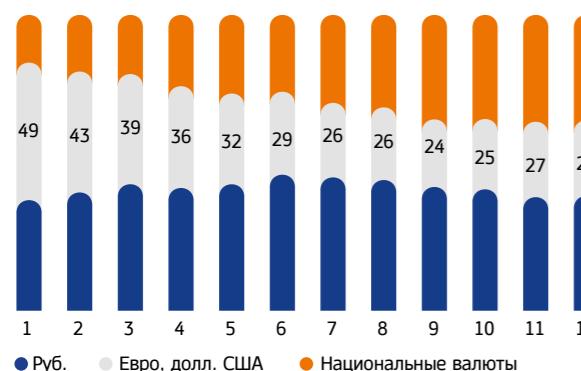
↗ Китай в товарных потоках России в 2022–2023 годах, %



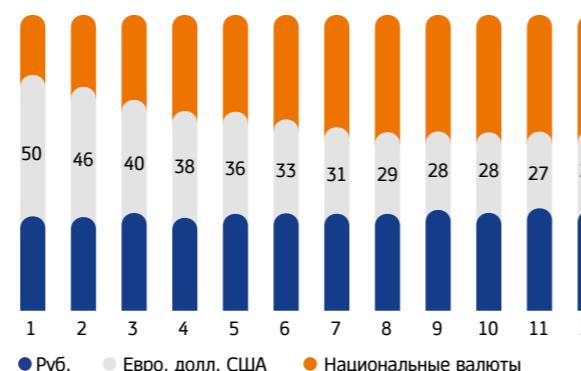
◊ Источник: Федеральная таможенная служба России (ФТС России), Главное таможенное управление Китайской Народной Республики

↗ Структура внешнеторговых расчетов России по месяцам 2023 года, %

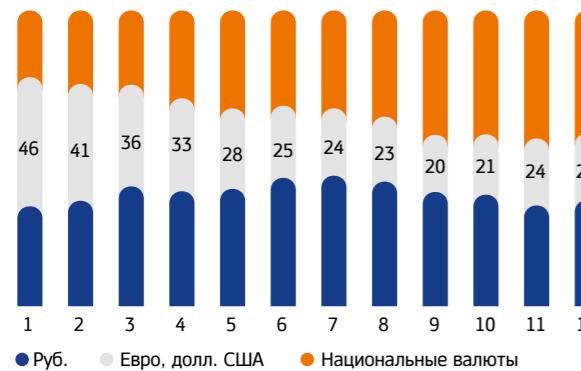
Расчеты за экспорт, всего



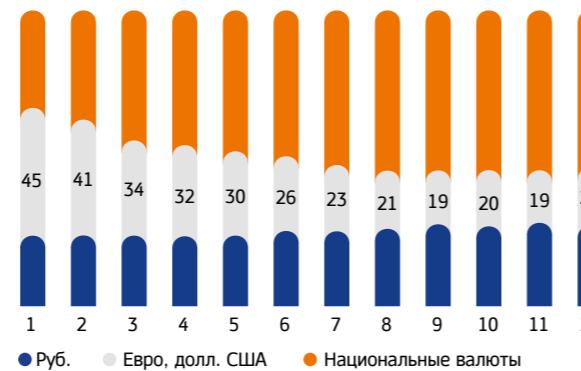
Расчеты за импорт, всего



Расчеты за экспорт, Азия



Расчеты за импорт, Азия



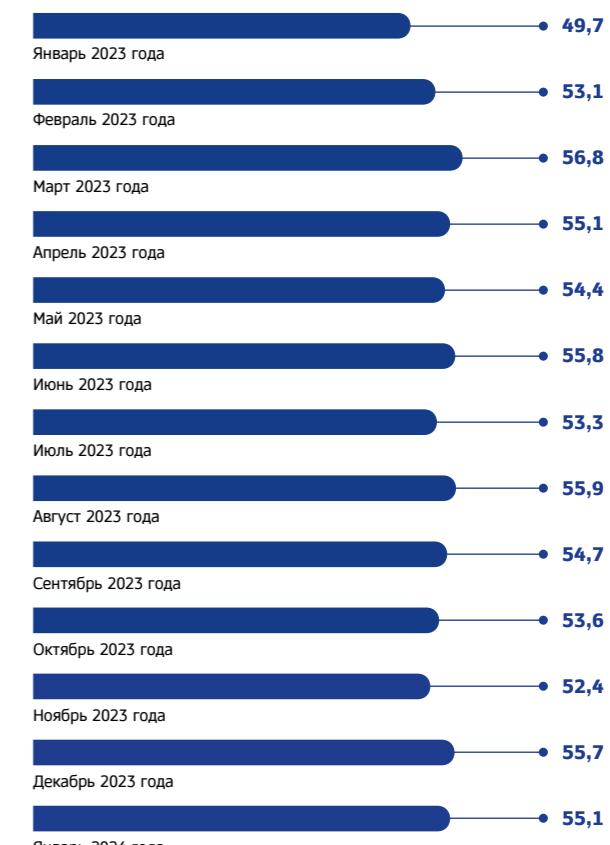
◊ Источник: расчеты Компании

Одним из ключевых факторов, оказывавших влияние на российскую торговлю, стало перестроение платежной системы России. За 2023 год доля расчетов в рублях и иных национальных валютах сократилась в диапазоне 75–80 % от всей внешней торговли России, увеличившись более чем на 25 %. Рост доли расчетов в национальных валютах подтверждает успешную перестройку товарных и платежных маршрутов во внешней торговле России.

Основным драйвером изменений является Азиатский регион, в том числе Китай, Индия, Турция, Иран, доля расчетов в национальных валютах в котором превышает 37 % для экспорта и 40 % для импорта.

Промышленное производство в России активно развивается, что подтверждается совокупным индексом Russia Composite PMI, продемонстрировавшим значительное улучшение по сравнению с 2022 годом. Россия одна из немногих стран, сохранивших показатель выше 50 пунктов. По состоянию на конец 2023 года российский композитный индекс уступил лишь арабским странам (Королевство Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты). Своего максимума показатель достиг в марте 2023 года, составив 56,8. На рост повлияли косвенные последствия санкций: растущее импортозамещение на фоне окончательного ухода зарубежных компаний, тенденция локализации производства автомобильных компонентов и их сборки и рост числа инвестиционных проектов по стране, в том числе связанных со строительством инфраструктурных объектов. В России наблюдаются активная перестройка промышленности и позитивные ожидания на ближайшую перспективу.

↗ JP Morgan Russia Composite PMI

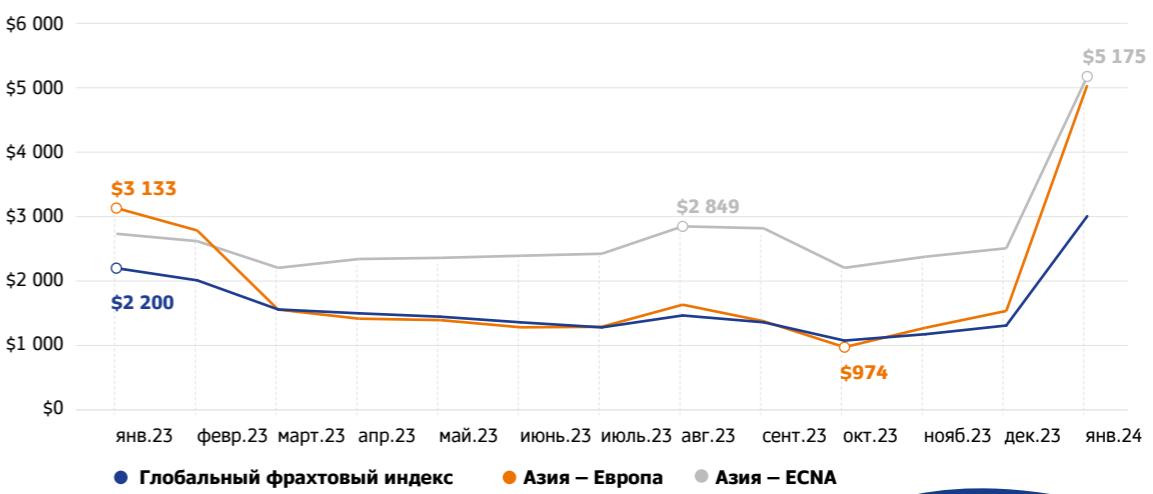


Мировая контейнерная логистика

В 2023 году мировая логистика продолжила меняться на фоне перестройки экономики и построения новых торговых связей. Существенное влияние на контейнерные перевозки оказали следующие факторы: засуха в Панамском канале, геополитические риски на Ближнем Востоке, усиление мировой ESG-повестки. При этом на протяжении

всего года сохранялся тренд на снижение глобальных фрахтовых ставок, которые достигали своих пиков в 2021–2022 годах. На ставки оказывалось давление со стороны растущего предложения провозных мощностей от глобальных перевозчиков на фоне ослабленного спроса на контейнерные перевозки в мире.

↗ Ставка фрахта на перевозку 40-футового контейнера из Китая в Северную Европу и на западное побережье Северной Америки, долл. США



↗ Индекс доступности контейнерного оборудования (САх) в Шанхае, 40-футовый контейнер

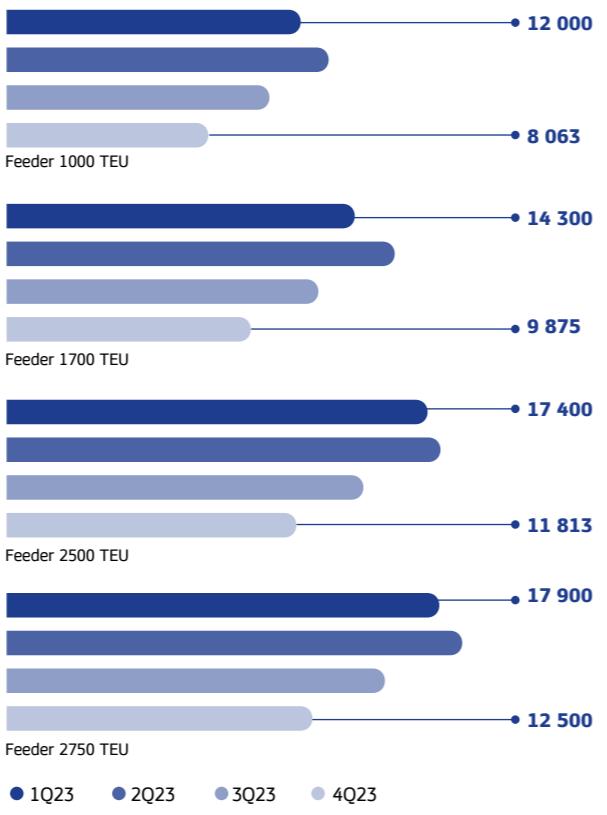


◊ Источник: Container Xchange

Кризис в Суэцком канале и последовавший за ним разворот судов вокруг Африки повлекли за собой рост фрахтовых ставок на направлении Азия – порты Северной Европы, а также создали дисбаланс контейнерного оборудования.

Для контейнерной отрасли 2021 и 2022 годы стали рекордными с точки зрения количества размещенных заказов на строительство нового флота, наибольшее количество судов к сдаче в эксплуатацию запланированы на 2023–2024 годы. Сдача готовых судов обуславливает рост провозных мощностей и рост предложения на рынке контейнерных перевозок. Использование маршрутов вокруг Африканского континента увеличило транзитное время для судов и обеспечило сбалансированный ввод провозных мощностей на текущие маршруты. Транзитное время перевозки груза из Китая в Роттердам увеличилось на 10–14 суток. При этом тенденция по снижению ставок на тайм-чартеры не изменилась и продолжилось снижение по основным типам судов.

↗ Ставки на тайм-чартеры, долл. США



Контейнерный рынок России

Объем контейнерного рынка России в 2023 году возрос по всем направлениям относительно предыдущего периода. Рост происходил в первую очередь за счет низкой базы 2022 года, когда внешнеторговые потоки сильно пострадали от санкционных ограничений, а производственный сектор не успел полностью восстановиться после многочисленных продолжительных локдаунов.

Также логистические потоки в 2023 году увеличились за счет появления на рынке новых тенденций:

- выкуп активов иностранных компаний, покинувших российский рынок, и их модернизация;
- локализация внутри страны производства автокомпонентов и их сборки;
- активное импортозамещение с целью обеспечения социальной безопасности;
- рост числа инвестиционных проектов;
- параллельный импорт;
- переориентация на внутренний рынок.

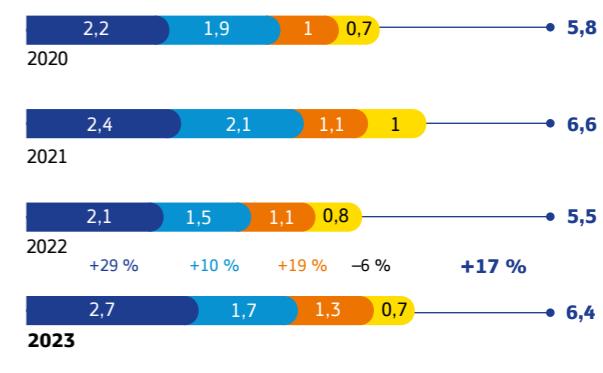
Перечисленные факторы также повлияли на изменение структуры рынка и изменение контейнерных потоков. Так, в 2023 году контейнерный рынок России возрос относительно предыдущего года на 17 %, достигнув 6,4 млн TEU. При этом значение остается ниже 2021 года, когда рынок составил 6,6 млн TEU.

Структура рынка в 2023 году демонстрирует рост всех направлений, кроме транзитного, которое снизилось до 702 тыс. TEU. Снижение было связано с политическими ограничениями, которые повлекли к необходимости для Европейского союза искать пути обхода российской территории. Однако на фоне кризисной ситуации в Красном море и роста фрахтов в перспективе есть вероятность возвращения ушедшего транзитного потока обратно в Россию. В наибольшей степени в 2023 году возрос импорт, что связано с налаживанием торговых взаимоотношений с дружественными странами и переориентацией на них, а также с использованием параллельного импорта. Увеличение экспорта до 1,7 млн TEU связано с восстановлением и перестройкой российской промышленности под сложившиеся обстоятельства. Объем внутренних перевозок возрос до 1,3 млн TEU, что связано напрямую с локализацией производства ряда товаров и активным строительством промышленных объектов внутри страны.

6,4
млн TEU

контейнерный рынок России
в 2023 году

↗ Динамика контейнерного рынка России по видам перевозок, млн TEU



Импорт

Главным драйвером роста контейнерного рынка России стал импорт: +29 % по сравнению с 2022 годом, или +617 тыс. TEU. Рост произошел за счет восстановившегося Китая (сухопутные отправки +60 % к 2022 году) и роста импорта через Новороссийск на +40 % к 2022 году благодаря росту товарооборота с Турцией, Индией, Египтом. Импорт через порты Дальнего Востока вырос на 20 % к уровню 2022 года, а через порты Балтики – на 9 %.

Экспорт

По итогам 2023 года прирост контейнерного экспорта составил +10 % по сравнению с 2022 годом, или +155 тыс. TEU. В структуре экспорта наибольший прирост пришелся на сухопутные отправки в Китай (+27 % по сравнению с 2022 годом), что связано с восстановлением экономики, снятием локдаунов и географической переориентацией на Восток. Экспорт через порты Дальнего Востока возрос на 7 % к уровню 2022 года и остается выше объема экспорта через порты Санкт-Петербурга, который снизился на 5 % к уровню 2022 года.

Внутренние перевозки

Направление внутренних перевозок по итогам отчетного года возросло на 19 % по сравнению с 2022 годом. Прирост обеспечен увеличением внутренних железнодорожных перевозок на фоне локализации производства ряда товаров внутри страны.

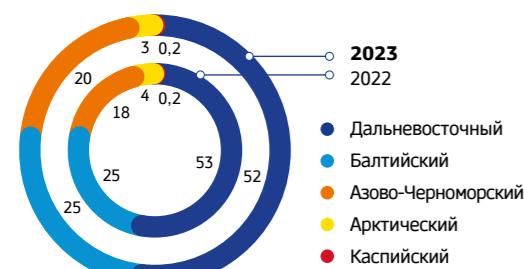
Транзит

Контейнерный транзит по итогам 2023 года снизился на 6 % по сравнению с 2022 годом, или –143 тыс. TEU. Основное снижение произошло на направлении Азия – Европа, что связано с продолжающимся стремлением некоторых стран перейти на альтернативные маршруты транзита (трансазиатский маршрут, Deep Sea) в обход территории России. Значительными темпами возрос транзит в Беларусь с Дальнего Востока – до 131 тыс. TEU в год.

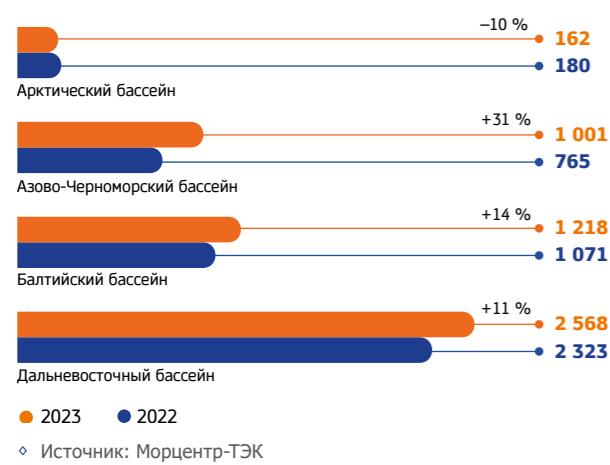
Перевалка контейнеров

В 2023 году структура распределения контейнеров в российских портах по бассейнам существенно не изменилась. Азово-Черноморский бассейн нарастил перевалку до 1 млн TEU благодаря значительному возросшему импорту.

Доля Дальневосточного бассейна сократилась, но сам объем перевалки возрос на 11 % по сравнению с 2022 годом. В Арктическом бассейне наблюдалось снижение перевалки на 10 % к уровню 2022 года.

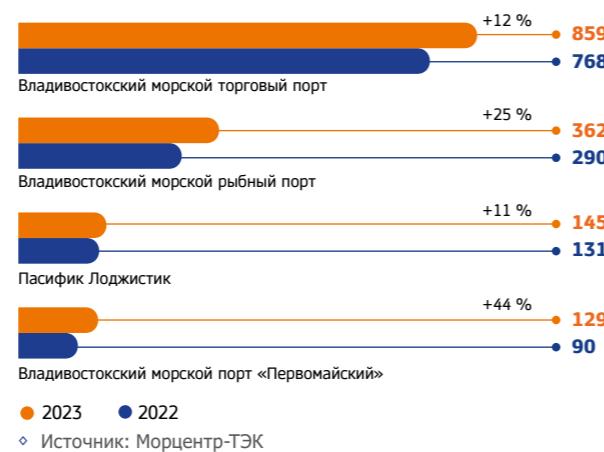
Доли бассейнов в общем объеме перевалки контейнеров, %

Источник: Морцентр-ТЭК

Груженый контейнерооборот в портах Российской Федерации по бассейнам в 2022–2023 годах, тыс. TEU

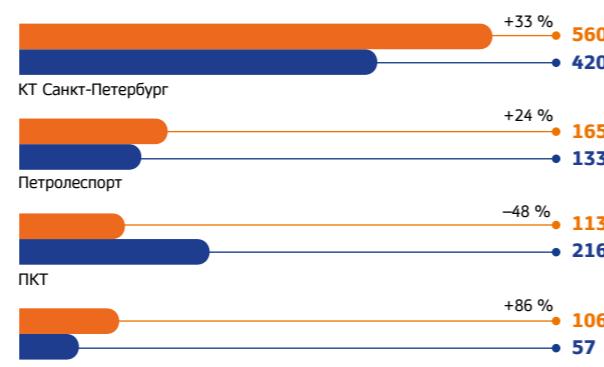
Источник: Морцентр-ТЭК

В 2023 году также наблюдался прирост гужевого контейнерооборота по всем бассейнам, кроме Арктического. В процентном соотношении сильнее всего возрос Азово-Черноморский бассейн.

Контейнерооборот крупнейших контейнерных терминалов порта Владивосток в 2022–2023 годах, тыс. TEU

● 2023 ● 2022
◊ Источник: Морцентр-ТЭК

Контейнерооборот ВМТП в 2023 году возрос на +12 % по сравнению с 2022 годом. Наибольшее увеличение за год в процентном соотношении показал Владивостокский морской рыбный порт, увеличив грузооборот по итогам года на +25 % по сравнению с 2022 годом. Пасифик Лоджистик показал прирост +11 % по сравнению с 2022 годом, увеличив грузооборот до 145 тыс. TEU.

Контейнерооборот крупнейших контейнерных терминалов порта Санкт-Петербурга в 2022–2023 годах, тыс. TEU

● 2023 ● 2022
◊ Источник: Морцентр-ТЭК

В контейнерообороте терминалов порта Санкт-Петербург снижение произошло только у ПКТ (–48 % по сравнению с 2022 годом). Наибольший прирост показал Контейнерный терминал Санкт-Петербург, увеличивший груженый контейнерооборот до 560 тыс. TEU.

Операционный обзор

Морские контейнерные перевозки

FESCO выполняет внутренние, импортные, экспортные и транзитные контейнерные перевозки, лидирует в области транспортировки контейнеров в Россию через Дальний Восток из стран Юго-Восточной Азии, а также предлагает комплексные логистические услуги по перевозке опасных, негабаритных и сборных грузов, спецтехники и генеральных грузов. FESCO оперирует 19 внешнеторговыми и каботажными морскими линиями. География перевозок охватывает более 110 портов по всему миру.

На внешнеторговых линиях в 2023 году FESCO:

- расширила географию морского сервиса FCXP на Дальнем Востоке, связывающего порты Китая и России – были добавлены прямые судоходы в китайские порты Ляньчуньган, Нанша, Далянь и Шаньтоу;
- активно развивала запущенный в 2022 году сервис FVDL из основных портов Вьетнама (Хайфон, Хошимин) в Россию: было перевезено более 28 тыс. TEU, что в 2,4 раза больше, чем в 2022 году. Кроме того, увеличена частота отправок во Вьетнам с ежемесячных до ежenedельных, а также в порту Хошимин организован логистический хаб, с помощью которого консолидируются контейнерные грузы из стран Юго-Восточной Азии (Таиланда, Малайзии и др.) и затем отправляются в Россию линией FVDL;
- благодаря расширению агентской сети в 2023 году запустила регулярные морские контейнерные сервисы из Бангладеш и Мьянмы во Владивосток с траншипментом в портах Китайской Народной Республики и Вьетнама;
- поставила собственный флот и расширила работу регулярного морского сервиса FBOL через Deep Sea, который соединил порты Китая, Индии и России (Санкт-Петербург);
- запустила два новых морских сервиса на Черном море, связывающих Новороссийск и Египет (FESCO Egypt Direct Line), а также Новороссийск и Индию (FESCO Indian Line).

Основные операционные результаты морских контейнерных перевозок, тыс. TEU

Показатель	2020	2021	2022	2023	Изменение 2023/2022, %
Объемы внешнеторговых линий	295	288	342	419	23
Объемы каботажных линий	80	81	84	105	24

◊ Источник: данные Компании

На каботажных линиях в 2023 году FESCO:

- произвела замену флота на более вместительные суда, что наряду с активной коммерческой работой позволило увеличить объем перевозок в 2023 году на 24 % по сравнению с 2022 годом, до 105 тыс. TEU;

- обеспечила бесперебойную доставку необходимых грузов в дальневосточные районы России с ограниченными сроками навигации в рамках программы северного завоза: за 2023 календарный год FESCO доставила в Чукотский автономный округ более 1,5 тыс. TEU товаров народного потребления, стройматериалов, а также иных товаров первой необходимости, осуществив пять рейсов в тяжелых ледовых условиях;
- запустила новый регулярный морской сервис по перевозке грузов между Санкт-Петербургом и Калининградом – FESCO Saint-Petersburg Kaliningrad Line (FSKL). В 2023 году было перевезено 16,3 тыс. TEU грузов. Основная номенклатура груза – товары народного потребления, стройматериалы, бытовая техника.

Реализованные мероприятия позволили:

- увеличить объемы перевозок на внешнеторговых сервисах на 23 % к уровню 2022 года, до 419 тыс. TEU;
- увеличить объемы перевозок на каботажных сервисах на 24 % к уровню 2022 года, до 105 тыс. TEU.

>110 портов

по всему миру охватывает география перевозок FESCO