

## 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.

### M&A и неудачи интеграции

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

### ИТ-система и технологии

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

### Инфраструктурные ограничения

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

### Коммерческие инструменты

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

### Удержание и привлечение сотрудников

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

### Комплаенс

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



## 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.

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.

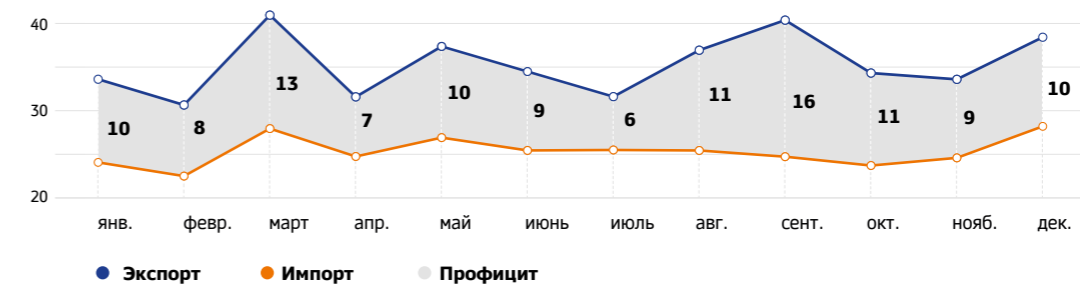
Суммарный товарооборот Российской Федерации составил 710,1 млрд долл. США, снизившись на 137,6 млрд долл. США относительно 2022 года. Изменилась география поставок: экспорт в страны Европы снизился на 68 %, до 85 млрд долл. США, произошла частичная переориентация на рынки стран Азии. Основным торговым 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.

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



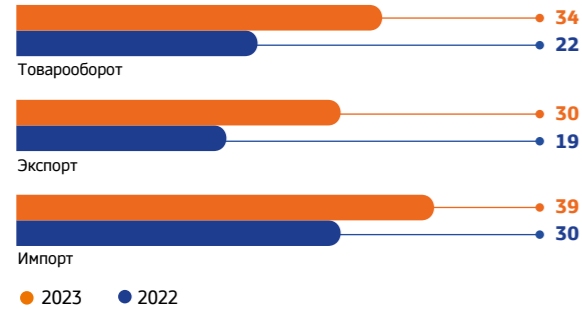
Источник: Евразийская экономическая комиссия

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



Источник: Центральный банк Российской Федерации

### 📈 Китай в товарных потоках России в 2022–2023 годах, %



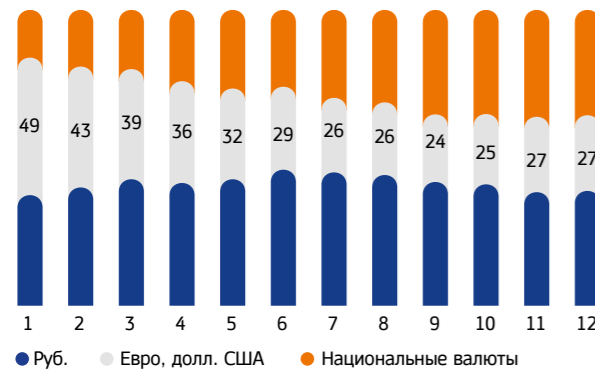
♦ Источник: Федеральная таможенная служба России (ФТС России), Главное таможенное управление Китайской Народной Республики

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 сместилась в диапазон 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.

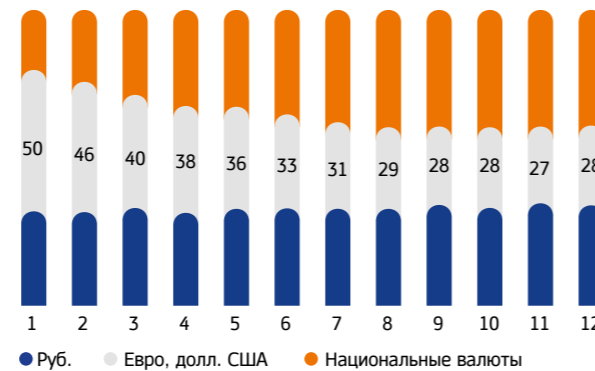


### 📈 Структура внешнеторговых расчетов России по месяцам 2023 года, %

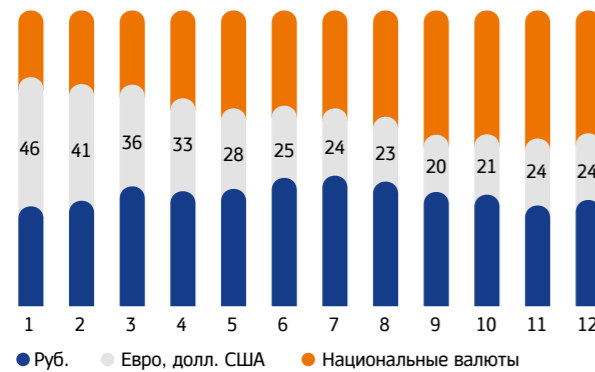
#### Расчеты за экспорт, всего



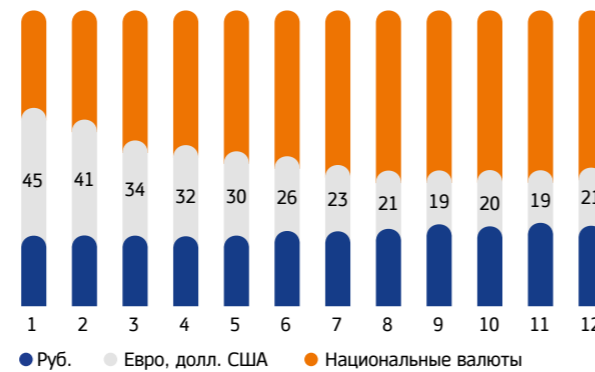
#### Расчеты за импорт, всего



#### Расчеты за экспорт, Азия



#### Расчеты за импорт, Азия

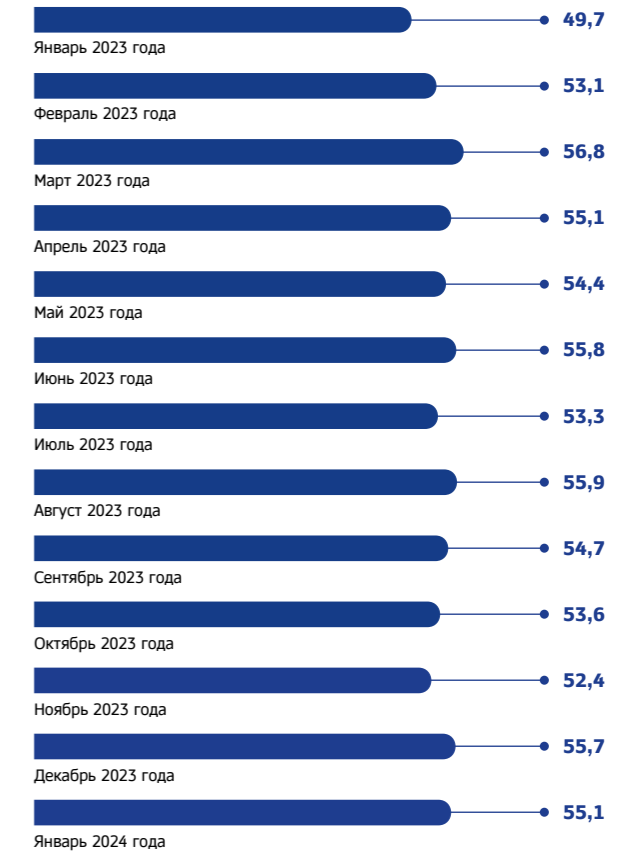


♦ Источник: расчеты Компании

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, сохраняющих 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



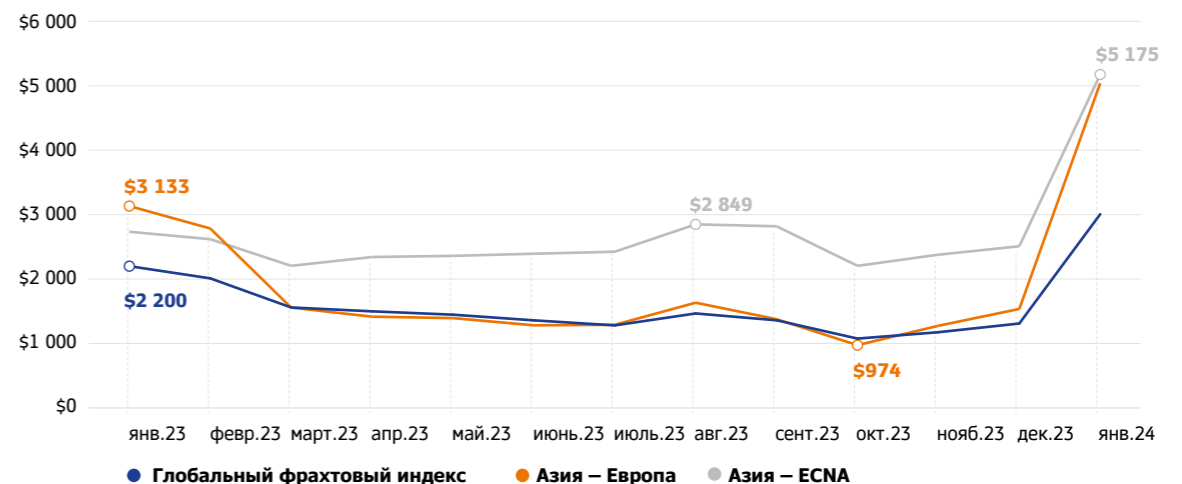
♦ Источник: PMI TM от IHS Markit

## 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



♦ Источник: Freightos

### Индекс доступности контейнерного оборудования (CAx) в Шанхае, 40-футовый контейнер

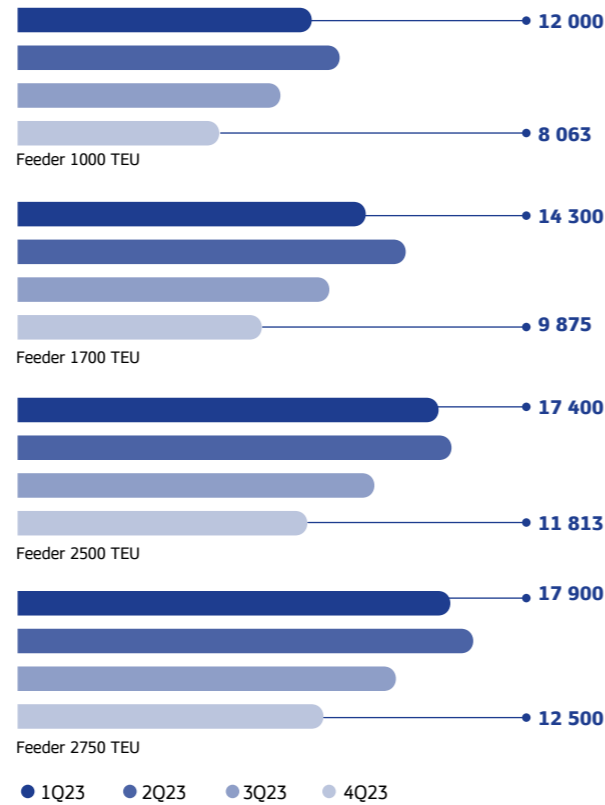


Источник: Container Xchange

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



Источник: Braemar



## 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:

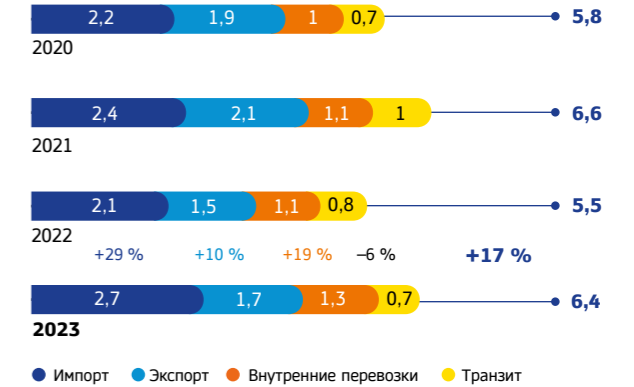
- выкуп активов иностранных компаний, покинувших российский рынок, и их модернизация;
- локализация внутри страны производства автокомпонентов и их сборки;
- активное импортозамещение с целью обеспечения социальной безопасности;
- рост числа инвестиционных проектов;
- параллельный импорт;
- переориентация 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 +17 % к 2022 году  
контейнерный рынок России в 2023 году

### Динамика контейнерного рынка России по видам перевозок, млн TEU



Источники: данные ОАО «РЖД», Морцентр-ТЭК, расчеты Компании

#### 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

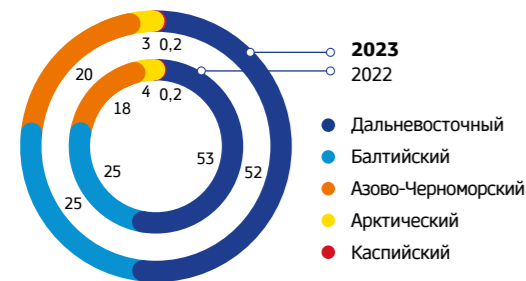
Контейнерный транзит по итогам 2023 года снизился на 6 % по сравнению с 2022 годом, или –143 тыс. TEU. Основное снижение произошло на направлении Азия – Европа, что связано с продолжающимся стремлением некоторых стран перейти на альтернативные маршруты транзита (трансазиатский маршрут, Deep Sea) в обход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

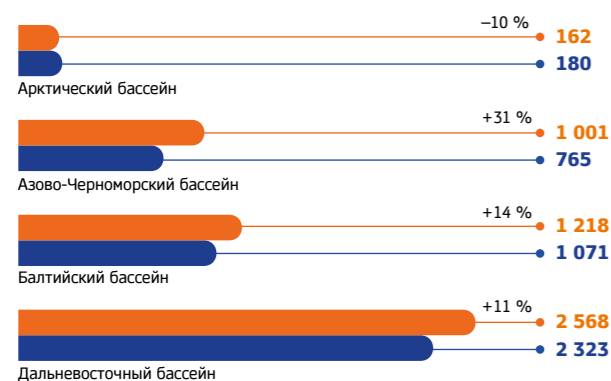
Доля Дальневосточного бассейна сократилась, но сам объем перевалки возрос на 11 % по сравнению с 2022 годом. В Арктическом бассейне наблюдалось снижение перевалки на 10 % к уровню 2022 года.

### Доли бассейнов в общем объеме перевалки контейнеров, %



Источник: Морцентр-ТЭК

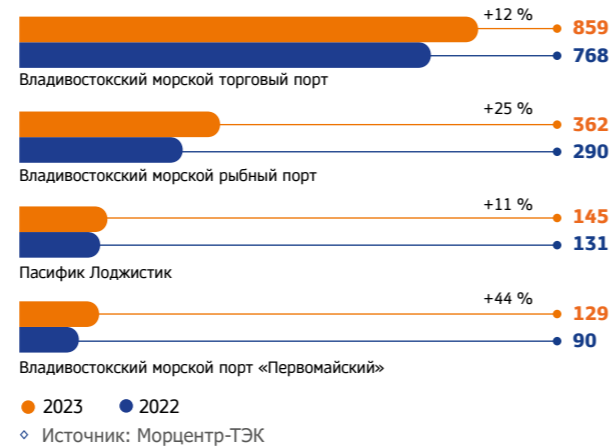
### Груженный контейнерооборот в портах Российской Федерации по бассейнам в 2022–2023 годах, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК

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

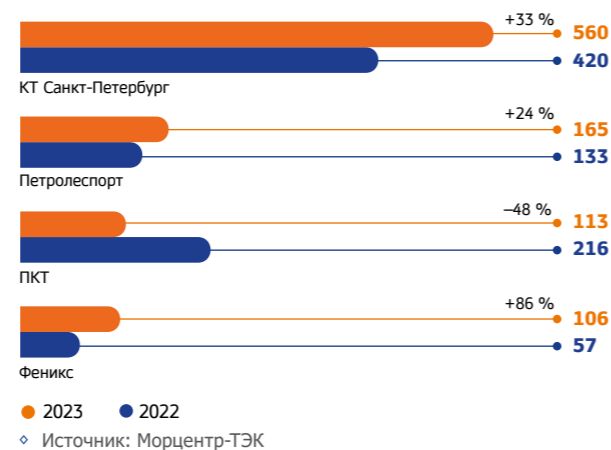
### Контейнерооборот крупнейших контейнерных терминалов порта Владивосток в 2022–2023 годах, тыс. TEU



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



Источник: Морцентр-ТЭК

В контейнерообороте терминалов порта Санкт-Петербурга снижение произошло только у ПКТ (–48 % по сравнению с 2022 годом). Наибольший прирост показал Контейнерный терминал Санкт-Петербург, увеличивший груженный 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 судозаходы в китайские порты Ляньюньган, 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 еженедельных, 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).

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

### 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