

Финансист

F FREEDOM
BROKER

Журнал о личных инвестициях, брендах и акциях

№2 (11) 2022

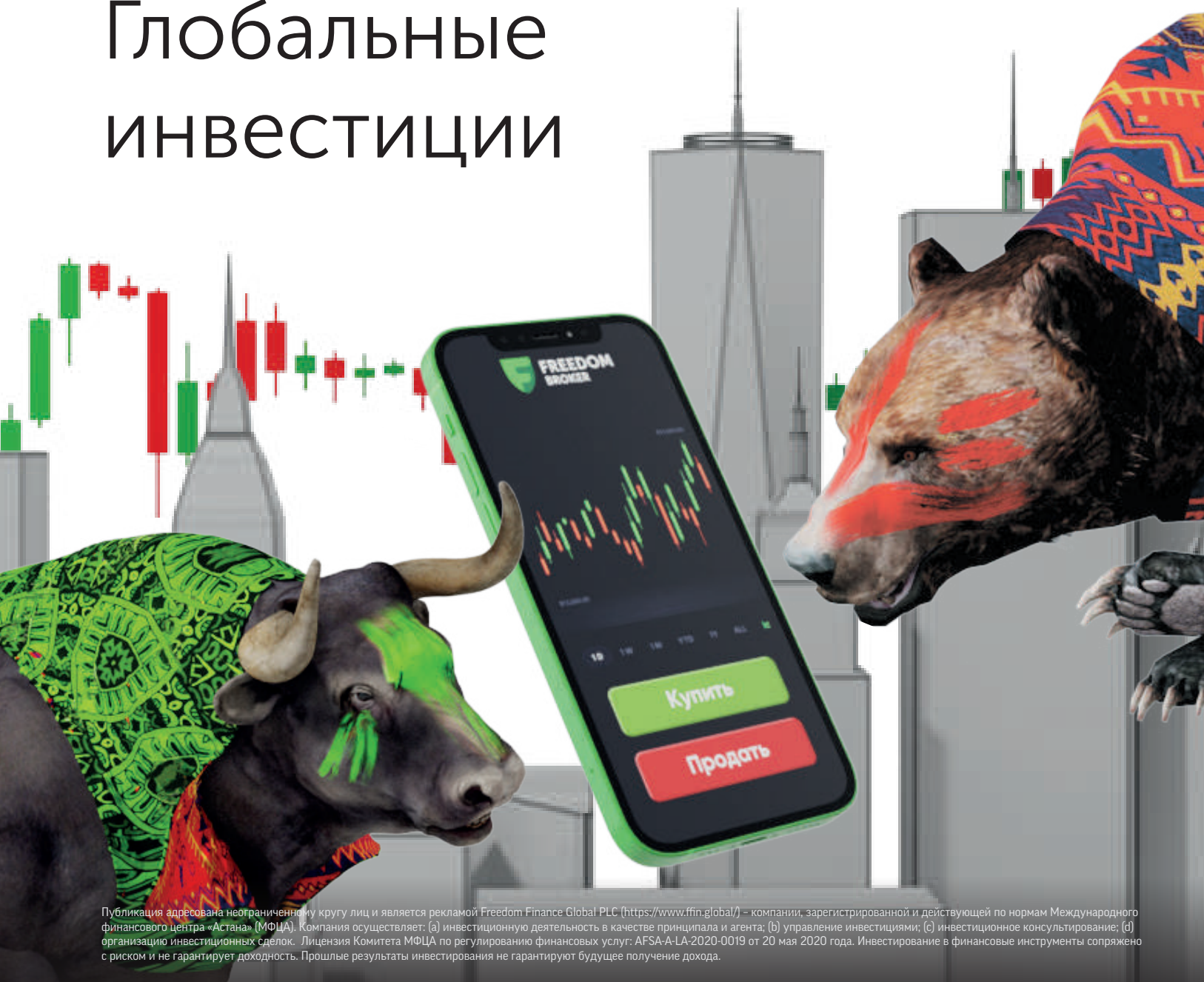
СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ ЦЕПЬЮ
КОНТЕЙНЕРЛЕНД
МАРШРУТ В БУДУЩЕЕ
ДЕЛО В ТРУБЕ

УМА2RMAN

«ИНВЕСТИЦИИ – ЭТО ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНО
И ЗАХВАТЫВАЮЩЕ»

НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР

Глобальные ИНВЕСТИЦИИ



Публикация адресована неограниченному кругу лиц и является рекламой Freedom Finance Global PLC (<https://www.ffin.global/>) – компании, зарегистрированной и действующей по нормам Международного финансового центра «Астана» (МФЦА). Компания осуществляет: (а) инвестиционную деятельность в качестве принципала и агента; (б) управление инвестициями; (с) инвестиционное консультирование; (д) организацию инвестиционных сделок. Лицензия Комитета МФЦА по регулированию финансовых услуг: AFSA-A-LA-2020-0019 от 20 мая 2020 года. Инвестирование в финансовые инструменты сопряжено с риском и не гарантирует доходность. Прошлые результаты инвестирования не гарантируют будущее получение дохода.

Содержание

Локомотивы и экономика.....	2
Связанные одной цепью.....	3
Контейнерленд.....	5
Как работает логистика в США (инфографика).....	6
Объем и темпы роста экспорта (инфографика).....	7
Балкер, танкер, газовоз.....	8
Морской транспорт (инфографика).....	10
Пути-дороги.....	12
Железнодорожный транспорт (инфографика).....	14
Предполетный анализ.....	16
Основные авиамаршруты перемещения грузов (инфографика).....	17
Ода убыточной позиции.....	18
Интервью с Александром Тимофеевым (Pony Express).....	20
Учимся читать графики.....	22
Доходная доставка.....	24
Маршрут в будущее.....	26
Дело в трубе.....	28
Фрахт по расчету.....	31
Экономика логистики (инфографика).....	32
Транспортные ETF.....	34
Мировая торговля (инфографика).....	36
Поверх барьеров.....	39
Тяжкий груз.....	40
Слово экспертам.....	42
Разумные инвестиции.....	46
Интервью с Uma2rman.....	50
Хроника.....	52

Локомотивы и экономика

В марте 2021 года весь мир следил за судьбой огромного контейнеровоза Ever Given, севшего на мель в Суэцком канале и перекрывшего проход всем остальным судам на шесть дней. Более 300 кораблей с почти 17 млн тонн грузов были вынуждены дожидаться окончания спасательной операции. Страховая компания Allianz оценила экономические потери от инцидента в \$230 млрд. А ведь водные ворота между Европой и Азией были закрыты всего неделю...

Случай в Суэцком канале наглядно показывает, что современная экономика не только про инновационные продукты, но и про быструю и бесперебойную доставку: комплектующих — на завод, готовой продукции — потребителю, топлива — от скважины к бензоколонке, газа — к системам домашнего отопления. Этот круговорот ресурсов обеспечивается тысячами транспортных и инфраструктурных предприятий по всему миру. Многие из них давно торгуются на бирже и приносят инвесторам хорошие дивиденды. Появляются и новые компании, развивающие современные технологические решения, которые помогают оптимизировать существующие цепочки поставок. Например, Amazon, который многие считают просто огромным интернет-магазином, сегодня еще и один из крупнейших в мире операторов складских помещений.

В этом номере «Финансиста» мы последовательно разобрали всю экономику логистики, выяснив, как работают цепочки поставок по морю, земле и воздуху; с какими проблемами сталкиваются основные отраслевые игроки и какие новые решения предлагают много-

обещающие стартапы. Кроме того, мы подобрали перспективные акции для вложений, рассмотрели основные ETF, позволяющие заработать на мировом грузообороте, пообщались с топ-менеджерами крупнейших логистических компаний России, узнав об их взглядах на развитие отрасли.

В качестве звезд журнала выступили основатели группы Uma2rman братья Владимир и Сергей Кристовские. Приятного чтения и удачных инвестиций!



НАТАЛЬЯ ХАРЛАШИНА,
Выпускающий редактор

Журнал «Финансист» №2 (11) 2022

Собственник: ТОО «Alteco Partners». **Главный редактор:** Сергей Домнич **Выпускающий редактор:** Наталья Харлашина. **Дизайн, инфографика:** Владислав Волков, Ксения Плахова. **Корректоры:** Татьяна Нарышкина, Анастасия Скрипниченко, Анастасия Серафимская. **Координатор выпуска:** Рамина Фахрутдинова. **Фото в номер:** shutterstock.com, архив ИК «Фридом Финанс», Михаил Пешков, пресс-служба Pony Express. **Фотография на обложке:** Михаил Пешков. Журнал зарегистрирован в Министерстве информации и коммуникаций РК. Свидетельство о постановке на учет №17775-Ж от 03.07.2019 г. **Адрес редакции:** А15Р1М9, Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Розыбакиева, д. 127, тел.: +7 (727) 339 84 41. E-mail: info@ffin.kz. **Подписано в печать:** 19.07.2022. **Тираж:** 6 000 экз. Журнал распространяется бесплатно. **Отпечатано в типографии:** ТОО «Print House Gerona», г. Алматы, ул. Сатпаева, 30 а/3, офис 124.

ООО ИК «Фридом Финанс». ОГРН 1107746963785. 123112, г. Москва, 1-й Красногвардейский проезд, д. 15, офис 18.02.

Лицензия № 045-13567-001000 на осуществление деятельности по управлению ценными бумагами. Выдана ФСФР России 19.05.2011. Срок действия лицензии не ограничен. Лицензия № 045-13561-100000 на осуществление брокерской деятельности. Выдана ФСФР России 19.05.2011. Срок действия лицензии не ограничен. Лицензия № 045-13564-010000 на осуществление дилерской деятельности. Выдана ФСФР России 19.05.2011. Срок действия лицензии не ограничен. Лицензия № 045-13570-000100 на осуществление депозитарной деятельности. Выдана ФСФР России 19.05.2011. Срок действия лицензии не ограничен. Владение ценными бумагами и прочими финансовыми инструментами всегда сопряжено с рисками: стоимость ценных бумаг и прочих финансовых инструментов может как расти, так и падать. Результаты инвестирования в прошлом не являются гарантией получения доходов в будущем. В соответствии с законодательством компания не гарантирует и не обещает в будущем доходности вложений, не дает гарантии надежности возможных инвестиций и стабильности размеров возможных доходов. Услуги по совершению сделок с иностранными ценными бумагами доступны для лиц, являющихся, в соответствии с действующим законодательством, квалифицированными инвесторами, и производятся в соответствии с ограничениями, установленными действующим законодательством.

Связанные одной цепью

Как устроена мировая логистика



Вадим Меркулов,
директор
аналитического департамента
ИК «Фридом Финанс»

Начнем издалека. Само слово «логистика», которое относит нас к временам Византийской империи, переводится с греческого как «счетное искусство». И действительно, как в давние времена, так и сегодня логистика требует точного расчета. Однако если в далеком прошлом придворные логисты обслуживали в основном движение военных грузов, то сегодня эта наука получила гораздо более широкое распространение.

Материальной базой логистики выступает транспорт: водный, наземный, а с XX века еще и воздушный — и инфраструктура, к которой относятся дороги, порты, логистические центры, ИТ-решения и другие элементы.

От повозки до контейнера

За последнее столетие и транспорт, и инфраструктура совершили мощный рывок в развитии. Например, гужевая повозка шла со скоростью, не превышающей 5 км/ч, поэтому перемещение товара на 1000 км могло занять до месяца. Изобретение парового двигателя, а затем и ДВС сильно ускорило транспортировку. Сегодня опытный дальнобойщик может перевезти груз на такое расстояние всего за 15 часов.

А вот время перемещения по морю почти не изменилось. Римский торговый корабль мог развивать скорость до 13 узлов, как и современный танкер. Однако грузоподъемность водного транспорта значительно увеличилась. Если древние корабли могли вмещать до 80 тонн то-



Источник: shutterstock.com

варов, то сегодня крупные контейнеровозы берут на борт свыше 20 тыс. тонн.

Как известно, конкуренция — двигатель прогресса. Ее усиление заставляет компании снижать себестоимость товаров и более рационально использовать ресурсы. В конце XX века логистика проникла во все отрасли экономики. Компании постоянно ищут способы снизить затраты при транспортировке, хранении и распределении товара. Стали формироваться автоматизированные складские комплексы.

Сокращению расходов и ускорению грузооборота способствовало и создание единых стандартов тары и упаковки. Выгода очевидна: один и тот же контейнер можно использовать для перевозки как по морю, так и по железнодорожному и автомобильным магистралям.

Кто есть кто

Сегодня цепочка поставок включает множество взаимосвязанных элементов — компаний, которые сообща стремятся к созданию максимальной добавочной стоимости и получению прибыли всеми участниками процесса. Логистические цепи классифицируют в зависимости от числа звеньев, регионального охвата и уровней производства (от сырья до потребителя). Чаще всего цепочка состоит из поставщика сырья, производителя продукции, оптового и розничного посредника, а также потребителя. Все они связаны логистикой.

Многие из участников этого взаимодействия становятся перед выбором: развивать собственную логистику или воспользоваться аутсорсинговыми услугами. Тренд на развитие мелкосерийного производства и стремление предприятий фокусироваться на ключевом бизнесе стимулирует участников цепочки поставок отдавать логистику «на сторону». Компании, специализирующиеся на логистических услугах, обобщенно называются Third Party Logistics (3PL). Одни из самых известных провайдеров услуг 3PL — FedEx (FDX), United Parcel Service (UPS) и DHL (*подробнее о них читайте на стр. 22-23*). Эти компании работают на близком к потребителю логистическом этапе и берут на себя орга-

низацию и управление перевозками, учет и управление запасами, подготовку импортно-экспортной и фрахтовой документации, складское хранение, обработку груза и его доставку конечному потребителю. Также в этот список можно добавить и розничного гиганта Amazon (AMZN), поскольку он выполняет те же функции, однако вдобавок дает производителям возможность выставлять свои товары на популярной онлайн-витрине.

Анатомия перевозок

Сердце логистики — складской центр. Сейчас работа таких предприятий во многом автоматизирована и требует от человека лишь контроля процессов. Яркий пример — сортировочный центр Amazon, в котором поиском и внутрискладской транспортировкой грузов занимаются роботы, а сортировкой — умная конвейерная лента, которая умеет выборочно отправлять товары на упаковку. Это снижает себестоимость и ускоряет управление запасами.

Кровь логистической системы — транспорт. Эти ресурсы классифицируются в зависимости от дальности перевозок и грузоподъемности. Международные грузы доставляются чаще всего на крупных морских судах, способных размещать на палубе тысячи контейнеров, реже — на грузовых самолетах, таких как Boeing 747-8F. Региональные перевозки производятся в основном грузовиками или по железной дороге. Тип транспорта выбирают в зависимости от того, какой из вариантов перевозки удобнее и дешевле в конкретной ситуации.

После того как готовый товар попал в последний в цепочке распределительный центр, встает вопрос доставки конечному потребителю. В случае классических ритейлеров покупатель сам приходит в магазин и приобретает товар. Доставка до двери потребителя — гораздо менее тривиальная задача, ее пытаются решать все крупные компании из сектора электронной коммерции. Данный этап доставки называется «последняя миля». В этом случае обычно используются небольшие грузовые автомобили, мопеды, велосипеды и даже дроны,

которые сейчас активно применяет американский ритейл-гигант Walmart (WMT).

По данным Mordor Intelligence, в то время как на магистральную перевозку груза приходится весомые 37% расходов на логистику, стоимость последней мили в среднем составляет целых 53% логистических затрат. Диспропорция обусловлена тем, что на заключительном этапе доставки скорость перемещения груза замедляется, а удельная стоимость перевозки возрастает, поскольку небольшие грузы направляются по разным маршрутам. Потребители ожидают все более быстрой и дешевой логистики, поэтому компании активно инвестируют в инновации в этом направлении. Оптимизация последней мили повысит рентабельность бизнеса.

Доставить по-новому

Последний год инвесторы наблюдают влияние изменения цепочки поставок на бизнес и динамику фондового рынка. Так, локдаун в Китае спровоцировал задержки в производстве и дистрибуции, что повлекло за собой пересмотр некоторых корпоративных прогнозов. Страдают и R&D-процессы: недавно появились сообщения о том, что разработка нового iPhone отстает от графика и релиз продукта может быть отложен из-за недостатка комплектующих.

Наличие проблем и несовершенств в логистике формирует спрос на их устранение. Игроки на этом рынке продолжают конкурентную гонку за предоставление наиболее быстрых, удобных и дешевых услуг. Поэтому в фокусе внимания остаются инновационные компании, работающие над построением логистики будущего. Возможно, через несколько лет обычным делом станут беспилотные грузовики, управляемые системами TuSimple (TSP), доставка дронами DroneUp из магазинов Walmart и других ритейлеров, а также быстрые межконтинентальные (или межпланетные!) космические перевозки кораблями SpaceX. Те логистические компании, которые сегодня наиболее активно внедряют инновации, завтра могут стать новыми отраслевыми лидерами.



Источник: shutterstock.com

Контейнерленд

Где хранятся грузы



Юрий Ильин,
старший персональный менеджер
ИК «Фридом Финанс»

Главные логистические центры мира географически распределены неравномерно. Основная часть товарооборота приходится на страны Азиатско-Тихоокеанского региона, поэтому там чаще встречаются логистические объекты-гиганты. О них и крупнейших локальных компаниях складской сферы расскажем ниже.

В воздухе и в море

Наименее востребованный вид грузового транспорта — авиационный, что обусловлено высокой стоимостью фрахта. Наиболее интенсивный трафик отмечается в Восточной Азии и США. Самый масштабный авиагрузовой хаб находится в американском Мемфисе: в 2020 году в этом аэропорту было перевалено более 4,6 млн тонн грузов.

Самый крупный морской порт в мире — шанхайский (CN SHG) с годовой пропускной способностью более 43 млн TEU* и площадью 3619,6 кв. км (втрое больше всего Гонконга). Этот порт, как и многие другие, столкнулся с проблемами в начале пандемии, однако с июля 2020-го рост грузооборота возобновился, что позволило всего за три месяца полностью компенсировать потери первой половины 2020 года.

С другой стороны океана, в 20 км от Лос-Анджелеса, располагается самый крупный порт Северной и Южной Америки площадью 3,5 тыс. га, на которых расположено 27 терминалов совокупной пропускной способностью более 9 млн TEU в год.

И нужен нам берег турецкий

Новороссийский морской торговый порт (NMTP) — крупнейший логистический оператор в России и третий в Европе — 25 февраля попал под санкции ЕС. Европейским компаниям запрещено совершать с ним сделки, поэтому контейнерооборот NMTP в марте составил всего 64 352 TEU (-24% г/г).

Из-за введенных ограничений российские перевозчики ищут альтернативные транспортные пути. Одним из решений могут стать турецкие порты. FESCO (FESH), Рускон, Трансконтейнер уже сообщили о первых отгрузках

в Турцию. Доля транзитной перевалки на конец 2021 года составляла 19% общего грузооборота портов Турции, или 72,4 млн тонн. Поиск альтернативных путей доставки товаров из Азии в Европу и перенастройка российской логистики могут повысить привлекательность транзитной портовой инфраструктуры Турции. Например, в порту Гемлик количество судозаходов в апреле-мае увеличилось в три раза по сравнению с прошлым годом.

Склад 2.0

До недавнего времени немецкая DHL была крупнейшей в мире складской компанией, управляющей более чем 430 комплексами общей площадью 121 млн кв. футов. Однако во время пандемии ее обогнал ИТ-гигант Amazon (AMZN). В 2020–2022 годах он расширил складские мощности более чем на 200 млн кв. футов, удвоив свое физическое присутствие в США.

Лидерство в нетрадиционном для Amazon сегменте сыграло с компанией злую шутку. Поскольку спрос на электронную коммерцию снижается, интернет-гигант столкнулся с проблемой избыточных складских площадей. Их содержание обошлось компании в \$2 млрд, а еще столько же было израсходовано в первом квартале на индексацию зарплат складским работникам. В итоге Amazon впервые за семь лет отчитался об убытках, а не прибыли.

Складской рынок интересен многим проверенным временем игрокам, таким как SAP (SAP), Oracle (ORCL), Siemens (SIE) и Toyota (TM). Сейчас ИТ-гиганты активно внедряют цифровые технологии, которые заменяют ручной труд. Например, запуск роботизированной системы поддержки и управления складским инвентарем Oracle Cloud позволил сократить количество сотрудников компании InkaFarma с 500 до 300 и помог увеличить долю своевременной обработки грузов до 98%.

Рынок автоматизации имеет очень значительный потенциал, так как около 80% складов все еще работают по старинке. По прогнозам экспертов, его объем достигнет \$41 млрд к 2027 году.

* TEU (Twentyfoot Equivalent Unit) — единица измерения груза, равная объему одного 20-футового контейнера

Как работает логистика в США

Закупки

Движение сырья, деталей и компонентов, необходимых для производства

Производство

Распределение материалов в цехах, упаковка и отправка готовой продукции на склад, диспетчеризация поступлений и отгрузок

Продажи

Доставка со складов в торговые точки или пункты самовывоза интернет-заказов

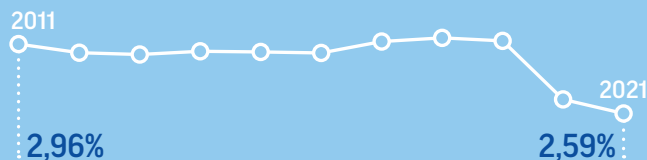
Утилизация / переработка

Перевозка отходов на переработку или в утилизационные центры

Логистические затраты корпораций, 2020 год



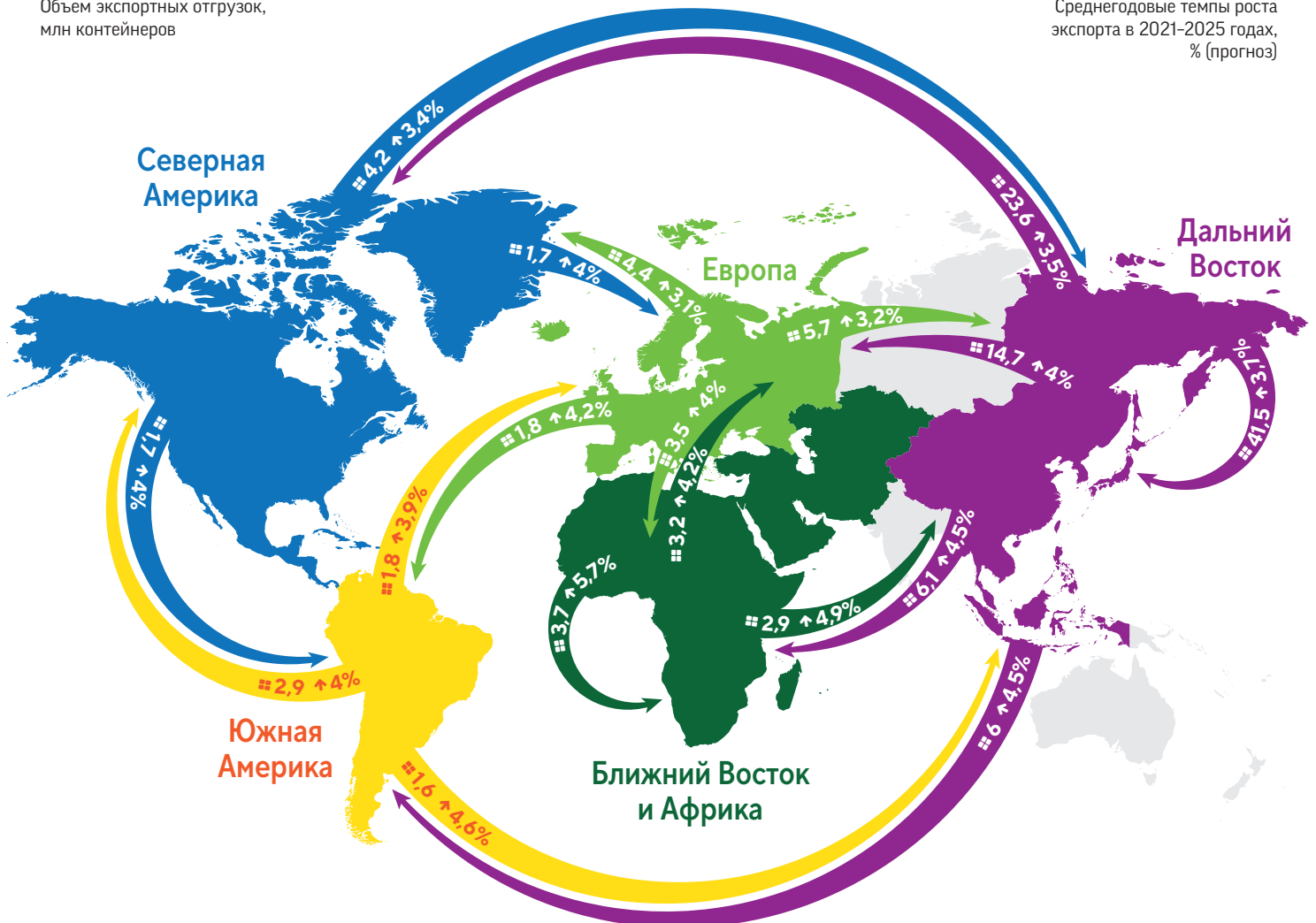
Доля логистики в реальном ВВП США



Объем[■] и темпы роста[↑] экспорта

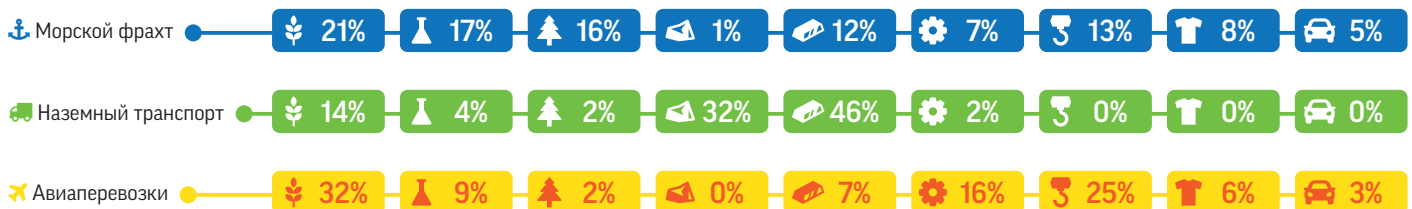
■ Объем экспортных отгрузок, млн контейнеров

↑ Среднегодовые темпы роста экспорта в 2021-2025 годах, % (прогноз)



Источник: DHL

Перевозимые группы товаров



🌾 – зерновые и зернобобовые культуры 🏭 – химическая продукция 🌲 – бумага и древесина ⚒️ – уголь 🚚 – металлы
 ⚙️ – прочие товары 👕 – продукция легкой промышленности 🏠 – продукция тяжелого машиностроения 🚗 – автомобили

Источник: McKinsey

Балкер, танкер, газовоз

Изучаем самые популярные типы грузовых судов



Георгий Волосников,
директор департамента
инвестиционного консультирования
ИК «Фридом Финанс»

Морской способ транспортировки грузов — самый важный и распространенный в международной торговле. По данным ООН, более 80% товаров в мире перевозится по воде, поскольку так намного проще перемещать крупные партии грузов на большие расстояния. Разберем азы морской экономики.

Словарь моряка

Существует несколько видов судоходства, которые различаются в зависимости от условий фрахта (доставки грузов): **трамповое, линейное и торгово-промышленное**. Наиболее распространены трамповые перевозки. К ним относится преимущественно доставка сырья как в сухом, так и в жидком виде. Юридической основой для фрахта является чартер, то есть договор найма судна. Трамповый фрахт делится на следующие подвиды: рейсовые чартеры (для передвижения между портами), тайм-чартеры (аренда на определенное время), бербоут (с возможностью замены экипажа) и димайз (когда фрахтователь получает максимум прав).

Рыночные тарифы для такого типа перевозок публикуются на сайте Балтийской биржи, которая собирает информацию для формирования индексов Baltic Dry, Baltic Clean Tanker и Baltic Dirty Tanker, отражающих спотовые тайм-чартерные ставки фрахта.

Далее расскажем, какие суда используются для транспортировки различных типов грузов.

Балкеры

Это крупные корабли для перевозки насыпных и навалочных грузов, обычно представляющие собой однотипные по конструкции однопалубные суда с большим люком. На них транспортируют продовольственные товары (пшеницу, кукурузу, ячмень, соевые бобы, сахар-сырец и пр.), удобрения, полезные ископаемые (железную руду, каменный уголь, бокситы и др.), металлолом, цемент и т. д.

По грузоподъемности эти корабли делятся на следующие категории.

🚢 **Мини-балкеры** обычно перевозят малые по объему грузы, имеют менее пяти грузовых отсеков, а дедвейт (суммарная масса полезного груза) таких судов не превышает 10 тыс. тонн.

🚢 **Малые балкеры** транспортируют небольшие по объему сыпучие грузы и сталь. Вместимость этих судов также ограничена пятью трюмами, однако дедвейт составляет уже 10–25 тыс. тонн.

🚢 **Handy и Handymax** перевозят зерно, металлы, пиломатериалы, минеральные удобрения. Количество трюмов также составляет пять, а дедвейт — 25–40 тыс. тонн (Handy) и 40–60 тыс. тонн (Handymax). Суда категории Handy были наиболее популярными среди балкеров до появления более крупных Panamax и Post-Panamax, которые позволяют проходить Панамский канал. У Panamax семь грузовых



Балкер MG HAMMOND. Источник: shutterstock.com

отсеков, а их дедвейт составляет 60–120 тыс. тонн. Обычно такие корабли перевозят бокситы, уголь, зерно, руду, фосфаты и пр.

⚓ Из-за крупных размеров суда **Capesize** не могут проходить через Панамский или Суэцкий каналы и вынуждены обогнуть Южную Америку и Африку. Как правило, их дедвейт превышает 150 тыс. тонн. Также существуют рудовозы с максимальной массой грузов до 400 тыс. тонн, обслуживающие глубоководные терминалы. 93% перевозимого такими кораблями груза приходится на уголь и руду.

⚓ **Танкеры** используются для транспортировки жидкостей, в основном сырой нефти и нефтепродуктов. Грузовое помещение этих судов отличается от устройства сухогрузов: подпалубное пространство в танкере разделено продольными и поперечными переборками, образующими ячейки (танки). Их число зависит от величины судна. На подобные перевозки приходится треть торгового судоходства.

⚓ В отдельную категорию также выделяют суда типа **VLOC (Very Large Ore Carrier), VLBC (Very Large Bulk Carrier) и ULOC (Ultra Large Ore Carrier), ULBC (Ultra Large Bulk Carrier)**. Например, VLBC имеет девять грузовых отсеков, а его дедвейт превышает 200 тыс. тонн. Разгрузка такого корабля возможна только с помощью береговых сооружений.

Газовозы

Грузовое помещение газовоза называется газгольдер. Это емкость сферической или цилиндрической формы, куда при низкой температуре закачивается сжиженный газ. Суда, перемещающие по морю газообразные продукты, подразделяются на пять категорий в зависимости от транспортируемого груза и условий перевозки.

⚓ **Корабли напорного типа** устроены наиболее просто и, как правило, имеют небольшую грузоподъемность (4–6 тыс. куб. м). Они перевозят в основном сжиженный газ и аммиак при температуре окружающей среды.

⚓ **Газовозы полунапорного типа** наилучшим образом подходят для транспортировки самых разных газов: винилхлорида, пропилена, бутадиена и др. Такие суда встречаются чаще всего в оживленных прибрежных районах Средиземноморья и Северной Европы. Грузоподъемность варьируется от 3 тыс. до 20 тыс. куб. м.

⚓ **Газовозы рефрижераторного типа** перевозят грузы при давлении, близком к атмосферному, и предназначены для транспортировки значительных объемов сжиженного газа и аммиака. Имеют до шести танков и вмещают 20–100 тыс. куб. м груза.



Газовоз. Источник: shutterstock.com

⚓ **Газовозы СПГ** перевозят большие объемы соответствующего груза в условиях низкой температуры — около -162°C , при которой СПГ кипит при атмосферном давлении. Эти суда вместимостью 125–135 тыс. куб. м обычно обслуживают конкретный проект в рамках долгосрочных контрактов (20–25 лет и более).

Контейнеровозы

Контейнерные перевозки делятся на две основные группы: сборные и целые. Ставка за сборные грузы обычно дороже, чем за контейнер, поскольку комбинирование подразумевает дополнительные расходы со стороны экспедитора по оплате услуг контейнерной грузовой станции.

Объемы перевозимого таким образом груза измеряются не тоннами, а TEU — количеством стандартных 20-футовых контейнеров. Крупнейшее судно этой категории — Ever ACE, построенное Samsung Heavy Industries, вместимостью почти 24 тыс. TEU.

Для отслеживания динамики стоимости фрахта при контейнерных перевозках используются следующие индексы: шанхайский SCFI, индикаторы от S&P Global Platts и Xeneta, международные контейнерные индексы Drewry, а также Freightos и индекс Балтийской биржи (FBX). Все они формируются на основе данных о регулярных рейсах.



Контейнеровоз Ever ACE. Источник: shutterstock.com

Владыки морей

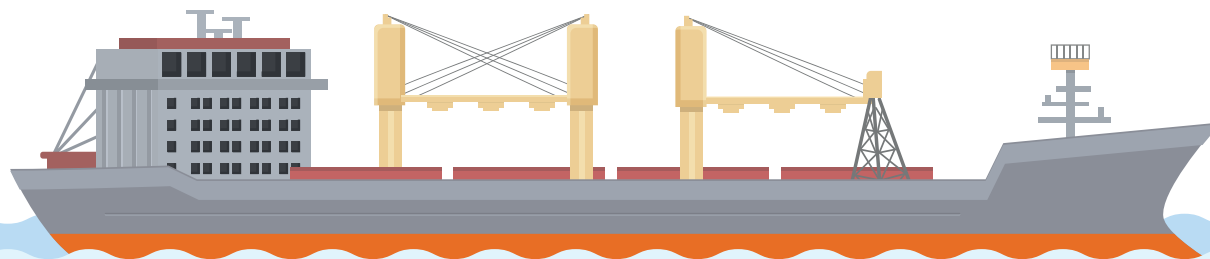
На кого делать ставку инвесторам в сегменте морской транспортировки грузов? Один из крупнейших танкерных перевозчиков — китайская COSCO SHIPPING Energy Transportation Co., торгующаяся на Гонконгской бирже под тикером 1138-HK. На начало 2021 года компания управляла 176 нефтяными танкерами общим водоизмещением 24,81 млн тонн. Кроме того, ее флот включал 41 судно для транспортировки СПГ общей вместимостью 6,42 млн куб. м.

Лидер на рынке контейнеровозов — датская компания A.P. Moller-Maersk A/S (MAERSK.B-DK), имеющая листинг на Копенгагенской фондовой бирже. По итогам 2021 года эмитент управлял 4,3 тыс. контейнеровозов общей вместимостью 4,3 млн TEU.

В пятерку самых крупных производителей торговых судов входят южнокорейские Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, STX Offshore and Shipbuilding, а также японская Imabari Shipbuilding.

Морской транспорт

Структура мирового флота



42,8% Балкеры



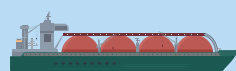
29% Нефтяные танкеры



13,2% Контейнеровозы



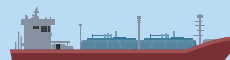
5,1% Прочие специализированные и иные суда



3,6% Газовозы



3,6% Сухогрузы общего назначения

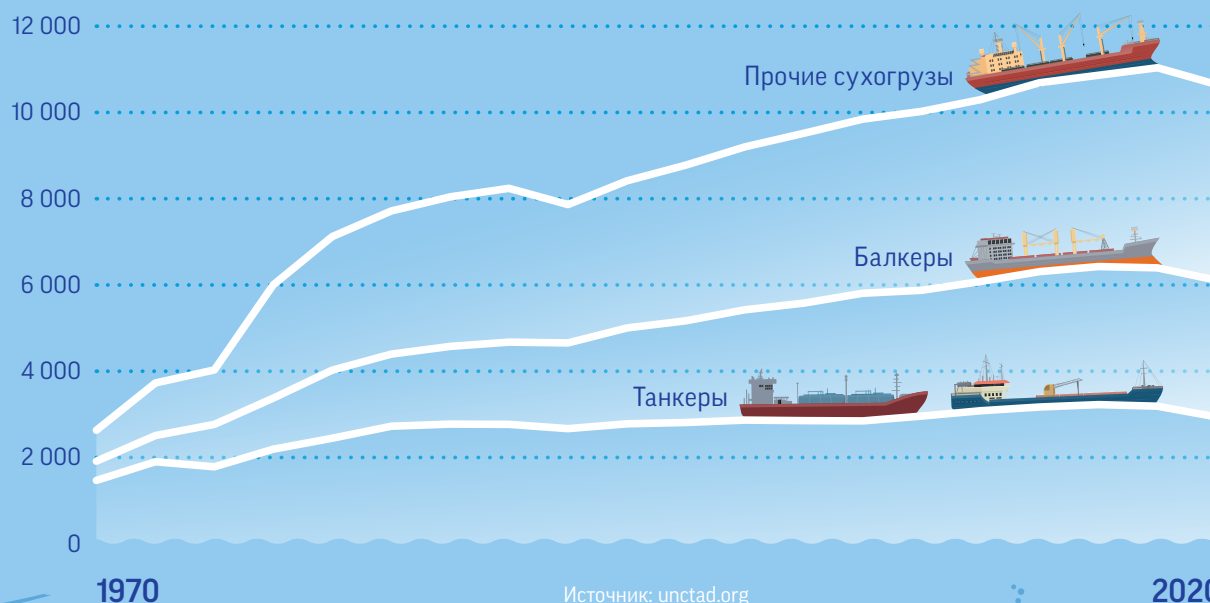


2,3% Танкеры-химовозы

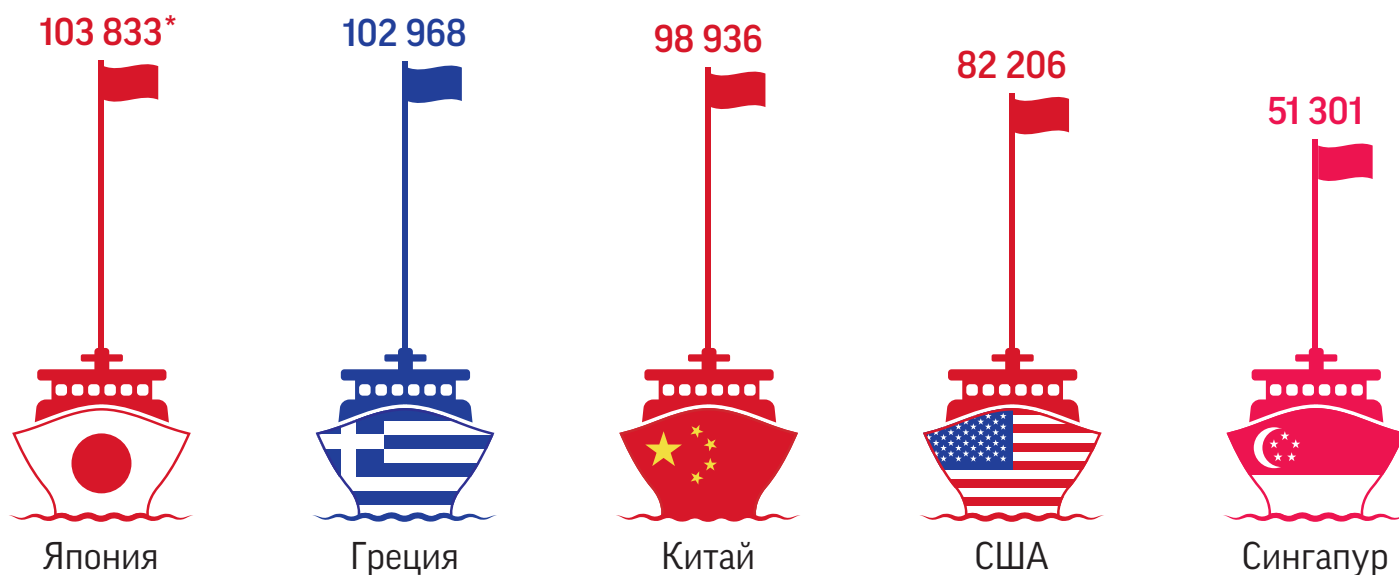


0,4% Паромы и пассажирские суда

Объем международной мировой торговли, млн тонн



Топ-5 судодержащих экономик



*Число судов. Данные по состоянию на 1 января 2021 года

Источник: unctad.org

Главные судоходные пути



- ⚡ — межгосударственные конфликты
- 🌊 — наводнение и засуха
- ⚠️ — аварийность
- ⚡ — шторм
- 🟡 — средний риск
- 🕒 — непредвиденные задержки
- 🌫️ — дымка и туман
- 💀 — пиратство
- 🌟 — теракты
- 🔴 — высокий риск

Пути-дороги

Основные факты о железнодорожной отрасли в Казахстане и мире



Данияр Оразбаев,
аналитик
АО «Фридом Финанс»

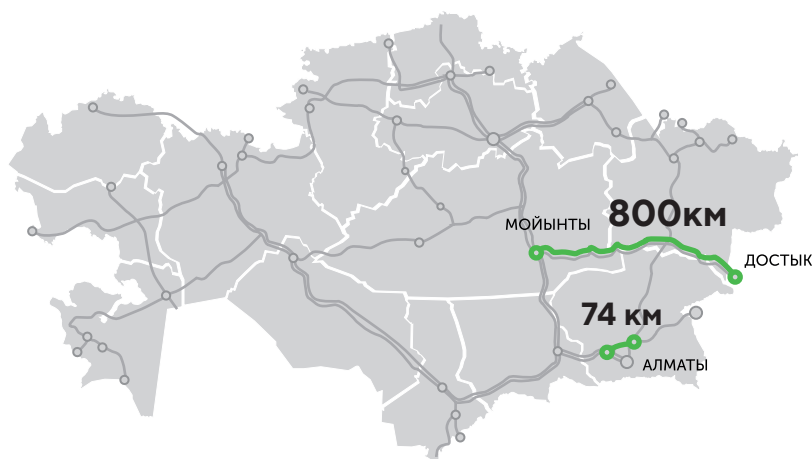
Совокупная протяженность железных дорог в мире — 137 млн км, соответствующая инфраструктура создана в 150 государствах. Крупнейшей по длине путей является ж/д сеть в США. Сегодня ее протяженность составляет почти 258 тыс. км, она объединяет около 700 дорог частных операторов. Крупнейшие компании на этом рынке — Amtrak, BNSF Railway, CSX, Union Pacific. Пассажирооборот американских железных дорог превышает 10,7 трлн пассажиро-километров, а грузооборот — 1,7 трлн тонно-километров. В период расцвета железнодорожных перевозок в Америке протяженность магистралей составляла более 400 тыс. км. Самая короткая национальная дорога находится в Ватикане. Она состоит всего из одной станции и 300 м пути, при этом продолжает работать и используется для грузовых перевозок, а иногда для поездок официальных лиц.

Шпалы, рельсы и транзиты

В Казахстане по итогам 2021 года на долю железнодорожного транспорта приходится чуть более половины общего грузооборота. Без учета трубопроводного

транспорта доля железных дорог в грузообороте составила 65%. В пассажирообороте доля данного вида транспорта составила 11,5%, уступив, как автомобильным, так и воздушным видам транспорта. АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) является основным оператором и владельцем железных дорог. Общая протяженность развернутой длины главных путей Казахстана составляет 21 тыс. км. Страна занимает третье место среди стран СНГ и Балтии по протяженности путей после России и Украины.

Основная часть доходов КТЖ приходится на грузовые перевозки, доля которой составляет 89%. Грузооборот национальной компании в 2021 году составил рекордные 233,3 млрд тонно-километров, что на 0,7% выше уровня 2020 года и на 23% больше уровня 2015 года. В общем грузообороте доля КТЖ в 2021 году составила 78,4%. Большая часть грузооборота национальной компании пришлась на различные виды сырья. Так, доля угля составила 26%, нефтепродуктов — 21%, а различных руд — 15%. Пассажирооборот КТЖ, в свою оче-



Достык - Мойынты (модернизация)

- ▣ Протяженность: 800 км.
- ▣ Период реализации: 2021-2025 годы.
- ▣ Стоимость проекта: 213 млрд тенге.
- ▣ Эффект: увеличение скорости транзитных поездов до 1200 км в сутки, расширение действующего ж/д перехода с КНР.

Обводная станция Алматы

- ▣ Протяженность: 74 км.
- ▣ Период реализации: 2021-2024 годы.
- ▣ Стоимость проекта: 80 млрд тенге.
- ▣ Эффект: сокращение сроков перевозки транзитных грузов на 2 суток.

редь, вырос на 50% г/г в 2021 году и составил 9,5 млн пассажиро-километров. Однако он оказался ниже показателя 2019 года на 32%. Доля КТЖ в общем пассажирообороте составила 75%. Также КТЖ осуществляет транзитные грузоперевозки, доля в выручке которых достигла 32%. Транзит в контейнерах в 2021 году достиг 1,07 млн ДФЭ (20-футовый эквивалент), показав годовой рост в 22%.

Как заработать на железной дороге?

Большинство железных дорог в мире находятся в государственной собственности либо ими владеют непубличные компании. Например, Китайские железные дороги с годовым оборотом более чем 1 трлн юаней принадлежат правительству страны. РЖД также контролируется государством. В 2021 году состоялся IPO Indian Railway Finance Corporation, которая, однако, является дочерней компанией Indian Railway. В свою очередь, IPO КТЖ, о котором так давно говорят, по последним планам, должен был состояться в 2022-2023 гг. Тем не менее несколько месяцев назад было анонсировано, что КТЖ еще не готово к IPO в 2023 году. Было отмечено, что необходимо решить проблемы долговой нагрузки и тарифообразования, прежде чем национальную компанию начнут приватизировать. Обычно к этой мере прибегают, когда отрасль требует огромных средств на модернизацию, а денег у контролирующего акционера, то есть у государства, недостаточно. Большинство публичных железнодорожных операторов находится в США. Крупнейший из них — Union Pacific Corporation (UNP). В корпорации ра-

ботают более 30 тыс. человек, ее капитализация превышает \$130 млрд. Выручка за прошлый год составила \$22,7 млрд, прибыль — \$6,8 млрд. Дивиденд на акцию достиг \$5,2 и около половины чистой прибыли. В России планов по приватизации РЖД или дочерних компаний нет, хотя порой возникает обсуждение подобных перспектив. Пассажирские перевозки дотационны, но грузовой бизнес приносит неплохую прибыль. Одной из первых публичных компаний в этой сфере был «Трансконтейнер», однако сейчас его акции уже не торгуются на бирже, поскольку бизнес полностью консолидирован частным логистическим холдингом. С другой стороны, на Казахстанской фондовой бирже представлены облигации КТЖ, причем в двух валютах. На текущий момент на бирже листингованы 6 тенговых облигаций и одна — в долларах. Тенговые бумаги имеют различные сроки погашения (2024, 2026, 2027 и 2034 гг.), тогда как долларовой выпуск погашается в 2042 году. Эти бумаги по большей части неликвидны, однако одна из тенговых облигаций и евробонд имеют актуальные приказы в биржевом стакане. Согласно им, средняя индикативная доходность долларовой бумаги равна примерно 6,11% годовых. Также совсем недавно, 17 июня 2022 года, КТЖ успешно погасило валютные облигации на общую сумму в 185 млн швейцарских франков. Кроме того, компания планирует привлечь 150 млрд тенге заемных средств новым выпуском облигаций со сроком в 2 года и плавающей ставкой, которая будет зависеть от индикатора TONIA (доходность однодневного РЕПО с государственными ЦБ).



Источник: shutterstock.com

Железнодорожный транспорт

Общий парк подвижных составов

2020 2021



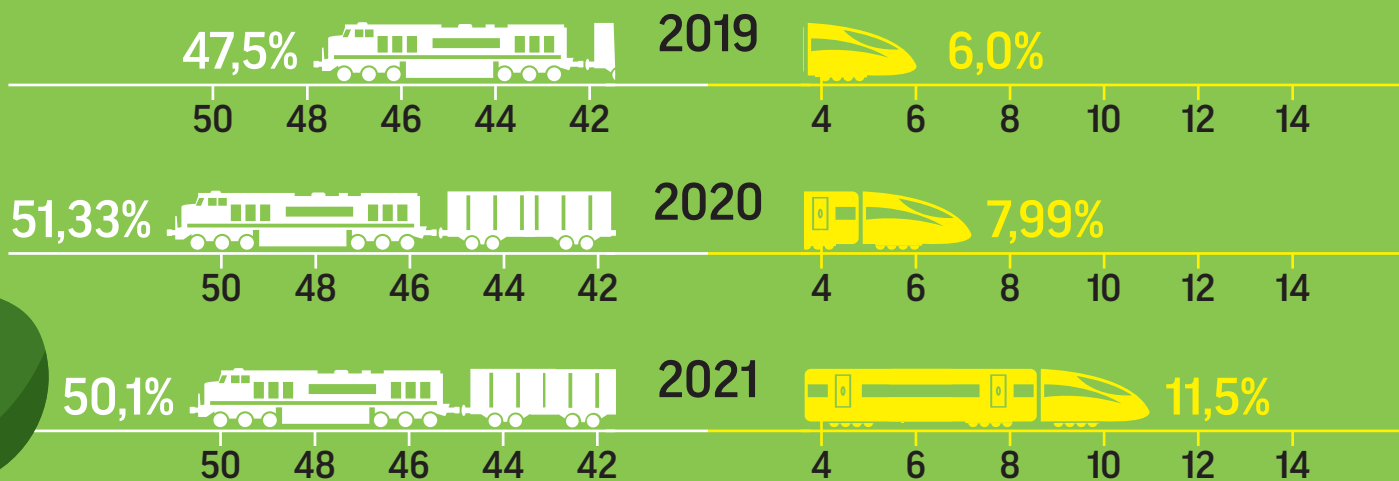
Источник: stat.gov.kz



Доля ж/д транспорта в Казахстане

в общем грузообороте

в общем пассажирообороте



Источник: railways.kz

Топ-5 стран с самыми протяженными железными дорогами

США
226 427 *



Китай
93 250



Россия
87 157



Индия
63 327



Канада
46 688



*Длина путей, км

Источник: unctad.org

1%

негативного воздействия
на окружающую среду в России
оказывает ж/д транспорт

Доля электрификации составов железных дорог Казахстана

Доля электровозов

⚡ 33,5%

Доля электрифицированных ж/д путей

⚡ 40%

Предполетный анализ

Место авиаперевозок в мировой логистике



Вячеслав Степанов,
заместитель директора департамента
по работе с ключевыми клиентами
ИК «Фридом Финанс»

Коммерческая авиация — относительно новый вид транспорта, однако сегодня это один из наиболее популярных и предпочтительных для населения вариантов передвижения. По данным Бюро транспортной статистики США, авиаперевозки занимают второе место после автомобильных. Около 3,88 млрд человек летают на самолетах минимум раз в год.

С годами услуги гражданской авиации становятся все доступнее. Средний билет в США в конце 1995 года с поправкой на инфляцию стоил \$520,4, а в четвертом квартале прошлого года его цена составляла \$327,14.

Кроме того, ежегодно авиатранспортом перевозят грузы на общую сумму \$6 трлн, что составляет примерно 35% мировой торговли в стоимостном выражении. Кстати, пассажирские авиаперевозчики теперь также занимаются доставкой товаров, причем во время коронавирусной пандемии этот бизнес приносил авиакомпаниям до трети выручки.

По воздуху перевозят две группы грузов: генеральные и специальные.

Генеральные грузы не требуют каких-либо дополнительных мер предосторожности или особого обращения во время перевозки. К таким товарам относится большинство потребительских, за исключением мобильных телефонов, планшетов и ноутбуков.

Специальные грузы отличаются особенностями массы, размеров и (или) стоимости, поэтому при их транспортировке должны соблюдаться определенные условия. Особые требования предъявляются к упаковке, маркировке, документации и обработке в рамках транспортной цепочки. К категории специальных относятся животные, а также скоропортящиеся, опасные и влажные грузы. Для обеспечения глобальных стандартов безопасности и сохранности этих грузов в Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) работают три профильных комитета: Совет по опасным грузам (DGB), Рабочая группа по срокам и температуре (TTWG) и Совет по животным и скоропортящимся продуктам (LAPB). Из специализированных логистических компаний лидером в авиадоставке как по количеству самолетов,

так и по пропускной способности, составлявшей 14,23 млрд тонно-милей в 2021 году, является американская FedEx Corp. (FDX). Ее прямой конкурент United Parcel Service (UPS) имеет пропускную способность 10,67 млрд тонно-милей.

Также отметим лидера мирового самолетостроения Boeing Company (BA). В 2020 году авиапарк в США более чем на 40% состоял из бортов этой корпорации. Модельный ряд грузовых самолетов компании сегодня включает несколько линий в зависимости от вместительности и дальности полета, однако наиболее популярными моделями для грузовых перевозок являются модифицированный 757-200, производившийся до 2004 года и вмещающий до 52,6 тонны груза, а также 767-300, способный взять на борт 52,7 тонны. Дальность полета каждой модели составляет 5,8 тыс. и 11 тыс. км соответственно. Значимость авиалогистики усилилась на фоне развития e-commerce, для которой особенно важны сроки доставки отправок. По оценкам экспертов Boeing, грузовой авиатрафик будет расти ориентировочно на 4% в год до 2040-го.



Источник: shutterstock.com

ОСНОВНЫЕ АВИАМАРШРУТЫ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ГРУЗОВ

% международных грузоперевозок,
тонно-километры



↑ Максимальный объем
трафика грузоперевозок

▲ Менее значительный объем
трафика грузоперевозок

📍 Взаимооборот
внутри региона

Ода убыточной позиции

Как относиться к потерям на бирже



Игорь Ключнев,
заместитель генерального директора
ИК «Фридом Финанс»

Неудачные сделки — неотъемлемая часть инвестиций. Отсутствие четкого понимания этого факта препятствует становлению инвестора. Наш материал поможет понять важные аспекты, связанные с убытками.

Страх, жадность, опыт

Первое, что нужно осознать: невозможно собрать портфель, который будет только расти. Периоды спадов неизбежны, и они могут носить затяжной характер. Психологически это сложно принять: нам в принципе не нравятся проигрывать или быть неправыми, а опыт преодоления последствий поражений есть далеко не у всех. Но для успешного инвестирования весьма полезно такой опыт получить.

Зрелые спортсмены вам скажут, что опасность не в том, чтобы проиграть. Страшнее негативная реакция на поражение, которая застревает в сознании и лишает уверенности в себе. Однако важно понимать, что неблагоприятный исход сделки или состязания не отнимает у человека знания и навыки, которые нужны для достижения успеха. Некоторые знаменитые спортсмены доводят болельщиков до белого каления, каждый раз после поражений (которые знакомы и великим!) оптимистично рассказывая примерно одно и то же: «Проиграл, обидно. Но играл-то неплохо и вообще хуже от этого я не стал». И это не просто мантра для самоутешения, а ритуал, поддерживающий уверенность в себе. Без нее побеждать не получится.

Второй важный момент: необходимо контролировать размер потерь. То же самое важно делать с прибылью. Но в моменте это бывает непросто из-за влияния эмоций.

Когда в портфеле прибыльная позиция, часто возникает страх потерять заработанное. Из-за этого инвестор торопится зафиксировать прибыль раньше, чем нужно. А в случае открытой убыточной позиции трейдер зачастую надеется на смену тренда и в итоге «передерживает» ее. Подобное эмоциональное инвестирование приводит к тому, что размер прибыли и убытков становится сравнимым, а доход не растет.

Представьте ситуацию, когда вам удастся заработать по 0,5% в пяти сделках подряд. После этого заключается убыточная сделка, в которой теряется 3%. К сожалению, такая картина не редкость, потому что психологически она вполне комфортна. Мозг будет фокусироваться на том, что вы были правы в пяти случаях из шести, отодвигая на второй план факт потери в одной сделке всей полученной ранее прибыли. На самом деле об успехе сигнализировала бы обратная ситуация, когда единственная прибыльная сделка перекрывает потери по нескольким убыточным. Натренировать навык правильного распределения пропорций поможет регулярный краткосрочный трейдинг.

Не первый — не последний

В завершение — об отношении к длительным спадам на рынке. Они случаются не так часто, а инвестору полезно пережить один или несколько этих периодов, чтобы лучше понять и рынок, и себя.

Конечно, спады могут быть похожими по глубине и срокам, но причины формирования у каждой коррекции свои. Неподготовленный человек воспринимает их уникальность в совершенно фатальном свете. Тому, кто не пережил крахи 2000-го, 2008-го или 2020 годов, произошедшее будет казаться разрушительным и непоправимым для экономики. Однако обычно положение дел не так плохо, как кажется в первый момент.

За развитием событий стоит как минимум внимательно понаблюдать, чтобы увидеть, что за спадом последует рост, а восстановление котировок начинается задолго до реальных положительных изменений в экономике. Важно быть к этому готовым и суметь воспользоваться открывшимися возможностями.



Источник: shutterstock.com

SOFTWARE - INFRASTRUCTURE

SEMICONDUCTORS

MSFT
+2.3%

ADBE
-0.9%

NVDA
+1.6%

AVGO
-1.2%

QCOM

ORCL
+0.9%

INTC
+1.9%

TXN

MU

ADI

SNPS

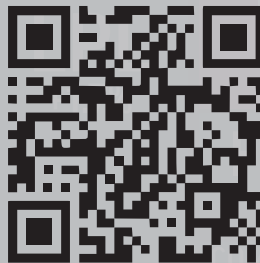
FTNT

INFORMATION TECH

SOFTWARE - APPLI

CONSUMER ELECTRONICS

Знаем фондовый рынок
от А до Z



открыть счет

AAPL
+14.8%

CRM

NOW
-1%

ADSK
-1.2%

CTSH
+1.9%

CDNS
+1.6%

INTU
+1.3%

CTXS

SEMICOND

ELECTR

COMP

AMAT

APH

HPQ

TEL

STX

GPRO

IRBT
+1.8%

+2.1%

LRCX

KLAC

SCIENTIFIC & T

MSI

HPE

TER

FTV

FINANCIAL

CREDIT SERVICES

BANKS - DIVIRSIIFIED

BANKS - REGIONA

CAPITAL MARKET

V
+1.4%

JPM
+1.9%

C

USB
+1.7%

PNC
-1.1%

MS
+2.3%

GS

TFC

KEY

SCHW



**FREEDOM
BROKER**

Публикация адресована неограниченному кругу лиц и является рекламой Freedom Finance Global PLC (<https://www.ffin.global/>) - компании, зарегистрированной и действующей по нормам Международного финансового центра «Астана» (МФЦА). Компания осуществляет: (а) инвестиционную деятельность в качестве принципала и агента; (б) управление инвестициями; (в) инвестиционное консультирование; (г) организацию инвестиционных сделок. Лицензия Комитета МФЦА по регулированию финансовых услуг: AFSA-A-LA-2020-0019 от 20 мая 2020 года. Инвестирование в финансовые инструменты сопряжено с риском и не гарантирует доходность. Прошлые результаты инвестирования не гарантируют будущее получение дохода.

«Идет активная перенастройка бизнеса»

Исполнительный директор компании Pony Express Александр Тимофеев — о настоящем и будущем рынка грузоперевозок



Источник: пресс-служба Pony Express

Как оцениваете ситуацию в секторе международной логистики?

Международные перевозки по-прежнему осуществляются, несмотря на все санкции и ограничения. Мы, как и раньше, можем доставить и отправить посылку в любую страну. Вопрос только в изменившихся маршрутах и удлинившихся сроках доставки. Сообщение со странами ЕАЭС* никак не изменилось. В Армению, Азербайджан, Казахстан грузы доставляются за два-четыре дня, а в Беларусь — в пределах двух суток. С европейскими направлениями чуть сложнее. В большинстве случаев это наземные маршруты, например через Беларусь. Но пробки на границе удлиняют сроки доставки.

Зато с Турцией у нас налажено авиасообщение. С 6 мая Аэрофлот возобновил прямые рейсы в эту страну, что существенно снизило сроки доставки грузов. Мы также отмечаем активный рост спроса на товары из Турции со стороны российских реселлеров и частных лиц. В основном это касается одежды, которая может отчасти за-



Источник: пресс-служба Pony Express

местить ушедшие из нашей страны бренды. В сегменте косметики мы видим интерес к поставкам из Вьетнама, Таиланда и Южной Кореи. Здесь мы тоже сейчас прорабатываем быстрые маршруты.

Назовите основные тренды в логистике.

Основной — это, конечно, диджитализация. В Pony Express мы используем собственные разработки в сочетании с цифровыми продуктами вендоров. Все операционные процессы у нас контролируются через ERP-систему: передача информации о грузах, управление транспортом, расходами. Сейчас мы улучшаем личный кабинет клиента, внедрили чат-бот с возможностью изменять параметры доставки самостоятельно, без привлечения сотрудников клиентского сервиса. Все это помогает оптимизировать логистические процессы.

Мы заинтересованы в развитии внутренних систем, чтобы они были адаптивными и позволяли оперативно интегрировать новых партнеров, будучи при этом максимально безопасными с точки зрения защиты данных наших сотрудников и клиентов.

Второй тренд — это тестирование альтернативных видов транспорта, например электрокаров. Мы убеждены, что за ними будущее, ведь электромобиль экологичен, имеет высокий КПД, относительно прост в обслуживании. Но если говорить о краткосрочной перспективе их внедрения, то мы отмечаем несколько важных моментов. Привычный нам мир значительно изменился с начала 2022 года, назовем это так. Новые вводные могут затормозить развитие рынка альтернативных авто не только в России, но и глобально. Интересный пример: наш отечественный агрегатор Самокат в 2021 году под брендом Vuuk запустил сервис быстрой доставки продуктов в Америке на электросамокатах, где у него не было конкурентов. Однако из-за вводимых в этом году жестких санкций сервису пришлось покинуть рынок.

Даже при всех льготах, которые вводятся для владельцев электромобилей (бесплатные парковки и зарядные станции, освобождение от транспортного налога), есть

ряд сложностей: ограниченный запас хода, неразвитая сеть заправок, долгая зарядка батарей, сложность эксплуатации в зимний период. Сейчас к этому перечню добавляется нехватка запчастей.

Кроме того, размер транспортного средства имеет огромное значение. Выпускаемые сейчас электромобили рассчитаны в основном на перевозку людей, моделей для транспортировки грузов — считанные единицы. Как следствие, тут можно говорить лишь о среднесрочном горизонте планирования. В городской среде использование электрических мопедов довольно эффективно, но вопрос с подзарядкой батарей не решен.

Как изменился ваш бизнес за последние два года?

Этот период был непростым для транспортных компаний. Во-первых, в пандемию резко подорожал авиафрахт, что, в свою очередь, привело к увеличению затрат на логистику из-за нарушений цепочек поставок и транспортных схем.

Во-вторых, на рынок оказало давление экономическое противостояние между Китаем и Америкой и, как следствие, контейнерный кризис. Нарушение контейнерного оборота между крупнейшими портами Китая и Америки увеличило стоимость автомобильного и железнодорожного фрахта. Перевозчики были вынуждены использовать обходные пути взамен морских.

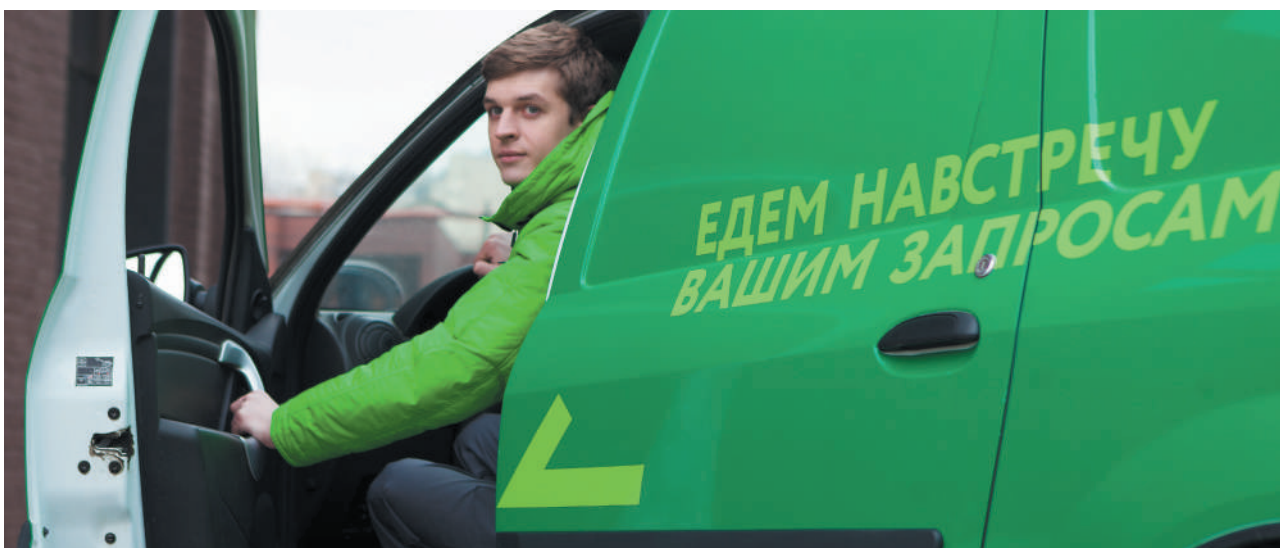
Текущие санкционные ограничения сказались на цене топлива — и это при продолжающемся росте стоимости авиафрахта! Кроме того, в России отмечается труднодоступность авиазапчастей, а это далеко не пять копеек. Также в нашей стране увеличиваются затраты на персонал. В частности, нам приходится выдерживать конкуренцию за курьеров со строительными компаниями и резко разросшимися маркетплейсами. Антиквидные требования и ограничения для въезда мигрантов еще более усиливают ее. Только в 2021 году зарплаты выросли на 30%, что также отразилось на себестоимости наших услуг.

Тем не менее нам удается сдерживать рост цен на доставку за счет оптимизации внутренних процессов. Мы повышали тарифы в марте этого года, но в среднем на 10%. Также за последние два года мы смогли попробовать себя в новой нише и начали развивать мейлфорвардинг-сервисы. Наша платформа PonyMarket позволяет приобрести товары в зарубежных интернет-магазинах и доставить их в Россию, а затем привезти курьером по адресу получателя (домой или в офис). Все это время PonyMarket был нишевым проектом, а сейчас он становится чуть ли не единственным инструментом покупки товаров ушедших из страны брендов.

Но, несмотря на такую выгодную опцию, с марта обороты мейлфорвардинг-сервисов просели. Даже у самых крупных из них объемы упали до 1000 посылок в месяц. Объясняется это введением банковских санкций и, как следствие, сложностями с оплатой у физлиц. Частные клиенты считают, что доставить зарубежные покупки в Россию теперь невозможно. И здесь нужно повышать информированность населения. Мы в своих соцсетях выпускали инструкции, как можно оплатить товары из зарубежного интернет-магазина, и продолжаем рассказывать про наш сервис. Сейчас даже сделали пародию на нас же «Kony Express. Почти как Pony, только импортозамещенный» в социальной сети «Рустаграм», где с юмором рассказываем о сервисе «Кони.Базар».

Каким вы видите будущее логистической отрасли в средне- и долгосрочной перспективе?

Предлагаю вернуться к этому вопросу в начале следующего года. Сейчас бессмысленно делать прогнозы, идет активная перенастройка бизнеса. Если еще в начале года можно было рассуждать о доставке в течение 15 минут, дополнительных бесплатных сервисах для клиентов, то сейчас все силы уходят на восстановление логистических цепочек и поиск новых, а также на сдерживание роста цен на доставку.



Источник: пресс-служба Pony Express

Учимся читать графики

Уровни сопротивления и поддержки



Ержан Жамансарин,
трейдинг-консультант департамента образовательных проектов АО «Фридом Финанс»

На фондовом рынке, как и на любом другом, есть спрос и предложение. Они отображаются на графиках линиями, которые являются одними из самых важных показателей как для трейдеров, так и для инвесторов.

В основе многих методов анализа рынка лежат научные принципы, но рынок бывает нерациональным и не всегда основывается на аналитике. Трейдеры в результате внимательно следят за одной и той же ценой, но реагируют на нее по-разному. Поэтому очень важно иметь свою инвестиционную философию и выстроить собственную торговую систему. Это даст вам преимущество, которое позволит получать на рынке больше прибыли, по сравнению с теми, у кого ее нет.

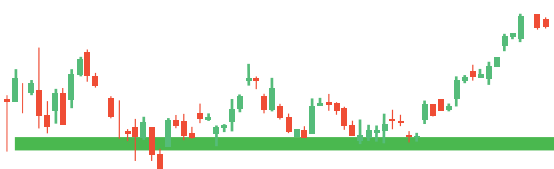
Взаимодействие спроса и предложения

По мере того, как растет предложение определенной ценной бумаги, она обесценивается. С другой стороны, спрос отражает то, насколько актив популярен среди покупателей. Чем выше интерес к ценной бумаге – тем выше на нее цена. По сути, спрос и предложение – это рыночные механизмы, которые отражают заинтересованность участников фондового рынка либо потерю такого интереса к той или иной акции. Эти механизмы работают везде, вне зависимости от того, о каком рынке идет речь.

Спрос и предложение можно представить в виде линий. Они обычно называются линиями поддержки (спроса) и сопротивления (предложения) и являются сильными инструментами технического анализа, которые помогают выстраивать успешные торговые сделки.

Уровень поддержки (линия поддержки)

Уровень поддержки (спроса) всегда располагается снизу графика движения цены. На данном уровне потенциальные покупатели рассчитывают, что предложение уступит спросу в этой ценовой зоне, т.е. покупок будет больше, чем продаж.



Уровень поддержки на примере графика компании Apple.
Источник: ru.tradingview.com

Поэтому снижение цены должно остановиться в этой зоне, после чего произойдет восходящее движение.

Проще говоря, когда цена доходит до уровня поддержки, начинается вал покупок, что, в свою очередь, позитивно отражается на динамике цены.

Уровень сопротивления (линия сопротивления)

Данный уровень отражает поведение продавцов, которое выражено на графике зонами скопления ордеров на продажу. Как правило, на уровне сопротивления цена не пробивается на протяжении определенного периода времени. Если она довольно высока, по мнению участников рынка, то по достижении этой зоны начинаются массовые продажи. Проще говоря, на уровне сопротивления ордеров на продажу больше, чем на покупку.



Уровень сопротивления на примере графика компании Apple.
Источник: ru.tradingview.com

Почему мнение продавцов или покупателей совпадает на определенном ценовом уровне?

В техническом анализе считается, что дело в прогнозе, над которым работает большое количество трейдеров, применяя один и тот же инструмент. Этот прогноз и отражается на графиках в виде соответствующих уровней.

По такому же принципу работают и другие популярные инструменты технического анализа. Это говорит о том, что участники рынка по большей части повторяют свои же действия, отражая то поведение, которое имело место быть в определенный период времени. Важно знать, что на фондовом рынке существует два основных правила: «Покупай дешевле, продавай дороже», если вы на стороне покупателей, но если вы продавец, то работает правило – «Продавай дороже, покупай дешевле». Таким образом, каждый пункт отражает победу той или иной стороны.

Всему этому можно научиться как самостоятельно, так и под руководством профессионалов.

Во Freedom Academy мы создали многоуровневую систему обучения по инвестированию и трейдингу. Актуальное расписание учебных программ доступно на сайте ffin-edu.com.



Клуб.Т

ПРЕМИУМ- ПЛОЩАДКА ДЛЯ БИЗНЕСА

- ✓ КОНФЕРЕНЦ-ЗАЛ
- ✓ КОРПОРАТИВНЫЕ ЗВОНКИ
- ✓ ОБОРУДОВАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДДЕРЖКА
- ✓ РЕСТОРАН И ФУРШЕТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Консьерж-сервис | +7 702 447 7773

Доходная доставка

Чем интересны акции логистических компаний



Наталья Мильчакова,
ведущий аналитик
ИК «Фридом Финанс»

Последние два года оказались непростыми для мировой экономики, однако акции транспортного сектора показали впечатляющий рост. Котировки многих отраслевых эмитентов обогнали индекс S&P 500, а некоторым удалось увеличить капитализацию в несколько раз. Насколько привлекательны этот сектор и его ведущие игроки для инвестиций сегодня? Рассмотрим особенности бизнеса, динамику и финансовые результаты восьми глобальных лидеров логистического рынка.

Быстрее, выше, современнее!

Federal Express (FDX), или FedEx, была основана в 1973 году в Мемфисе (штат Теннесси) и изначально ориентировалась только на американский рынок услуг курьерской и почтовой доставки. Сегодня FedEx обслуживает клиентов более чем в 220 странах. Компания объединяет четыре крупнейших бизнес-сегмента:

- ✔ FedEx Express — внутренние и международные службы курьерской доставки почты и товаров
- ✔ FedEx Ground — наземная транспортировка мелких грузов
- ✔ FedEx Freight — услуги перевозок крупных грузов на любые расстояния
- ✔ FedEx Services — услуги в секторе b2b (маркетинг, управление логистикой, бэк-офис и т. д.).

Важное событие произошло в жизни FedEx в 2015 году, когда она договорилась о приобретении нидерландской TNT Express, что позволило объединенной компании к 2021 году нарастить выручку и EBITDA до \$83,96 млрд и \$9,65 млрд соответственно. С учетом этой сделки обороты и EBITDA корпорации в среднем росли на 7% и 5% в год в течение последних пяти лет.

United Parcel Service (UPS) начала работу в Сизтле в далеком 1919 году. Сегодня это один из лидеров в области доставки грузов, ежедневно отправляющий своим клиентам 25,2 млн посылок из более чем 220 стран. Авиапарк UPS на начало второго квартала 2022 года насчитывал 595 самолетов.

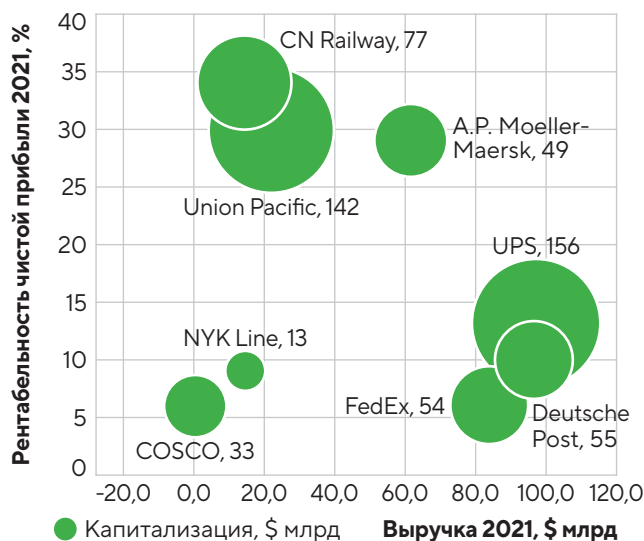
В 2021 году выручка UPS выросла на 15%, до \$97,27 млрд, при почти десятикратном увеличении чистой прибыли,

достигшей \$12,9 млрд. Чистый денежный поток удвоился, составив \$11,18 млрд. За последние пять лет доходы и EBITDA эмитента в среднем росли на 8% и 10% в год соответственно.

Логистический лидер Европы — *Deutsche Post (DPW)*, акции которой представлены как на немецкой бирже, так и на внебиржевом рынке США. Два бренда компании — Deutsche Post и DHL — хорошо знакомы почти всем в Старом Свете. В 2021 году эмитент смог нарастить выручку на 23%, до \$92,9 млрд, расширяя бизнес в среднем на 6% в год за последние пять лет.

Зарабатывая 28% совокупного дохода в сегменте экспресс-доставки посылок, компания активно развивает и новые направления деятельности, включая электронную коммерцию. В настоящий момент они приносят Deutsche Post 26% совокупной выручки. На конец 2021 года объем чистых активов составлял внушительные

Сравнение логистических компаний по выручке и рентабельности чистой прибыли, 2021 год



Источники: отчетность компаний, оценки аналитиков ИК «Фридом Финанс»

\$40,7 млрд, а чистые денежные потоки в среднем росли на 23% в год в течение последних пяти лет.

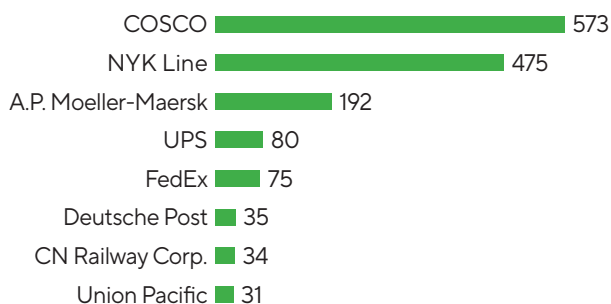
О тех, кто в море

Компания A.P. Moeller-Maersk (MAERSK A; MAERSK B) была создана в 2003 году путем слияния двух крупных датских грузоперевозчиков, созданных еще в начале XX века семьями Мёллер (Moeller) и Мёрск (Maersk). Сегодня компания перевозит по морю 19% всех контейнеров в мире. Столь сильные позиции позволяют MAERSK наращивать выручку и EBITDA в среднем на 15% и 47% в год в течение последних пяти лет. Показатели за 2021-й еще более впечатляющие: доходы повысились на 55%, до \$61,79 млрд, EBITDA выросла втрое, до \$24,04 млрд, а чистая прибыль увеличилась в 6,2 раза, до \$18 млрд.

Еще одна широко известная транспортная компания — COSCO Shipping (CICOY). Она входит в десятку крупнейших в мире операторов морских терминалов и портов, управляя объектами в Нидерландах и Испании. В 2020 году бизнес был выкуплен инвесторами из Гонконга. Несмотря на реструктуризацию, начавшуюся после смены собственника, компания смогла нарастить выручку в 2021 году на 32%, до 4,53 млрд гонконгских долларов (HKD), несмотря на снижение чистой прибыли на 13%, до 303,6 млн HKD.

Из публично торгуемых локальных компаний особый интерес представляет японский перевозчик грузов Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, или NYK Line (9101). Это старейшая судоходная компания Японии, образованная в 1885 году. Сегодня NYK Line делает ставку на инновации и зеленые технологии, позволяющие снижать углеродные выбросы. Весной текущего года принадлежащее компании коммерческое грузовое судно впервые

Рост акций компаний сектора логистики, май 2020 — май 2022, %



Источник: портал tradingview.com

совершило рейс под управлением искусственного интеллекта. Корабль преодолел 500 морских миль в Токийском заливе.

Несмотря на активные инвестиции в новейшие разработки, NYK Line за 2021 год нарастила операционную прибыль вдвое, при этом увеличив EBITDA на 19,3%, до 170,3 млн иен.

Под стук колес

Группа Union Pacific (UNP) — один из старейших операторов железнодорожных перевозок США и старожил биржи NYSE. Union Pacific Railroad (UPR), основная операционная компания группы, — одно из важнейших звеньев не только в американской, но и в глобальной цепочке поставок сырья и товаров. UPR обеспечивает доставку грузов по железной дороге в 23 штата, покрывая две трети страны.

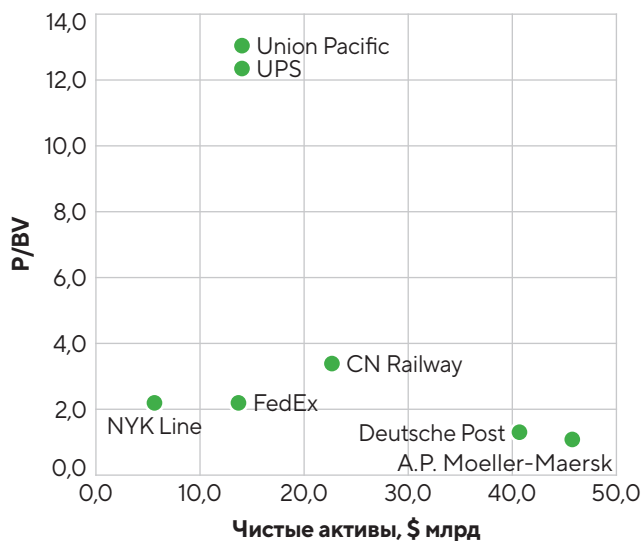
Более 60% выручки компания зарабатывает в США, 11% дохода ей обеспечивают перевозки в Мексику, остальное приносит канадское направление. В последние пять лет группа стабильно остается прибыльной, генерируя положительный денежный поток.

Canadian National Railway Company (CNI), образованная в 1919 году, сегодня управляет одной из самых протяженных железных дорог Северной Америки — от Атлантического до Тихоокеанского побережья, от Канады до Мексики. На рынке железнодорожных грузовых перевозок в своей родной стране CN Railway Corporation занимает 65%. За последние пять лет выручка компании стабильно увеличивалась в среднем на 2% в год, что для зрелого рынка ж/д перевозок вполне обычное дело. При этом показатели рентабельности у эмитента гораздо более выдающиеся: в 2021-м CNI заработала \$4,9 млрд чистой прибыли (+37% г/г) при выручке \$14,5 млрд (+5% г/г), что соответствует очень высокой рентабельности чистой прибыли 34%.

Зрелые инвестиции

Рост мирового грузооборота позволит перечисленным компаниям сектора демонстрировать сильные финансовые показатели в течение как минимум нескольких ближайших лет. Это станет хорошей основой для выплаты щедрых дивидендов.

Сравнение компаний отрасли логистики по показателю P/BV* и чистым активам, 2021 год



Источники: отчетность компаний, оценки аналитиков ИК «Фридом Финанс»

*P/BV (Price to Book Value, или цена/балансовая стоимость) — коэффициент, который показывает отношение рыночной цены акции к балансовой стоимости

Маршрут в будущее

Технологии, инновации
и стартапы в логистике



Артём Репников,
персональный менеджер
ИК «Фридом Финанс»

Пандемия COVID-19 вывела логистическую отрасль в совершенно новую реальность.

Электронная коммерция неуклонно вытесняет обычный шопинг, что стимулирует поиск новых решений для минимизации затрат на доставку товаров.

Рассмотрим приоритетные для развития логистической отрасли в ближайшие годы направления.

✔ **IoT (Internet of Things).** Интернет вещей позволяет передавать данные по Сети без вмешательства человека, например, как в системе «умный дом». Использование IoT в логистике повышает прозрачность поставок, производительность и эффективность управления запасами.

В Cisco считают, что доход IoT через 10 лет приблизится к \$8 трлн, из которых \$1,9 трлн обеспечит оптимизация цепочек поставок.

Теперь — к стартапам.

Fleetroot. Компания из ОАЭ, разработавшая платформу интернета вещей для мониторинга состояния автопарка, контроля за расходом топлива и оптимизации маршрутов доставщиков.

Ambrosus. Белизский стартап, создавший решение для отслеживания поставок продуктов питания и медикаментов. Технология блокчейн обеспечивает контроль качества и подлинности товаров.

✔ **ИИ (искусственный интеллект).** Алгоритмы ИИ в сочетании с машинным обучением повышают эффективность работы в условиях колебаний спроса, позволяют прогнозировать его динамику и оптимизировать расходы. Также ИИ применяется для автоматизации доставки и ускорения обработки больших объемов данных.

TNX Logistics. Немецкий разработчик ПО для анализа предложений операторов и автоматического принятия решений о распределении тендеров на логистические услуги.

Adiona. Австралийский стартап, предлагающий ПО для оптимизации логистических процессов

и издержек с учетом погодных условий и трафика, а также потребности в рабочей силе.

✔ **Роботизация.** Интеграция робототехники в логистику повышает скорость и точность ее процессов, на складах все чаще используют коллаборативных роботов.

Canonical Robots. Испанский производитель роботов для комплектации, погрузки и упаковки заказов.
Actimai. Разработчик систем автоматизации процессов (RPA), позволяющих устранять человеческие ошибки и снижать накладные расходы.

✔ **Доставка последней мили.** Последний этап доставки обычно сопряжен с наибольшими затратами, и от него напрямую зависит удовлетворенность клиента, которую может значительно снизить опоздание, в частности из-за интенсивного трафика.

Manna. Ирландский стартап, предлагающий ресторанам услугу доставки дронами, летающими на высоте 80 м со скоростью 80 км/ч, что позволяет решить проблему пробок.

AirLocker. Американский производитель постаматов, управляемых с использованием IoT и облачных технологий. Доступ к ячейкам осуществляется с помощью карт бесконтактной оплаты, цифровых кодов и др.

✔ **Big Data.** По подсчетам экспертов, к 2028 году рынок больших данных вырастет почти втрое, до \$115,13 млрд. Большинство лидеров логистической отрасли планируют инвестиции в разработку аналитических моделей для оптимизации маршрутов, минимизации рисков и прогнозирования.

Nautilus Labs. Американский разработчик решений для экономии горючего и расчета оптимальной скорости на основе анализа статистики рейсов морских перевозчиков.

FACTIC. Стартап из США, разработавший платформу SaaS* на основе ИИ для прогнозирования продаж в пищевой промышленности.



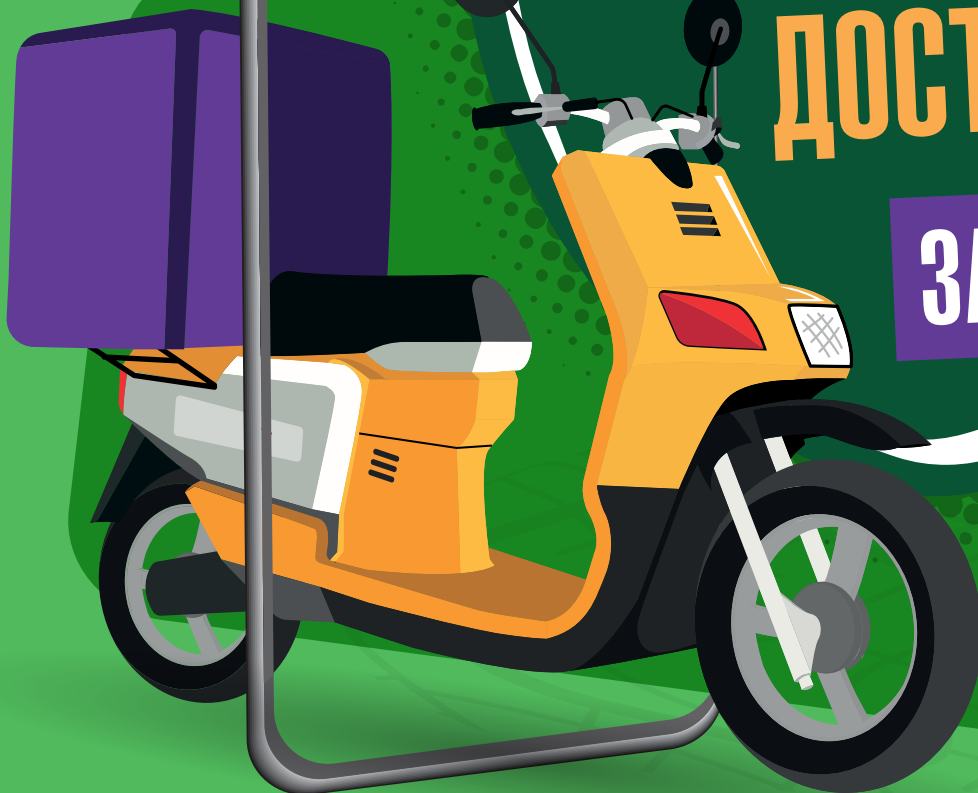
**FREEDOM
MOBILE**

**ОТ ДВЕРИ
ДО ДВЕРИ**

СМАРТФОН

**С БЫСТРОЙ
ДОСТАВКОЙ**

ЗА 90 МИНУТ



0•0•24
fmobile.kz

Дело в трубе

Как устроена мировая система перекачки нефти и газа



Сергей Пигарев,
старший аналитик
ИК «Фридом Финанс»

Трубопроводный транспорт стал одним из основных факторов развития мировой нефтегазовой отрасли благодаря низким удельным издержкам. Экономически обоснованная добыча и доставка природного газа до потребителя невозможна без разветвленной сети газопроводов. В этой статье мы разберем основы функционирования трубопроводной индустрии и проанализируем перспективы инвестиций в ее лидеров.

География и цифры

Первые нефтепроводы появились в 1860 годах в Пенсильвании, США. В 1862 году на скважине Phillips был построен экспериментальный открытый нефтепровод из пилломатериала, позволявший перемещать сырье всего на тысячу футов. Первый металлический нефтепровод появился в 1865 году. Его протяженность составила пять миль, по нему транспортировалось до 2 тыс. баррелей сырья в сутки.

В Российской империи первый нефтепровод был построен в 1879 году. Он пролегал от Балаханского нефтяного месторождения на Апшеронском полуострове до пригорода Баку Черный город. Проектная мощность составляла 80 тыс. пудов (1310 тонн) в сутки, а длина — 9 км. Нефтепровод был построен по заказу «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель».

Сегодня наиболее развитой трубопроводной инфраструктурой для транспортировки углеводородов обладают страны, в которых активно ведется добыча неф-



Источник: shutterstock.com

ти и газа. Для построения такой сети требуются существенные затраты, поэтому окупаемость подобных проектов возможна только при больших объемах прокачки. Лидером по протяженности трубопроводов (2,2 млн км) являются США. На втором и третьем местах расположились Россия (0,26 млн км) и Канада (0,1 млн км). Кроме того, Штаты занимают первое место по добыче жидких углеводородов и природного газа, а также по объемам производства и потребления топлива.

Виды и типы трубопроводного транспорта

Трубопроводы делятся на транспортирующие жидкости (нефть, нефтепродукты, сжиженные газы) и газопроводы. Можно выделить магистральные и локальные трубопроводы (технологические), а также инфраструктуру по сбору углеводородов «со скважины» (промысловые). Магистральные трубопроводы используются для транспортировки углеводородов от места их добычи до перерабатывающих мощностей и основных районов потребления. В США действуют и магистральные трубопроводы для нефтепродуктов, так как добыча и мощности по переработке сосредоточены в Техасе, а наиболее активно потребляют топливо в мегаполисах.

Давление в трубах, по которым идет нефть, составляет от 4 до 6,4 МПа, для газа — до 7 МПа. Современная инфраструктура может выдерживать давление до 10 МПа. Для транспортировки жидкости и газа по пути следования трубопроводов устанавливаются нефте- и газоперекачивающие станции. Сухой газ транспортируется только по газопроводам. Доля поставляемой по трубопроводам жидкости различается по странам. Например, в США такой способ используется для 70% нефти и нефтепродуктов. Потери при этом методе транспортировки минимальны, а ее стоимость почти втрое ниже, чем в случае перевозки в цистернах.

Наиболее развитая инфраструктура для транспортировки углеводородов на экспорт создана в России. Основные объекты этой сети — крупнейшие в мире системы нефтепроводов «Дружба» и «Восточная Сибирь — Тихий океан», газопроводы Газпрома для поставок сырья

в Европу и Китай. Другие крупные страны-производители (США, Саудовская Аравия) осуществляют экспорт в основном морским путем.

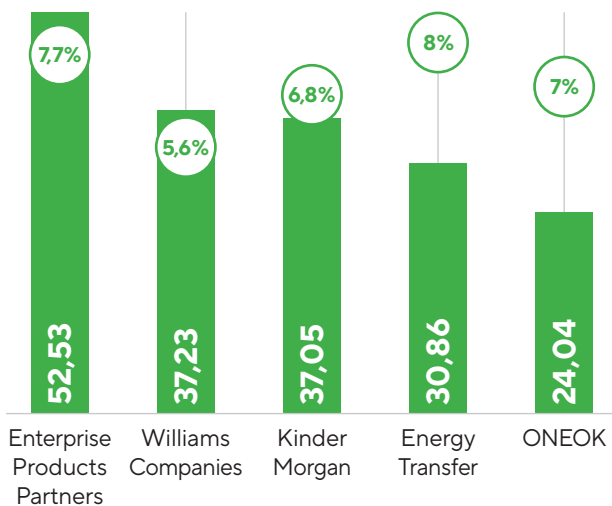
Кто торгуется на бирже

В России магистральные трубопроводы принадлежат естественной монополии Транснефть (TRNFP), 100% обыкновенных акций которой принадлежит государству. Газопроводной инфраструктурой владеет Газпром (GAZP), более 50% которого находится в собственности правительства. Локальная логистическая инфраструктура (трубопроводы, хранилища и др.) принадлежит добывающим компаниям.

В США и Канаде преобладает частная форма владения трубопроводной инфраструктурой, при этом в Штатах отрасль менее концентрирована. В обеих странах существуют как аффилированные компании, которые принадлежат добывающим и перерабатывающим предприятиям, так и независимые игроки. Они собирают, транспортируют и хранят углеводороды.

Инвестиции в акции инфраструктурных компаний можно отнести к консервативным. Большинство контрактов на транспортировку и хранение углеводородов заключается с платежами за резервируемую мощность, которые поступают независимо от фактически использованного объема. В этой связи финансовые результаты представителей трубопроводной индустрии достаточно стабильны. Кроме того, такие корпорации выплачивают высокие дивиденды. Средняя доходность дивиденда пяти крупнейших компаний из США превышает 7% годовых. Схожие показатели у канадских инфраструктурных игроков. Крупнейшие из них Enbridge (ENB) и TC Energy (TRP) обеспечивают своим акционерам дивидендную доходность 6,6% и 5,7% соответственно.

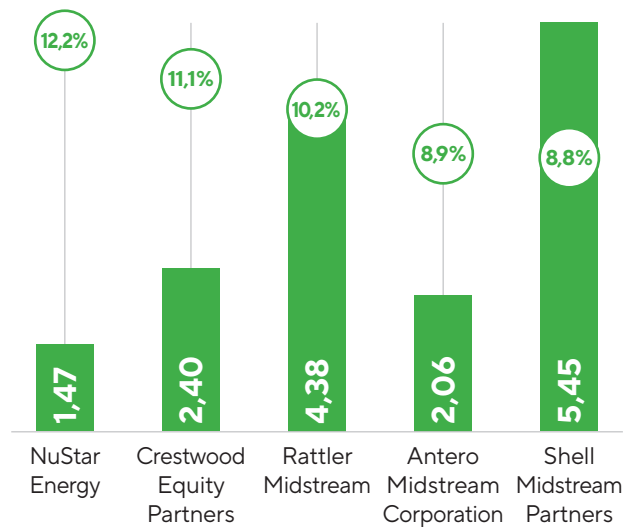
Топ-5 независимых инфраструктурных компаний США по капитализации



● Капитализация, \$ млрд ○ Дивидендная доходность

Источник: FactSet

Топ-5 инфраструктурных компаний США по дивидендности

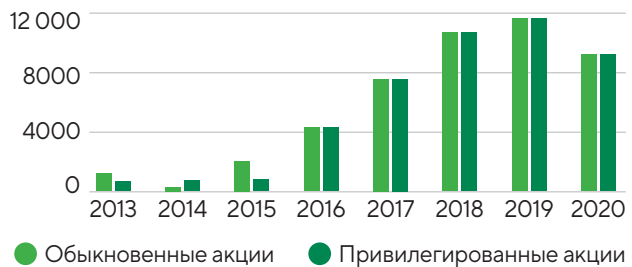


● Капитализация, \$ млрд ○ Дивидендная доходность

Источник: FactSet

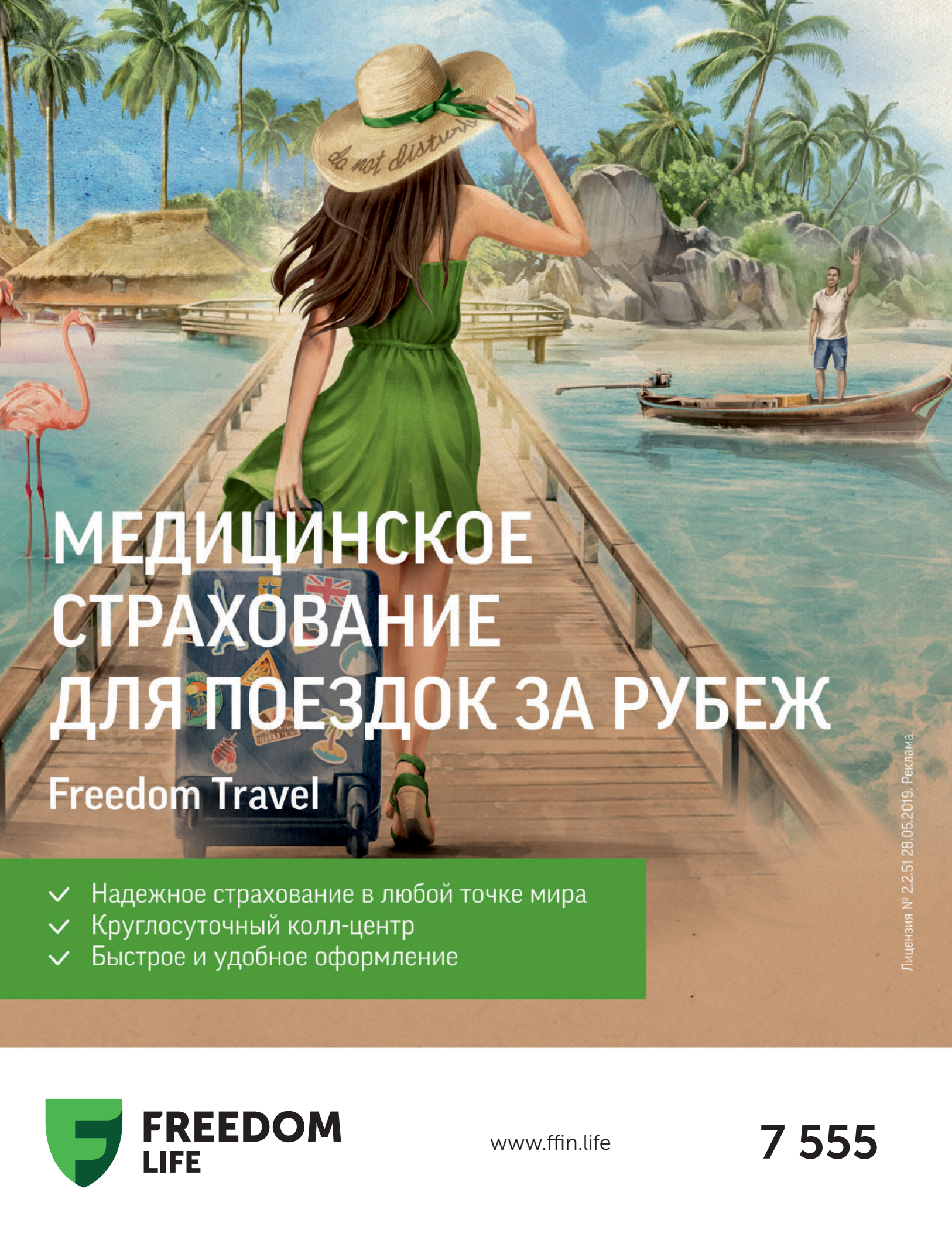
В России существует единственная независимая инфраструктурная компания — Транснефть, однако инвесторы могут приобрести только ее привилегированные акции. В 2013-м и 2015 году дивиденд по префам оказался ниже, чем по обычке, что вызвало разочарование у миноритарных акционеров. Тем не менее после распоряжения правительства, предписывающего госкомпаниям начислять дивиденды в размере не менее 50% чистой прибыли по МСФО, эти выплаты существенно увеличились, а их размер для обыкновенных и привилегированных акций сравнялся.

Дивиденды по акциям Транснефти, руб.



● Обыкновенные акции ● Привилегированные акции

Несмотря на это, консервативным инвесторам в текущих внешнеполитических условиях стоит предпочесть покупку акций иностранных эмитентов. Минэнерго США прогнозирует увеличение добычи нефти до 12,5 млн баррелей в сутки в декабре 2022 года (+7,5% г/г) и до 13,3 млн в декабре 2023-го (+6,5% г/г). Объемы добываемого газа повысятся на 2,8% и 2,7% соответственно. Это улучшит показатели инфраструктурных компаний США, которые, в свою очередь, продолжат платить высокие дивиденды.



МЕДИЦИНСКОЕ СТРАХОВАНИЕ ДЛЯ ПОЕЗДОК ЗА РУБЕЖ

Freedom Travel

- ✓ Надежное страхование в любой точке мира
- ✓ Круглосуточный колл-центр
- ✓ Быстрое и удобное оформление

Лицензия № 2.2.51 28.05.2019. Реклама



**FREEDOM
LIFE**

www.ffin.life

7 555

Фрахт по расчету

От чего зависят цены на логистику



Алия Галимова,
старший персональный менеджер
ИК «Фридом Финанс»

Для перевозки груза из точки А в точку Б учитывают его объем и ценность, дальность маршрута и специфику условий перемещения, тип и доступность транспортных средств, а также стоимость экспедиторских, страховых и таможенных услуг. Цена страховки и комплектации зависит от объема, сроков и условий хранения. Затраты на международные перевозки также определяются с учетом количества пересекаемых госграниц и условий оплаты транзита. Сократить себестоимость транспортировки втрое позволяет регистрация кораблей под «дешевыми» флагами Панамы, Либерии, Мальты, Кипра или Багам.

Морские перевозки наименее затратны, но их тарифы во многом определяют геополитическими факторами. При наеме нефтяных танкеров обязательно их страхование от угроз вооруженных столкновений или пиратства. При усилении внешнеполитических рисков стоимость страховки растет как минимум на 15%. Из-за текущего конфликта в Восточной Европе взносы на перевозку российской нефти через Черное море подскочили на 400%, что обусловило повышение цены найма судна в 1,5 раза.

Фрахтовый трейдинг

В этой индустрии работает ряд онлайн-платформ для обмена данными о динамике спроса, фрахтовых ставках, отражающих стоимость найма различных видов транспорта и условия договоров. Свойственная тарифам на услуги логистики волатильность подогревает интерес к спекуляциям. Как следствие, появляется потребность в риск-менеджменте.

Одним из инструментов хеджирования колебаний цен в цепочке поставок выступают деривативы на фрахт: фьючерсы, свопы и форвардные фрахтовые соглашения (Forward Freight Agreements, FFA). На их основе заключаются краткосрочные (спотовые) и долгосрочные сделки.

При определении стоимости и сроков соглашений участники рынка ориентируются на индексы международных фрахтовых и торговых бирж. Самая крупная

из них — Международная морская биржа (International Maritime Exchange, IMAREX). Она осуществляет клиринг и расчеты по производным контрактам на перевозку, обеспечивает прозрачность сделок и публикует данные по рынку.

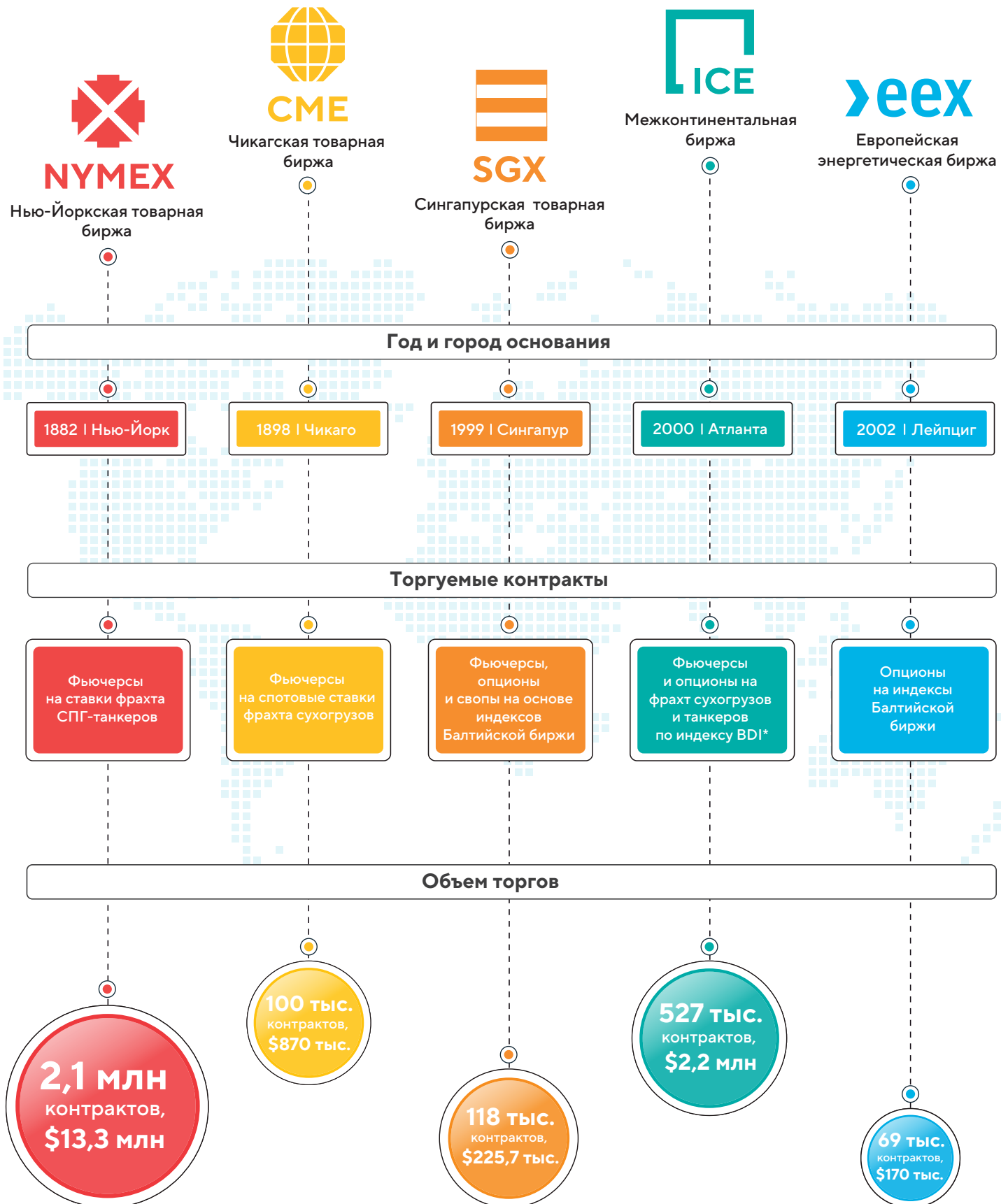
Из-за фрагментированности индустрии перевозок, острой конкуренции и отсутствия стандартизации большинство логистических компаний зависят от рыночных цен при установлении тарифов на свои услуги. Правила игры в секторе во многом определяют ситуация на товарно-сырьевых и финансовых рынках. Размеры процентных ставок зависят от кредитных условий и стоимости финансирования бизнеса, а динамика валютных курсов влияет на доходность экспорта и импорта.

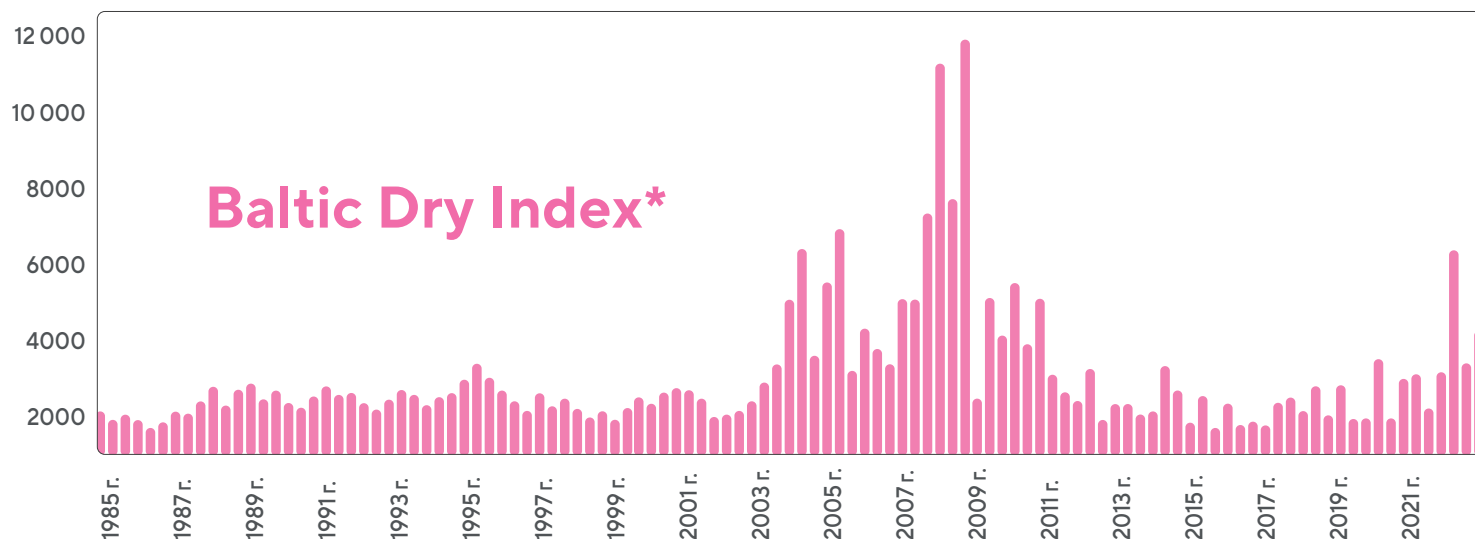
Сезонные колебания потребительской и деловой активности формируют спрос на логистические услуги. Затраты на перевозки минимум на 35% зависят от цен на металлы, полупроводники и топливо. Из-за высокой стоимости техобслуживания самый дорогой способ транспортировки — это авиаперевозки. В условиях энергетического кризиса стоимость авиатоплива в США к апрелю 2022-го выросла на 82% г/г. Транспортировка тонны груза по воздуху подорожала почти вдвое, до \$8000, против \$1500 при перевозке морем.

Чтобы сэкономить, большинство компаний выбирают комбинации разных видов транспорта. В условиях пандемии в 2020 году спрос на электронную коммерцию и доставку товаров «до двери» вырос на 25%, сильный импульс получило развитие интегрированной логистики — 5PL (Fifth Party Logistics). Работающие по этой модели eBay (EBAY), Amazon (AMZN), Aliexpress регулируют полный цикл поставок на основе автоматизации, облачных технологий и алгоритмов анализа больших данных. Цифровизация и интеграция повышают гибкость и устойчивость логистических процессов. Особенно это важно в экстраординарных условиях повышенного спроса или в кризисных ситуациях.

ЭКОНОМИКА ЛОГИСТИКИ

Международные биржи, обслуживающие фрахтовые деривативы

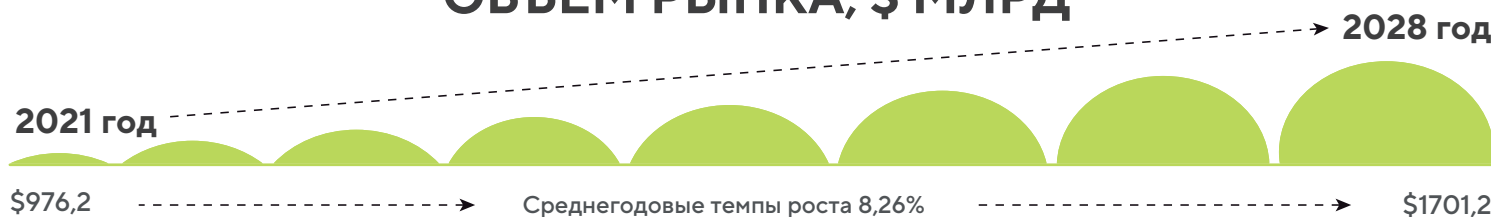




ТОП ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ**



ОБЪЕМ РЫНКА, \$ МЛРД



*Baltic Dry Index (BDI) отражает динамику ставок фрахта контейнерных судов по 20 основным морским маршрутам. Рассчитывается и публикуется Балтийской биржей

**Согласно данным FactSet

Источник: Fortune Business Insights
***Выручка за последние 12 месяцев

Транспортные ETF

Что нужно
знать инвестору



Владимир Попов,
персональный менеджер
ИК «Фридом Финанс»

Логистика — кровеносная система мировой экономики. Бесперебойная работа этой сферы предполагает взаимодействие множества компаний: транспортных, складских, ИТ и других. Глобальная логистическая инфраструктура оценивается экспертами в \$6 трлн и представляет большой интерес для инвесторов.

Публичных компаний на этом рынке так много, что порой тяжело выбрать лучший объект для вложений. В этом случае на помощь приходят ETF — биржевые фонды, которые позволяют инвестировать в портфель бумаг определенной индустрии.

Далее рассмотрим крупнейшие ETF* сферы логистики и разберем их особенности.

✓ iShares US Transportation ETF (IYT)

Запущен в 2003 году, на сегодня стал крупнейшим биржевым фондом этого сектора с портфелем из 52 бумаг. Среди них есть как классические отраслевые

игроки — авиа- и железнодорожные перевозчики, так и молодые технологические компании. Крупнейшие вложения фонда — Union Pacific Corporation (18,59%), United Parcel Service (акции класса B; 18,11%) и CSX Corporation (7,54%).

Объем активов фонда под управлением на 24 июня 2022 года — \$780 млн, комиссия за управление — 0,42% годовых.

✓ SPDR S&P Transportation ETF (XTN)

Этот фонд отслеживает динамику индекса S&P 500 Transportation Select Industry Index. Более 60% инвестиций приходится на акции транспортных и авиакомпаний. ETF хорошо диверсифицирован: доля одной акции в нем не превышает 2–2,5%. Крупнейшие вложения фонда — FedEx Corporation, Spirit Airlines и Hertz Global Holdings.

Общая стоимость активов — \$509 млн, комиссия за управление — 0,35% годовых.

✓ ETFMG Travel Tech ETF (AWAY)

ETF сформирован в 2020 году, в его составе акции транспортных и технологических компаний, в частности Uber, Lyft, Expedia, Trip.com. Эти бумаги более волатильны, чем акции крупнейших представителей логистического сектора, а значит на компаниях «роста» можно больше заработать. Впрочем, комиссия фонда также выше, чем у конкурентов, — 0,75% годовых. Общая стоимость активов — \$227 млн.

Темные лошади

Помимо известных и крупных ETF-провайдеров SPDR или iShares есть и менее заметные игроки, предлагающие нестандартные инвестиционные решения. Их обратная сторона — более высокие риски и комиссии.

✓ SmartETFs Smart Transportation & Technology ETF (MOTO)

Небольшой фонд с интересной структурой. Он не привязан к каким-либо индексам и в основном вкладыва-



Источник: shutterstock.com

вается в компании, которые внедряют и обслуживают передовые технологии в сфере транспорта. В портфеле фонда бумаги NVIDIA Corporation, Tesla, Quanta Services и другие. Объем активов под управлением — чуть больше \$12 млн, комиссия — 0,68% годовых.

✔ Direxion Daily Transportation Bull 3X Shares ETF (TPOR)

Спекулятивный фонд, следующий за индексом Dow Jones Transportation Average Index. При этом управляющая компания использует третье «плечо», что позволяет зарабатывать втрое больше, чем при вложении в бенчмарк: если индекс растет на 1%, фонд прибавляет в цене 3%.

Риски также пропорционально увеличены, что делает фонд интересным инструментом внутридневной спекулятивной торговли, хотя снижает его привлекательность для долгосрочных инвесторов. Активы фонда — всего около \$26 млн, а комиссия за управление выше средней по индустрии — 0,98% годовых.

Для большинства логистических ETF бенчмарком выступает S&P 500 Transportation Select Industry Index, в который входят акции 52 крупнейших компаний сектора с общей капитализацией \$800 млрд.

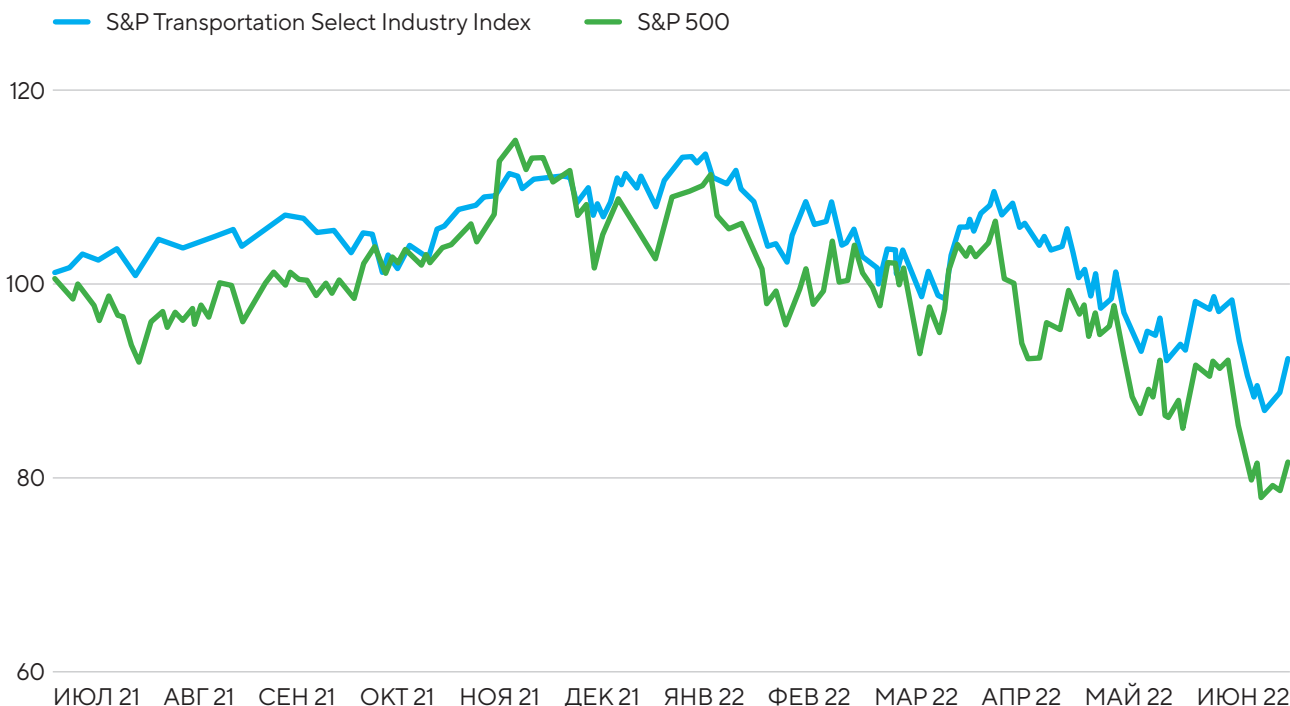
В ноябре 2021 года президент США Джо Байден подписал Infrastructure Investment and Jobs Act — закон, предусматривающий выделение \$550 млрд на обновление транспортной инфраструктуры. Средства пойдут на строительство новых и обслуживание существующих дорог и мостов, прокладку интернет-коммуникаций и т. д. Крупнейшие статьи расходов — железнодорожный сектор (\$66 млрд) и общественный транспорт (\$39 млрд).

Ставка по-крупному

В последние годы акции компаний логистического сектора выглядели хуже рынка ввиду торговой конфронтации между США и Китаем, а также из-за пандемии COVID-19. Нарушились цепочки поставок, снизилась активность в транспортной сфере. Экономисты все чаще стали говорить о рисках мировой рецессии.

Инвестиции в сектор логистики сродни вложениям в экономику в целом, потому что развитие отрасли неразрывно связано с экономическими циклами. Инвесторам в перерывы между ETF стоит учитывать это при формировании долгосрочных портфелей. В то же время упомянутые инструменты хорошо подходят для диверсификации вложений в расчете на дальнейший рост мировой экономики. Оптимальный вариант — выделить под эти активы 5–10% портфеля.

Сравнительная динамика индексов S&P 500 и S&P Transportation Select Industry Index



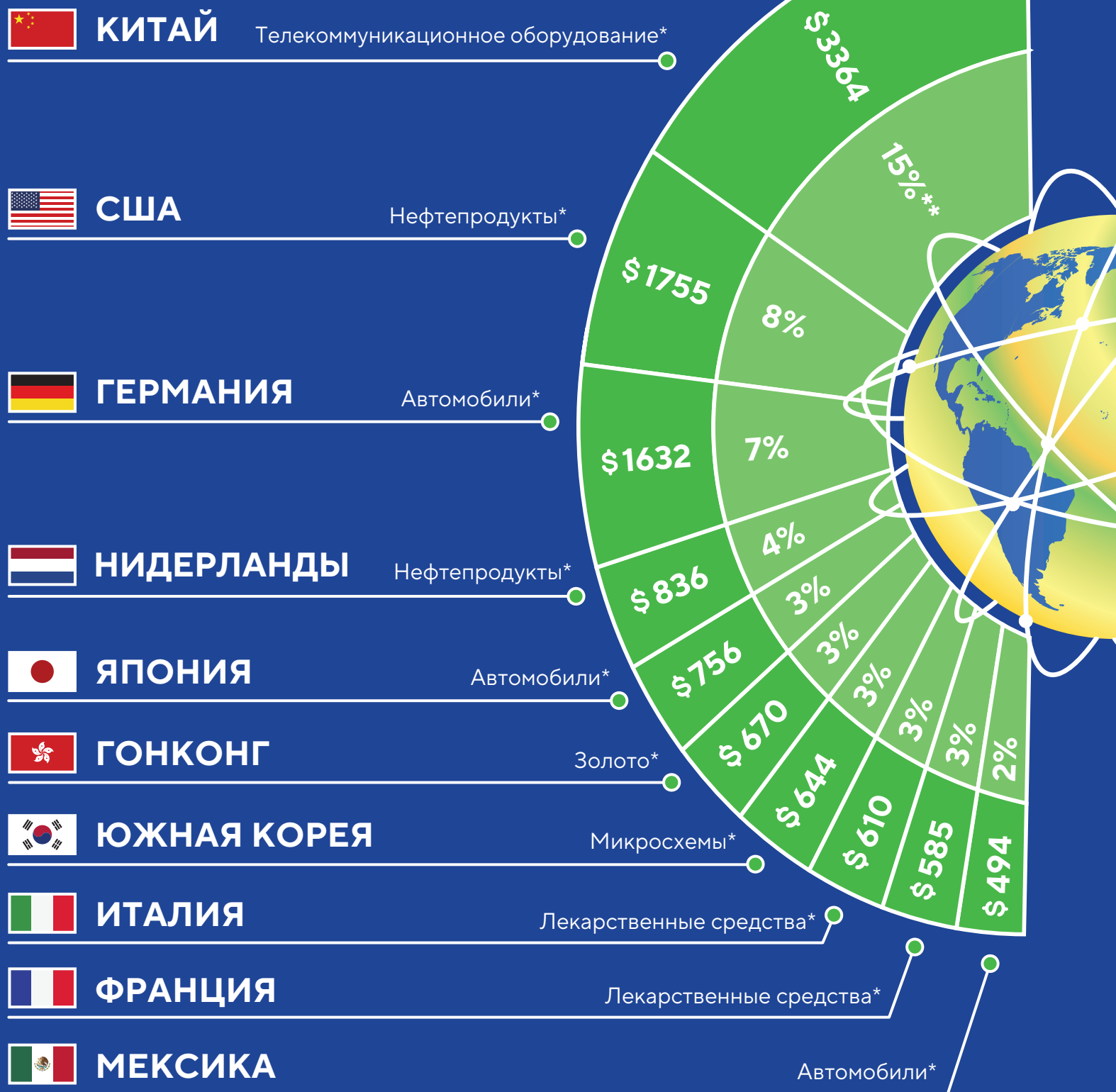
Источник: spglobal.com

Данные приведены к значению 100 по состоянию на июль 2021 года

МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ

Совокупный объем в 2021 году — \$22 284 млрд

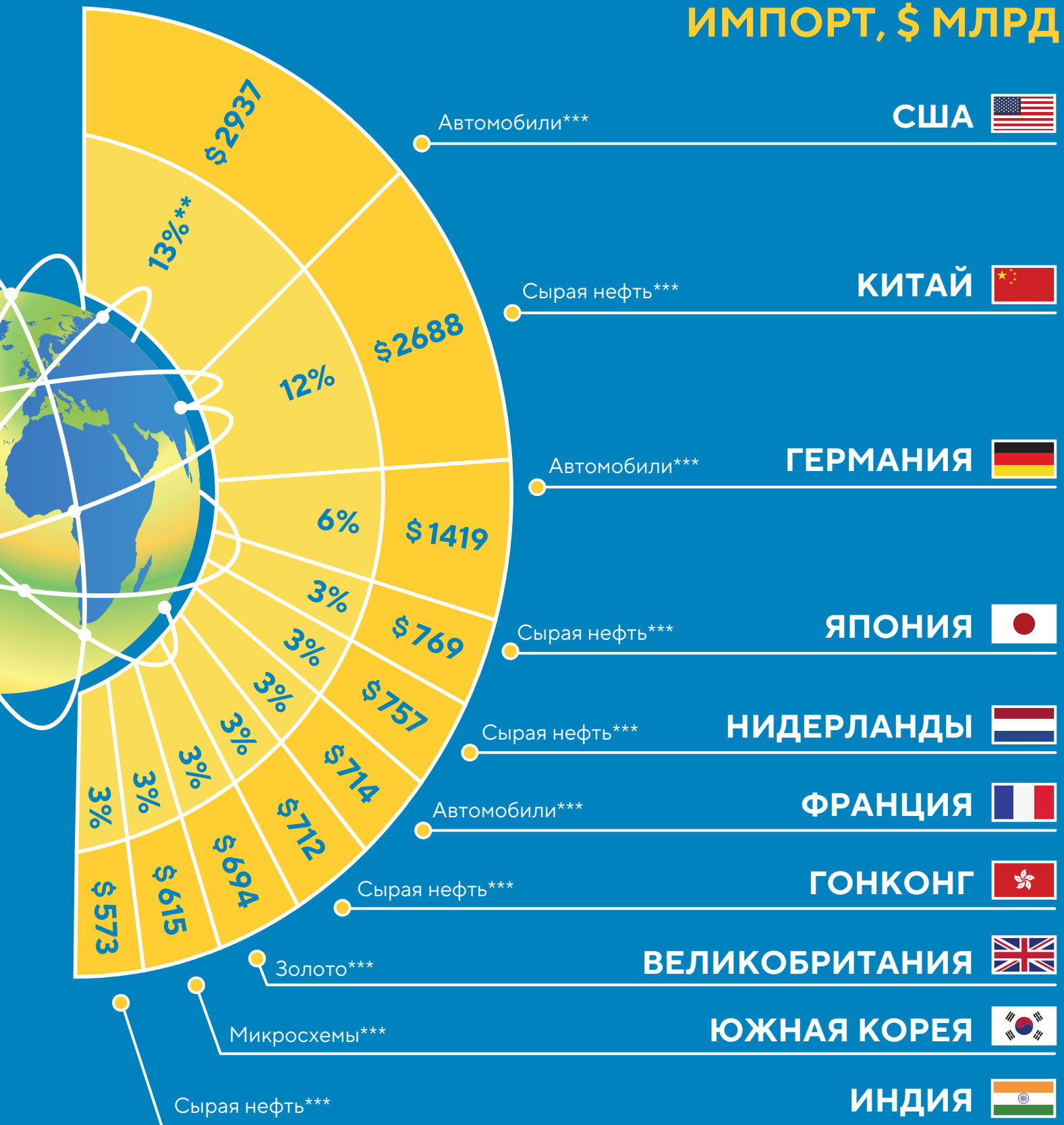
ЭКСПОРТ, \$ МЛРД



*Основные статьи экспорта

**Доля в глобальном объеме

ИМПОРТ, \$ МЛРД



***Основные статьи импорта

7-20-25

Цифровая ипотека за сутки
на покупку готового первичного жилья



Лицензия АРРФР №1.1.260 от 09.02.2021



595
bankffin.kz

РЕШЕНИЕ ЗА 10 МИНУТ



Поверх барьеров

Как и зачем государства объединяются в таможенные союзы



Антон Скловец,
аналитик учебного центра
ИК «Фридом Финанс»

Основной инструмент правового регулирования трансграничной логистики — это международные соглашения, которые заключают правительства или профильные министерства разных стран. Как правило, участники таможенных союзов устанавливают единые для всех тарифы, отменяют или минимизируют пошлины и количественные ограничения, придерживаются общих правил оказания услуг, активно координируют экономическую политику в важнейших направлениях взаимодействия. Наиболее известные и крупные объединения участников международной торговли: Европейский союз и НАФТА (Североамериканская зона свободной торговли). Российскому читателю хорошо знаком также Таможенный союз в рамках ЕАЭС. Однако есть и другие локальные объединения, которые играют важную роль в своем регионе и могут постепенно увеличить свое влияние на мировой арене. К таковым можно отнести:

- ✓ ЮАТС (Южноафриканский таможенный союз)
- ✓ Карибское сообщество
- ✓ МЕРКОСУР (объединение ряда государств Южной Америки)
- ✓ Восточноафриканское сообщество
- ✓ Андское сообщество
- ✓ ССАГПЗ (Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива)
- ✓ БРИКС

Ниже подробнее рассмотрим те из них, которые, на наш взгляд, наиболее интересны вследствие того, что входящие в них страны максимально динамично развиваются и могут в скором времени изменить мировой экономической ландшафт.

ССАГПЗ возник в форме зоны свободной торговли: таможенные пошлины во взаимном товарообороте были отменены в 1983 году. Союз начал свою деятельность 1 января 2005 года, в его состав вошли Бахрейн, Катар, Кувейт, ОАЭ, Оман и Саудовская Аравия. На сегодня цель ССАГПЗ — углубление торгово-экономического взаимодействия входящих в него государств и усиление позиций на мировых рынках посредством совместных действий в отношениях с третьими странами.

МЕРКОСУР образован Аргентиной, Бразилией, Парагваем и Уругваем в 1991 году. Это второй по размеру и экономическому потенциалу таможенный союз после ЕС и крупнейшее подобное объединение развивающихся стран. Главной целью МЕРКОСУРа было преодоление социально-экономических различий между крупными и малыми странами и уменьшение их торгово-экономической зависимости от США.

ЮАТС — старейшая таможенная межгосударственная интеграция в мире. Этот союз появился еще в 1910 году, и в настоящее время сюда входят ЮАР, Ботсвана, Лесото, Королевство Эсватини и Намибия. Объединение создавалось при главенствующей роли ЮАР, самой крупной и экономически сильной державы в регионе, а потому в основу функционирования союза были положены ее законодательные акты в области таможенного и торгово-политического регулирования.

Аббревиатура БРИК составлена из первых букв в названии стран, которые создали объединение в 2009 году. Это Бразилия, Россия, Индия и Китай. В 2011 году после присоединения ЮАР союз трансформировался в БРИКС. Сегодня на входящие в него страны приходится 30% мирового ВВП и практически половина населения земного шара.

В текущем году заявки на вступление также подали Иран и Аргентина, что усилит позиции союза на мировой арене. Помимо этих стран развитием блока активно интересуются Алжир, Египет, Индонезия, Казахстан, Камбоджа, Малайзия, Таиланд, Узбекистан и Эфиопия. Не исключено, что со временем БРИКС значительно расширится.

Все перечисленные выше таможенные союзы объединяют общие цели: создание надежного механизма сбалансированного развития входящих в них государств на справедливых условиях за счет экономического и социального сотрудничества, а также стимулирование роста числа рабочих мест и уменьшение внешнеэкономической уязвимости. Успешное решение этих задач способствует развитию не только международной торговли, но и мировой экономики в целом.

Тяжкий груз

В чем причина кризиса на рынке контейнерных перевозок



Елена Беляева,
аналитик учебного центра
ИК «Фридом Финанс»

Пандемия 2020 года стала серьезным вызовом для системы международных перевозок. Сбои в поставках и нарушение логистических цепочек вызвали рост цен и дефицит товаров по всему миру, а также повлияли на структуру мирового потребления.

Китайский след

Весной 2020 года, когда эпидемия COVID-19 вышла за пределы Китая, в США из-за карантина замедлилась обработка прибывающих грузов. Спрос на импортные товары сохранялся, а реальной возможности принять миллионы контейнеров не было. Китай, напротив, быстро восстановил и производство, и экспорт. В итоге грузы несколько месяцев отправлялись из Азии в Америку, но обратно контейнеры не возвращались. В США, где продолжались пандемия и карантин, контейнеры с товаром и без него просто складировали около крупнейших портов. В итоге там скопилось огромное количество тары. По статистике, 40% всех грузовых контейнеров, приходящих в США, доставляется в порты Лос-Анджелеса и Лонг-Бич. Именно там сложилась наиболее тяжелая ситуация. Из каждых 100 контейнеров, приплывших в Америку из Азии, обратно возвращались только 40. Уже в августе возник острый дефицит морских контейнеров, стоимость их аренды выросла в несколько раз. Динамику цен можно проследить ниже по графику контейнерного индекса WCI.



Источник: агентство Drewery

Но были и другие, не менее важные события, повлиявшие на экономику перевозок.

Авария контейнеровоза Ever Given

23 марта 2021 года один из самых больших контейнеровозов в мире, передвигаясь по Суэцкому каналу, из-за сильного ветра развернулся и сел на мель, застряв носом и кормой в берегах. В итоге движение по каналу было заблокировано. Это вызвало многодневный коллапс глобальных грузоперевозок, который обошелся мировой торговле в \$400 млн в час (по данным Lloyd's List).

На 26 марта в очереди на прохождение через канал собралось более 150 судов, к 27 марта их число выросло до 276, а к 29 марта превысило 450. К слову, аренда танкера для перевозки нефти с Ближнего Востока в Европу обходится фрахтователю в \$22,5 тыс. в сутки.

29 марта Ever Given удалось снять с мели, навигация возобновилась, и пробка постепенно рассосалась. Для прохождения всех скопившихся судов Суэцкий канал работал круглосуточно, и к 3 апреля через него прошла последняя группа из 85 кораблей, после чего судоходство вернулось в нормальный режим.

В результате этого инцидента многие компании понесли дополнительные издержки, которые были оценены в общую сумму \$10 млрд. История с Ever Given создала резонанс в СМИ, а также вызвала небольшое краткосрочное повышение цен на энергоносители. В то же время фрахт контейнеров после происшествия в Суэцком канале продолжил расти.

COVID-19 бросает вызов логистике Китая

25 мая 2021 года была приостановлена работа терминала Яньтянь в китайском порту Шеньчжень. Причиной этого стала вспышка заболеваемости COVID-19 в провинции Гуандун, где находится порт. Грузы были перенаправлены в терминалы Наньша и Шэкоу портов Шеньчжень и Гуанчжоу, однако они не справились с дополнительным объемом грузов. В итоге возник затор. Надо отметить, в китайских портах различаются таможен-

ные требования, что ограничивает возможность перенаправления грузов.

Шеньчжень и Гуанчжоу — это третий и пятый по величине контейнерные порты мира. 24 июня 2021 года терминал Яньтянь возобновил работу, но некоторое время его производительность составляла 70% от проектной. Закрытие одного из шеньчженьских терминалов повлекло за собой более тяжелые последствия, чем инцидент с контейнеровозом Ever Given. Потери от шестидневной блокировки Суэцкого канала составляли 55 тыс. TEU* в сутки. Приостановка функционирования терминала Яньтянь привела к сбою обработки и транспортировки контейнеров суммарной вместимостью 600 тыс. TEU, то есть вдвое больше, чем в инциденте с Ever Given.

Из-за вспышки коронавируса с 11 по 25 августа 2021 года не работал терминал Мейшан в порту Нинбо-Чжоушань — втором по загруженности в Китае и третьем в мире. Закрытие терминала привело к корректировке маршрутов судов и вызвало перегруженность портов. Общий негативный эффект был меньше, чем от закрытия Яньтяня, но свой вклад в усугубление логистического коллапса приостановка работы терминала Мейшан внесла.

Задержки в южнокорейском порту Пусан

Пусан входит в десятку крупнейших контейнерных портов мира с грузооборотом по итогам 2020 года почти 22,7 млн TEU. В этом порту работает большинство крупных контейнерных компаний: Maersk, MSC, Sinokor, KMTС, HMM, ONE, ZIM. Практически 70% японских грузов в дальневосточные порты России идут через Пусан. Затопы в корейском порту начались в конце лета 2021 года из-за тайфуна «Омаис», а тайфун «Чанту» еще больше осложнил ситуацию в сентябре. Проблемы усугубились из-за очередей волн пандемии COVID-19 в Китае и Южной Корее, а также ввиду выходных по поводу праздника урожая, который отмечают в Корее в сентябре-октябре. Скорость обработки грузов упала.

В начале октября 2021 года датская компания Maersk оповестила своих партнеров, что приостанавливает прием заявок на транспортировку грузов из портов Дальнего Востока России в японские порты Ниигата, Тоёма, Фукуяма и Оита на неопределенный период. Введение ограничений крупным оператором увеличило нагрузку на других перевозчиков и привело к дальнейшему повышению цен на транспортировку грузов.

Порт Филикстоу: давление Brexit и COVID-19

Через Филикстоу проходит 36% грузов, поступающих в Великобританию. Выход страны из ЕС 1 января 2021 года вызвал дефицит грузчиков, а также водителей грузовиков и бензовозов. Многие заправки опустели. Нехватка рабочей силы в портах усугубилась ростом заболеваемости коронавирусом. Прибывающие контейнеры с грузами заполнили все доступное пространство, были проблемы и с отправкой пустых контейнеров.

Индекс доступности контейнеров (CAx) от компании Container xChange, равный 0,5, означает сбалансированность рынка. Если индикатор ниже 0,5, контейнеров не хватает, если выше — они в избытке. В порту Филикстоу среднее значение CAx в 2021 году составило 0,95 для 40-футовых контейнеров по сравнению с 0,79 в 2020-м. Аналогичная картина наблюдалась в порту Саутгемптона: здесь индекс в 2021 году равнялся 0,86, а его среднее значение за 2020-й составляло 0,71.

Под знаком геополитической напряженности

Международные санкции нанесли серьезный удар по морским грузоперевозкам. Суда под российским флагом теперь не имеют права заходить в порты Евросоюза, а в крупнейших хабах ЕС скопились тысячи контейнеров, которые не могут отправиться в Россию. Кроме того, ведущие океанские перевозчики MSC, Maersk, CMA и Harap-Lloyd, на которых приходится до 70% мирового грузооборота, отказываются от российских направлений, попутно вывозя из страны свои контейнеры. До начала спецоперации на эти компании приходилось свыше 95% фрахта по импортным морским поставкам в Россию.

Сейчас судовладельцы отказываются заходить в российские порты либо устанавливают ставки фрахта на немислимо высоких уровнях.

Разрыв логистических связей между Европой и Россией привел к убыткам многих компаний, вызвал удорожание доставки всех видов грузов и повышение цен на товары, а также остро поставил вопрос создания альтернативных логистических цепочек. Перестройка маршрутов привела к повышению стоимости сырья для производителей и товаров для конечных потребителей.

Таким образом, коллапс мировой логистической системы обусловлен многими факторами, а основными стали пандемия коронавируса и усиление геополитической напряженности. Усугубили эту ситуацию аварии, Brexit и природные катаклизмы. Может показаться, что ситуация зашла в тупик, но решение наверняка найдется, поскольку в этом заинтересованы все участники логистических цепочек.



Источник: shutterstock.com

* TEU (Twentyfoot Equivalent Unit) — единица измерения груза, равная объему одного 20-футового контейнера.

В авангарде логистики

Лидеры российской логистической отрасли — о том, как трансформируется их бизнес в новой реальности



Вадим Филатов,
заместитель директора ПЭК

В настоящий момент рынок активно перестраивается, поэтому сохраняется неустойчивость. Мы снизили расходы, уменьшили размер складских площадей, оптимизировали производство жесткой упаковки. В результате затраты сократились на 40%.

Несмотря на увеличение финансовой нагрузки и общую неопределенность, ПЭК в кризисных условиях предпочитает видеть новые возможности. Сейчас мы сфокусировались на развитии международной логистики, чтобы помочь российскому бизнесу оперативно переключиться на альтернативных поставщиков из Юго-Восточной Азии, стран ЕАЭС и других государств. Для этих целей в Китае было запущено торговое агентирование. Специалисты ПЭК помогают компании выбрать поставщика, проверить качество изделия и оформить сопроводительные документы, разработать график отгрузок. Планируем внедрять этот сервис и в прочих филиалах компании.

Кроме того, мы активно масштабируемся в других странах. Только за апрель-май объем заявок на перевозки из Беларуси и Армении, где у ПЭК собственные филиалы, вырос на 30% и 23% соответственно. В итоге мы запустили дополнительные рейсы на этих направлениях, а также в Казахстан и обратно. Речь идет о сборных грузоперевозках.

Мы постоянно работаем над тем, чтобы ускорить доставку по России, повысив комфорт для клиента. Год назад наша компания запустила франшизу, 67 партнерских филиалов уже открыто. Мы фокусируемся на развитии в небольших городах с населением от 50 тыс. человек, потому что наша задача — предоставить даже маленькому населенному пункту доступ к маршрутной сети всей страны. При запуске дополнительного филиала в регионе мы ускоряем доставку на 10–30% в зависимости от направления, сокращая логистическое «плечо».

Для того чтобы упростить взаимодействие с клиентами, в ПЭК расширили перечень инструментов личного кабинета (ЛК) и мобильного приложения. Теперь заказчик может оформить перевозку грузов на онлайн-платформе, без посещения офиса компании. Для этого нужно подключить дополнительные функции в ЛК.

Два года назад мы запустили электронную торговую площадку, благодаря которой сократили время взаимодействия с перевозчиками на 35%. Примерно 95% рейсов фрахтуем онлайн, ежемесячно на площадке оформляется более 10 тыс. отправок! Платформа работает по аукционно-тендерной технологии: выбрать перевозчика по спотовому направлению можно в формате аукциона. Для долгосрочного сотрудничества организуем тендеры на серию поставок.

С 1 февраля ПЭК совместно с партнером «Контур» запустили опытную эксплуатацию перевозок с электронной транспортной накладной. Задача этого проекта — сократить время обмена документами, снизить долю ручного труда, упростить процесс оплаты перевозки. Кроме того, с 1 сентября Минтранс России планирует внедрить Государственную информационную систему электронных перевозочных документов. Рассчитываем, что использование этой платформы ускорит переход участников отрасли на ЭДО в грузоперевозках и повысит прозрачность бизнеса.



Игорь Котов,
управляющий партнер КПД-Карго

Поскольку мы всегда уделяли большое внимание как формализации и оптимизации процедур, так и развитию системы управления складом, нам удалось быстро перестроить операционную деятельность. Наши склады сохранили график работы 24/7 за счет жестких антиковидных мер. Для офисных сотрудников была доработана инфраструктура для удаленной работы.

В транспортной логистике мы с 2017 года развиваем проект цифрового экспедитора GroozGo. Платформа предоставляет возможности бесшовной (без участия оператора) реализации магистральных грузоперевозок автомобильным транспортом, что стало особенно актуальным в 2020 году.

Наверное, это сложно назвать инновациями с большой буквы, но у нас со всеми клиентами реализована сквозная интеграция систем управления складом. Это позволяет экономить человеческие и временные ресурсы, лучше контролировать товарные остатки и т. д. В транспортной сфере GroozGo представлена облачной плат-

формой взаимодействия грузовладельцев с перевозчиками. При этом мы в качестве экспедитора несем полную ответственность как за выполнение перевозки, так и за сохранность груза.



Владимир Дорохов,
член совета директоров STS Logistics

Последнее время работа в логистике — это непрерывная череда вызовов. Почти два года мы боролись с пандемийными ограничениями. В 2022 году международные санкции немного разбавили уже привычные нам антиковидные проблемы, ставшие рутинной.

Доля мультимодальных перевозок выросла значительно — с 28% до более 60% оборота. Однако это, увы, не значит, что мы стали больше зарабатывать. Скорее мы начали вкладывать больше оборотных средств в это направление, а кредитные деньги сейчас довольно дороги, несмотря на снижение ключевой ставки.

К сожалению, в последнее время можно наблюдать постоянные усложнения и, как следствие, удорожание логистических схем. Наверняка это не будет длиться вечно. Но сейчас некоторые международные морские перевозчики получают вдвое больше прибыли, чем до начала перебоев в цепочках поставок. Соответственно, эти компании заинтересованы в том, чтобы поддерживать такие финансовые метрики как можно дольше.

Сейчас как никогда важна оптимизация расходов. Самый простой путь — максимальное заполнение всех транспортных средств грузом. Более сложный вариант — вертикальные объединения транспортников, способствующие достижению синергетического эффекта. Сейчас многие идут на этот шаг, в последнее время в логистической отрасли значительно возросла M&A-активность.

Компания STS Logistics стала гибче в поисках новых решений. В первую очередь мы обращаем внимание на ИТ-системы, позволяющие повысить управляемость и производительность бизнеса. Ускоренная обработка информации позволяет нам использовать единый дашборд, который отражает текущее состояние бизнеса и дает возможность прогнозировать ситуацию в будущие периоды. Это позволяет перераспределять ресурсы холдинга в пользу наиболее востребованных направлений. Конечно, клиент этого не видит, но иногда такие решения действительно важны, поскольку позволяют обеспечить бесперебойность предоставления услуг.

Разница во времени между нашими дальневосточными и центральными офисами при работе в единой базе данных позволяет организовать практически круглосуточную подготовку для клиентов срочных документов, включая таможенные декларации.

В торгово-хозяйственной деятельности логистика всегда находится на переднем крае бизнеса, поэтому мы первыми ощущаем на себе изменения экономических усло-

вий. Чтобы оптимизировать цепочки доставок, мы все чаще берем на себя часть торговых взаимоотношений клиентов. А поскольку логистического опыта в новых реалиях у нас, несомненно, больше, чем у наших заказчиков, STS Logistics все чаще предлагает оптимальное решение задачи клиента, которое может отличаться от его исходного видения. Сейчас как никогда актуален мой любимый слоган: «Клиенту надо дать не то, что он хочет, а то, что ему нужно».



Антон Пыткин,
председатель правления ГК «Кайрос»

Российский бизнес постоянно сталкивается с вызовами. Сейчас мы выделяем три основных, которые ведут к трансформациям в логистике.

Первый — это приобретение, содержание и эксплуатация средств производства.

Наш опыт: еще до введения санкций мы стояли в очереди на покупку автомобилей-тягачей шведской компании Scania. Очередь была на три года вперед. Произведена 100%-я предоплата. Когда дилер должен был поставить автомобили, нам вернули деньги, причем не в валюте, а в рублях по курсу трехлетней давности, без учета инфляции и реального курса. Хотя автомобили были в наличии. Такая ситуация сложилась в логистике везде, где есть иностранная составляющая. Импортзамещение провалено красивыми отчетами, что официально подтвердил сенатор Андрей Клишас. Сейчас мы находимся в постоянном поиске альтернативных поставщиков средств производства и их гарантированного сервисного обслуживания. Меняем производителей из недружественных стран на отечественных либо на компании из других государств, которые готовы нас поддерживать и выполнять свои обязательства.

Пример: наши деловые партнеры, которые занимаются добычей драгоценных металлов, меняют свою технику (Komatsu, CAT, JSB) на БелАЗы из Беларуси и отечественные бульдозеры ЧЕТРА. Только используя продукты собственного машиностроения, мы сможем наладить внутреннее производство и поднять качество сервиса до международного уровня.

Второй вызов — трансграничное движение капитала (оплата валютных контрактов). Это связано с тем, что корреспондентские счета крупнейших российских банков открыты в Bank of America, который является главной транзитной организацией в валютных операциях. Мы решили этот вопрос благодаря маленькой региональной финансовой организации, которая десятилетиями работает по другой модели, имея прямые корреспондентские счета в банках стран — получателей по валютным контрактам, что увеличивает скорость оплаты и прохождения комплаенс-контроля.

Третий вызов в логистике — ИТ-революция, требующая от участников рынка внедрения новейших информационных технологий.

Мы разрабатываем собственный софт, который поможет объединить и автоматизировать следующие направления: связь между зарубежным производителем и российским бизнесом, ведение складского учета, интеграция с таможенными органами, перевозчиками и финансовыми организациями. Так мы можем обеспечить прозрачность сделки для всех участников процесса на всем пути следования товара от производителя до момента реализации.



Андрей Побежимов,
руководитель службы
международной логистики
и внешнеэкономической
деятельности СДЭК

С конца февраля мы начали активно перестраивать свои логистические цепочки и продолжаем заниматься этим практически еженедельно. Изначально мы направляли грузы из США и Великобритании в Финляндию, но из-за постоянных затяжных досмотров на границе от этого маршрута пришлось отказаться.

Из Австралии и Сингапура раньше грузы летели в Дубай, а потом в Москву. Но сегодня открытыми фактически остаются только Турция и страны Средней Азии, потому что в ОАЭ ввели требование об обязательном наличии разрешения на экспорт любых товаров в Россию, которое нужно получать в Департаменте государственной безопасности.

Россия и Турция активно наращивают авиасообщение. Соответственно, у нас будет больше возможностей для грузовых отправок. Из Турции грузы смогут разлетаться по всему миру. Этот маршрут будет работать и в обратном направлении.

С Китаем у нас сохраняется авиа- и автосообщение в прежнем режиме.

Наземные перевозки, которыми мы пользуемся для доставки грузов из стран ЕС, сегодня возможны только с помощью малотоннажного транспорта или европейских транспортных компаний.

Из ЕС грузы едут напрямую в Россию или через Беларусь — путем перецепления полуприцепа с грузом или переноса грузов из автомобилей европейских перевозчиков в российские или белорусские, так как правительство Беларуси не пускает на свою территорию иностранных перевозчиков. Стоит отметить, что Россия пока разрешает иностранным перевозчикам передвигаться по своей территории.

Между странами ЕАЭС и СНГ у нас остаются рабочие все наземные логистические маршруты.

Естественно, текущая ситуация не могла не сказаться на сроках и себестоимости доставки. СДЭК пока работает по прежним тарифам, не повышая их, но сроки доставки многократно увеличились. Мы сократили маржинальность, чтобы сохранить клиентов, а также привлечь новых — тех, кто ранее работал с другими

перевозчиками, ушедшими с российского рынка в связи со сложившимися обстоятельствами.

Что касается доставки грузов по России, мировая ситуация также заставила нас внести корректировки. Из-за отмены авиасообщения на юге страны мы вынуждены были нарастить объем наземных перевозок на юг и практически не потеряли в сроках. В среднем они увеличились на один-два дня.

Для удобства взаимодействия с клиентами СДЭК разработала собственную информационную платформу ЭК5 с большим количеством вариантов интеграции. Система содержит маркетплейс для внутренних заказов, фулфилмент, площадку для международных франчайзи, а также предоставляет возможность интеграции с интернет-магазинами.



Борис Тимофеев,
директор логистического центра
METRO в Ногинске

Среди наших новаций последних лет отмечу следующие.

Во-первых, система управления складом. Благодаря ей можно выстраивать маршруты комплектовщику, делать анализ движения по любому товару и понять, есть ли на него спрос. Также можно создать зону комплектации, которая зависит от того, что отгружается в ближайшее время, сделать подбор сразу нескольких заказов с одного места хранения. Без этой системы уже невозможно эффективно работать.

Во-вторых, отчеты-дашборды. Они как приборная панель в автомобиле. Мы можем онлайн посмотреть, сколько пришло и ушло товара за определенный период, какая температура в разных зонах распределительного центра, какая у каждого из сотрудников производительность труда.

На основании отчетов мы можем быстро принимать решения и что-то корректировать для достижения оптимального результата. То есть дашборд — это инструмент, который позволяет нам повысить свою эффективность. Компания METRO доставляет в торговые центры самые разные товары с отличающимися условиями транспортировки и хранения. Эффективность работы логистического центра — это в итоге быстрая и своевременная доставка товаров для клиентов METRO при минимальных затратах, не сказывающихся на конечной цене.



Источник: shutterstock.com



**АВТОСТРАХОВАНИЕ
ПО ПОДПИСКЕ!**

**ПЛАТИ ЕЖЕМЕСЯЧНО
от 416 тенге***

* стоимость подписки зависит от стоимости Вашей страховки

... а не раз в год
большую сумму за страховку

Лицензия №2.1.72 от 06.08.2019. Реклама

ffins.kz
5 777

 **FREEDOM
INSURANCE**

Разумные инвестиции

Инновационные технологии, а также финсектор — основные источники инвестиций на американском рынке



Михаил Денисламов,
старший аналитик ИК «Фридом Финанс»

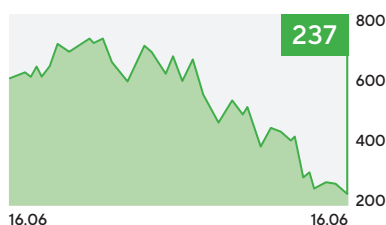
align

Целевая цена*:

\$349

Потенциал роста:

47%



Align Technology (NASDAQ: ALGN) — производитель цифровых 3D-сканеров и материалов для ортодонтии. Выручка компании в первом квартале повысилась на 8,8% г/г. Отмена локдауна в Китае позволит восстановить спрос и ослабит давление на цепочки поставок. Бизнес-модель (частью которой является программа, стимулирующая спрос в подростковом сегменте) содействует расширению доли рынка. Долгосрочная цель компании — стабильный рост выручки и прибыли на уровне 20–30%. Повышению котировок способствует и программа buyback. Текущая коррекция создает привлекательную точку для входа в позицию.

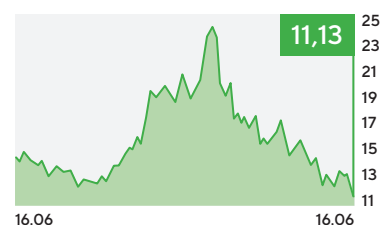


Целевая цена:

\$14,18

Потенциал роста:

27%



Ford Motor Company (NYSE: F) в апреле и мае нарастила продажи электрокаров на 50% и 221% г/г соответственно. За счет продвижения электрических версий популярных моделей эмитент способен сохранить маржинальность. В настоящее время Ford имеет около 200 тыс. предзаказов на F-150 Lightning, поставки которой начались в апреле. К концу 2023-го Ford планирует выпускать 600 тыс. электромобилей в год. Концерн прогнозирует снятие дефицита микрочипов во втором полугодии. В этом случае поставки автомобилей до конца года могут подняться на 10%, что обеспечит акции Ford драйвером роста.

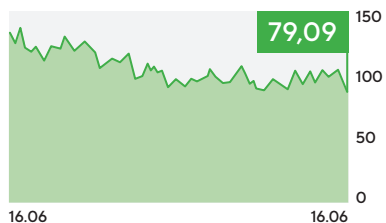


Целевая цена:

\$110

Потенциал роста:

39%



Kaiser Aluminum (NASDAQ: KALU) поставляет сложные полуфабрикаты из алюминия для оборонной, аэрокосмической промышленности и других отраслей высокотехнологичного производства. Последние несколько недель акции корректировались на фоне падения алюминиевых фьючерсов, приблизившись к точке разворота. Текущее значение коэффициента P/B менее 1x также свидетельствует об удачной возможности приобрести distressed-актив дешевле балансовой стоимости. Дополнительный фактор инвестпривлекательности акции — рекордно низкий уровень запасов алюминия в мире.

JPMORGAN CHASE & CO.

Целевая цена:

\$142

Потенциал роста:

26%



JPMorgan Chase & Co. (NYSE: JPM) отчитался за первый квартал увеличением объема кредитов и депозитов на 5% и 13% г/г соответственно. Доля невозвратных кредитов остается рекордно низкой (0,54%). Менеджмент банка намерен сохранить высокое качество кредитного портфеля. Увеличение объемов кредитования и нормализация монетарной политики будут способствовать ускорению роста процентных доходов. Собственный прогноз JPM на 2022-й: +7% г/г. С мая эмитент проводит buyback объемом около 8% его текущей капитализации, что наряду с дивидендной доходностью 3,51% годовых обеспечивает драйвером роста акции JPM.

Наши фавориты на российском рынке — акции компаний ИТ-сектора, финансовой и газодобывающей отраслей



Сергей Глянов,
младший аналитик ИК «Фридом Финанс»

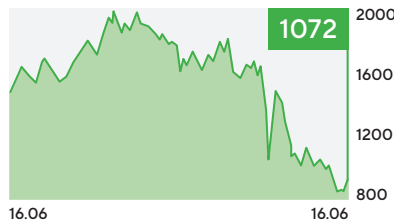


Целевая цена:

1650 ₹

Потенциал роста:

54%



Согласно общерыночным ожиданиям, нефть во втором полугодии подорожает до \$150–200. Спотовая цена на газ в Европе уже превысила \$1500 за 1 тыс. куб. м из-за аварии на крупном СПГ-заводе в США и сокращения поставок по Северному потоку. **НОВАТЭК (NVTK)** в этом году может существенно улучшить основные финансовые показатели без наращивания операционных. Дополнительные перспективы открывает проект Арктик СПГ-2. Отказ иностранных партнеров от инвестиций не критичен для бизнеса компании в России, поскольку частное финансирование может быть заменено государственным.

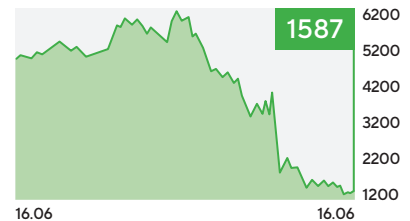


Целевая цена:

4000 ₹

Потенциал роста:

152%



По итогам прошлого года **Яндекс (YNDX)** продемонстрировал достаточно сильные финансовые результаты. Консолидированная выручка увеличилась на 54%, до 356,2 млрд ₹. Прогноз на текущий год предполагает расширение бизнеса до 500 млрд ₹, что на 40% больше, чем в прошлом году. Таким образом, ИТ-гигант может стать самой быстрорастущей крупной российской компанией. Важным событием является уход из страны иностранных сервисов, в том числе социальных сетей. На этом фоне компания может существенно увеличить свою долю рынка, что будет способствовать реализации в котировках эмитента потенциала роста свыше 150%.

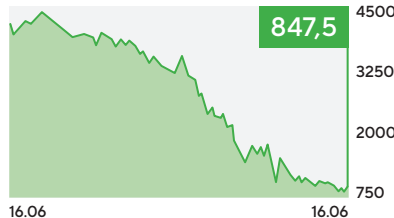


Целевая цена:

2050 ₹

Потенциал роста:

142%



Объем заказов **Ozon (OZON)** за первый квартал вырос на 170% г/г, до 93 млн ₹. Число активных покупателей и обороты превысили 27 млн и 177 млрд ₹ соответственно. Трудности, с которыми столкнулись россияне при оформлении заказов в зарубежных онлайн-магазинах, способствуют расширению доли рынка Ozon, составляющей около 10%. Прогноз компании предполагает ее рост на 29% на горизонте пяти лет. Запасов денежных средств у Ozon хватит до выхода на положительную рентабельность, что ожидается через год. Коррекция котировок на 80% от максимума создает хорошую точку входа в позицию на средний срок.

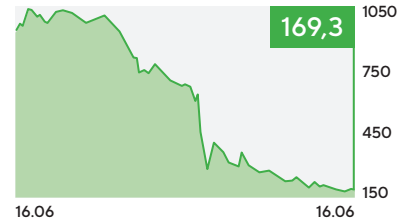


Целевая цена:

400 ₹

Потенциал роста:

136%



Операционные доходы **СПБ Биржи (SPBE)** в 2021-м выросли более чем вдвое. В первом квартале выручка увеличилась на 20,5%, до 2,2 млрд ₹, валовая прибыль — на 30%, до 1,7 млрд ₹. EBITDA и чистая прибыль составили 800 млн и 500 млн ₹ соответственно. Число активных инвесторов в мае достигло 371 тыс. при оборотах \$11 млрд (-58% г/г, +25% м/м). Капитализация эмитента с конца 2021-го упала впятеро, что создает хорошую точку входа на среднесрочном горизонте. СПБ Биржа запускает торговлю китайскими акциями с первичным листингом в Гонконге, которые востребованы ввиду коррекции на рынке США.

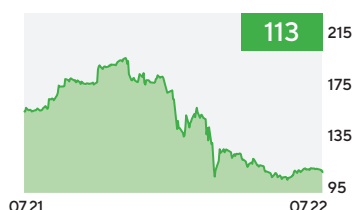
Ниже представлены акции, имеющие наиболее сильные фундаментальные позиции с солидным запасом потенциала роста



Ансар Абуев,
младший аналитик АО «Фридом Финанс»



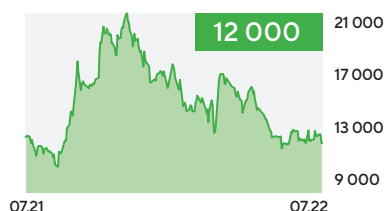
Целевая цена*:
185 ₸
Потенциал роста:
64%



АО «Народный Банк Казахстана» является одной из самых фундаментально сильных компаний в индексе KASE, в том числе относительно текущей цены. По итогам первого квартала 2022 года группа продолжила рост процентных доходов, а чистая прибыль традиционно находится на исторически высоких уровнях. Все это стало возможным благодаря продолжающемуся росту кредитного портфеля. По итогам мая 2022 года кредитный портфель отдельного банка вырос еще на 10,4% за два месяца благодаря частичному приобретению портфеля ДБ АО «Сбербанк». Отдельная прибыль по итогам 5 месяцев составила 207,6 млрд тенге (+18,3% г/г). Также руководство группы в ближайшие месяцы может вернуться к вопросу дивидендов по итогам 2021 года.



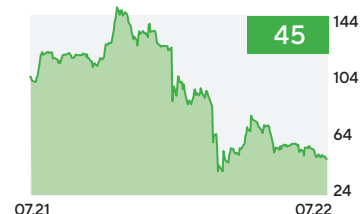
Целевая цена*:
14 400 ₸
Потенциал роста:
20%



Акции и ГДР АО «НАК «Казатомпром» сейчас находятся недалеко от минимумов прошлогоднего августа. Потом с этого момента мы увидели почти двукратный рост цен. В целом данная ценная бумага является одной из лучших среди акций KASE для диверсификации портфеля в плане валютного риска. Как известно, долларовая выручка и тенговая себестоимость компании позволяют ей получать дополнительную прибыль от ослабления тенге, которое уже произошло в июне и июле. К тому же с момента нашей последней фундаментальной оценки цены на уран все еще находятся выше прогнозируемого уровня, а доллар укрепился к тенге более чем на 10%. Это предполагает более высокий потенциал роста, по сравнению с себестоимостью, заявленной выше.



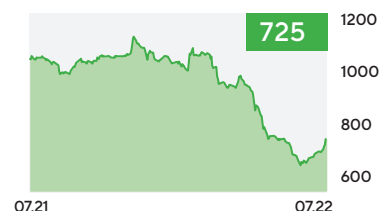
Целевая цена*:
\$87
Потенциал роста:
93%



АО «Kaspi.kz» также может стать бенефициаром выхода из рынка дочерних российских банков, так как Сбербанк являлся прямым конкурентом по объему активов. Финансовые показатели компании также выглядят сильными, демонстрируя свой двузначный годовой рост. Процентные доходы в первом квартале 2022 года составили 123 млрд тенге с ростом в 39% г/г, а общая сумма комиссионных доходов составила 134 млрд тенге. За первые пять месяцев 2022 года отдельная прибыль банка также показывает рост в 13% при стабильной динамике кредитного портфеля. Соотношение цены к собственному капиталу у компании снизилось к уровням при IPO, что может стать хорошей точкой для покупки.



Целевая цена*:
900 ₸
Потенциал роста:
24%



Котировки АО «КазТрансОйл», возможно, достигли своего дна и могут подняться ближе к 4-значным показателям в новом дивидендном сезоне. К тому же негативный новостной фон относительно КТК делает акции КТО более привлекательными в долгосрочной перспективе. Правительство Казахстана намерено расширять альтернативные экспортные маршруты нефти для того, чтобы диверсифицировать поставки и удовлетворять дополнительным потребностям ТОО «Тенгизшевройл». Компания в скором времени будет значительно увеличивать добычу. Основным маршрутом для тенгизской нефти может стать транспортировка через Каспийское море и далее – в Азербайджан. Несмотря на такой потенциал, необходимо будет понять, как и каким образом компания понесет капитальные затраты для расширения альтернативных маршрутов.

ТЕПЕРЬ КУПИТЬ АКЦИИ МОЖНО ЗА 15 МИНУТ

СКОРОСТЬ

Регистрация, открытие брокерского счета и покупка ценных бумаг занимает 15 минут при открытом рынке

ВЫБОР

65 эмитентов. 7 фондов и 58 акций

КОМИССИЯ 0%

При оплате картой Freedom Bank



freedom24.global
instagram.com/f24kz



«Инвестиции – это очень интересно и захватывающе»

В гостях у «Финансиста» — основатели группы Uma2rman братья Владимир и Сергей Кристовские

Фото: Михаил Пешков

Владимир, Сергей, расскажите о своих творческих планах и ближайших проектах?

Владимир Кристовский (далее – В.К.): Творческих планов столько, что уже не терпится поскорее их реализовать, показать зрителям. Сейчас в работе несколько новых песен, будут премьеры видео. Когда выйдет этот номер, надеюсь, читатели уже посмотрят клип на песню «Атомная любовь», над которым мы очень долго работали. С момента подготовки сценария до монтажа уже год, кажется, прошел, но я очень доволен результатом. Там много компьютерной графики, клип, пожалуй, самый технологичный из всех, что мы когда-либо выпускали. Каждый кадр снимался в два этапа: сначала выстраивали фон, а потом уже с помощью специальной камеры роборуки снимали на нем героев. Невероятной красоты картинка получились! Также уже есть готовое видео на песню «С днем рождения, друг!», которое мы опубликуем в конце июля, это наш творческий подарок Сергею на именины. Конечно, будет много концертов: летом у нас очень плотный график, почти каждый день выступления.

Сергей Кристовский (далее – С.К.): Мне кажется, что клип на песню «Атомная любовь» получился очень

красивый, необычный. Чего только кадр с дорогой, которая идет по грифу бас-гитары, стоит! А еще 10 августа у нас будет в Питере концерт на крыше ROOF Place.

Вы много гастролируете. Каким видом транспорта предпочитаете передвигаться?

В.К.: Конечно, в основном мы передвигаемся между городами на самолетах, так как это быстрее всего, а времени у нас, как правило, очень мало. Каждый день концерты в разных городах, иногда даже технически невозможно передвигаться на чем-то другом.

С.К.: Предпочтительнее, конечно, самолет, так как времени у нас всегда в обрез. Поезд я очень люблю, но это очень долго (*смеется*), поэтому самолет.

Как вы переносите джетлаг?

В.К.: Джетлаги бывают, когда выступаем, допустим, во Владивостоке или Хабаровске. Ты просыпаешься, чистишь зубы, завтракаешь и сразу выходишь на сцену, потому что для людей там уже вечер, а у тебя еще утро. Это, конечно, необычно, но бывает и такое, мы привыкли.

С.К.: Бывает порой очень тяжело, но в основном мы все

равно остаемся жить по московскому времени. Если куда-то далеко летим, обычно это ненадолго, поэтому перестраиваться смысла нет.

В последние годы в России активно развивается внутренний туризм. Что думаете про туристический потенциал страны? Есть ли у вас любимые места, кроме, конечно, Нижнего Новгорода?

В.К.: У нас огромная страна, удивительная по разнообразию ландшафтов и климата, и у меня есть любимые места, помимо Нижнего Новгорода, конечно (братья родились в НН. – Ред.). Это прежде всего какие-то локации, где можно поехать на мотоциклах эндуро — такие, как Крым, Кавказ, — с невероятно красивыми видами.

С.К.: В России вообще очень много красивейших мест. У нас давно есть мечта попутешествовать именно здесь: съездить на Кавказ, на Алтай на мотоциклах, на Байкал. Мест очень много, если бы еще были дороги (*смеется*), инфраструктура получше — я думаю, скоро все так и будет, — то вообще можно не выезжать за границу и путешествовать по любимой стране.

Какой вид отдыха предпочитаете?

В.К.: Я очень люблю путешествовать на мотоцикле. В этом мае уже успели проехать всю Европу: на мотоцикле из Берлина до Италии и Монако, были в Австрии, Швейцарии. Если говорить о спорте, то, конечно, это эндуро, зимой — сноуборды. В этом году отлично в Сочи «катнули» на них.

С.К.: Я предпочитаю активный отдых, так как на пляже я не могу находиться больше 10 минут, мне становится скучно. Поэтому у нас куча увлечений: мотоциклы, квадроциклы, катера, плюс играем в гольф, большой теннис, футбол, катаемся на велосипедах. Дети тоже спортивные: у меня все мальчишки играют в гольф, поэтому нам есть чем заняться, пляжный отдых как-то у нас не прижился.

Вы многодетные отцы, как вы считаете, важно ли с детства приучать правильно обращаться с финансами? И что делаете для этого?

В.К.: В идеале, конечно, лучше ввести предмет «Финансовая грамотность» в школьную программу. К сожалению, у нас люди в большинстве своем ничего не знают об этом: об инвестициях, о фондовом рынке, как это все устроено, вообще о глобальной экономике. На самом деле инвестиции — это очень интересно и захватывающе, если погрузиться и понять механику экономических процессов. Своих детей я тоже старался просветить, когда сам разобрался в теме. Лекции им читал.

С.К.: Для меня это вопрос тяжелый, ведь нас в детстве никогда не учили обращаться с финансами (*смеется*). У меня брат умеет это делать, и я слушаю его. Дети по возможности изучают информацию самостоятельно, в интернете много образовательных видео. Я в этом, правда, плохо разбираюсь, и инвестирую я, собственно, в основном в недвижимость. Детей много, всем надо будет где-то жить.

На что потратили свой первый гонорар, была ли это разумная или, скорее, эмоциональная покупка?

В.К.: К сожалению, не помню, на что я потратил первый гонорар и вообще где его заработал. Возможно, еще в Нижнем Новгороде: там мне платили 200 рублей за два часа песен в столовой под гитару. На этот гонорар можно было купить пельменей, хлеба и молока. Потом, когда я стал зарабатывать в Москве уже чуть больше, покупки, конечно, стали «эмоциональнее»: сразу же купил себе мотоцикл. Ну и вообще на самом деле я, по большому счету, транжира, и, как потратить много денег, это ко мне (*смеется*).

Как вы распоряжаетесь своими финансами? Во что предпочитаете инвестировать?

В.К.: Я раньше много инвестировал во всякие бизнесы, стартапы. Мы открывали рестораны, зубные клиники, запускали приложения. Вкладывал деньги во все, что мне попадалось под руку. В общем, я могу спокойно выпускать книгу «100 и один способ, как потерять много денег» (*смеется*). И совсем недавно, буквально несколько лет назад, я разобрался в фондовом рынке, стал инвестировать в акции, другие финансовые инструменты, IPO. Сам я слишком эмоционален, чтобы торговать на рынке, поэтому доверил работу со своими активами управляющей компании.

Мир стремительно меняется под влиянием новых технологий. Легко ли вы принимаете инновации и интегрируете их в жизнь?

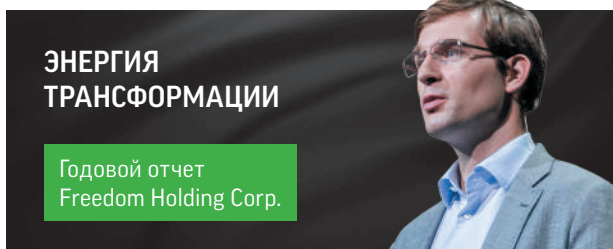
В.К.: Новые технологии меня захватывают. Думаю, за этим будущее, как и за метавселенными, поэтому да, стараемся шагать в ногу со временем.

С.К.: То, что помогает жить, мы интегрируем с удовольствием. Но я не большой знаток, нечасто пользуюсь благами человечества, просто мне не все технологии нужны, видимо (*смеется*). Но какие-то приложения очень помогают.



Фото: Михаил Пешков

Чем живет Freedom Holding Corp. – дайджест основных событий



Freedom Holding Corp. увеличила выручку на 60% по итогам фискального года

В отчетном периоде, который завершился 31 марта 2022 года, выручка Freedom Holding Corp. достигла \$565 млн (+60% г/г).

Чистая прибыль за 2022 фискальный год увеличилась на 47,5% г/г, до \$211 млн. EPS достигла \$3,56 (+45% г/г). Активы и обязательства холдинга выросли на \$902 млн и \$670 млн соответственно. Компания обслуживает около 410 тыс. клиентских счетов.

Российские ИК и Банк «Фридом Финанс» выходят из состава международного холдинга

Эта информация отражена в последнем годовом отчете Freedom Holding Corp. Организации перейдут под прямой контроль топ-менеджмента.

Обе компании продолжат реализацию перспективной бизнес-стратегии и обслуживание многочисленной клиентской базы на локальном рынке независимо от холдинга.

Freedom Holding Corp. развивает экосистему в Казахстане

На презентации, посвященной отчету холдинга за 2022 финансовый год, главный исполнительный директор Тимур Турлов рассказал о развитии цифровой экосистемы в Казахстане. Сейчас под брендом Freedom в стране представлены брокерские, страховые компании, банк, универсальный агрегатор онлайн-платежей, сервисы выдачи микрокредитов и онлайн-продажи билетов, а также сеть по продаже смартфонов и услуг связи.

S&P Global Ratings подтвердило рейтинги Freedom Holding Corp.

Агентство подтвердило долгосрочный кредитный рейтинг эмитента на уровне "B-" и краткосрочный кредитный рейтинг на уровне "B" в отношении Freedom Holding Corp. (NASDAQ: FRHC) и дочерних компаний: Freedom Finance Global PLC, АО «Фридом Финанс», АО «Банк Фридом Финанс Казахстан», Freedom Finance Europe Ltd. Компании выведены из списка CreditWatch Negative. АО «Фридом Финанс» и АО «Банк Фридом Финанс Казахстан» по национальной рейтинговой шкале присвоен рейтинг «kzBB».

АО «Фридом Финанс» на втором месте в рейтинге SbondS по итогам полугодия

По данным SbondS, АО «Фридом Финанс» заняло второе место в рейтинге организаторов размещения облигаций Казахстана в категориях «Все выпуски» (с долей рынка 20,03%) и «Рыночные выпуски» (с долей рынка 18,4%), по результатам 6 месяцев 2022 года.

Freedom Bank стал лидером по выдаче займов по программе «7-20-25»

В июне, спустя четыре месяца с начала запуска цифровой ипотеки по государственной программе «7-20-25», Freedom Bank вышел на лидирующие позиции по выданным займам, с долей рынка 51%

В общей сложности за четыре месяца банк выдал займов на сумму более 40 млрд тенге. Обладателями собственного жилья стали почти 3000 казахстанцев.



Freedom Bank запустил первый цифровой автокредит

Получить кредит на авто с пробегом можно за сутки. Каждый шаг в процессе покупки проходит онлайн, включая подачу заявления, оценку авто, снятие и постановку на учет, выбор номера, регистрацию залога и подписание договора. Казахстанцам больше не нужно собирать документы, посещать банк и ЦОНЫ. Достаточно заполнить на сайте банка два поля – ИИН и номер телефона.

Сотрудничество Freedom Finance Europe с американским клиринговым брокером Vision Financial Markets

Основная сфера сотрудничества – предоставление клиринговых услуг по акциям, опционам и ценным бумагам с фиксированным доходом на фондовых рынках США.

ЦИФРОВОЙ АВТОКРЕДИТ

на авто с пробегом

- Кредит до 25 000 000 ₸
- Срок до 7 лет
- Первоначальный взнос от 20%



100%
онлайн



**FREEDOM
BANK**

595
bankffin.kz





FREEDOM
HOLDING CORP.

Nasdaq
LISTED

ПЕРВЫЙ БРОКЕР ИЗ СНГ В ВЫСШЕЙ ЛИГЕ

Глобальный успех котируется!



FREEDOM
HOLDING CORP.



Nasdaq

Публикация адресована неограниченному кругу лиц и является рекламой Freedom Finance Global PLC (<https://www.ffin.global/>) - компании, зарегистрированной и действующей по нормам Международного финансового центра «Астана» (МФЦА). Компания осуществляет: (а) инвестиционную деятельность в качестве принципала и агента; (б) управление инвестициями; (с) инвестиционное консультирование; (д) организацию инвестиционных сделок. Лицензия Комитета МФЦА по регулированию финансовых услуг: AFSA-A-LA-2020-0019 от 20 мая 2020 года. Инвестирование в финансовые инструменты сопряжено с риском и не гарантирует доходность. Прошлые результаты инвестирования не гарантируют будущее получение дохода.