

## Стратегические риски

Реализация основных направлений стратегического развития подвержена влиянию ряда ключевых рисков, которые могут оказать негативное влияние на достижение стратегических целей Общества и его финансово-производственных показателей<sup>1</sup>.

### Ухудшение глобальной экономической конъюнктуры

Фактическая динамика макроэкономических показателей зависит от ряда внешних, связанных между собой факторов, среди которых можно выделить следующие:

- снижение цен на нефть и другие сырьевые товары;
- замедление экономики Китая;
- «торговая война» между Китаем и США;
- выход Великобритании из состава ЕС;
- риски, связанные с отказом от политики сверхнизких процентных ставок в ЕС.

Реализация указанных рисков может привести к снижению темпов роста мировой экономики и, как следствие, оказать негативное влияние на динамику ВВП России, валютного курса и объемы перевозок в международном сообщении.

В случае реализации одного или нескольких указанных рисков Общество будет рассматривать возможности пересмотра инвестиционной программы исходя из изменившейся структуры спроса, корректировать ценовую политику, реализовывать программу минимизации издержек и другие меры по повышению конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках.

### Ухудшение геополитической ситуации

Начиная с 2014 г. в отношении российских физических и юридических лиц были введены индивидуальные и секторальные санкции со стороны США, стран ЕС и ряда других государств, предусматривающие в том числе ограничения на предоставление долгового и акционерного финансирования, а также передачу технологий.

В августе 2017 г. конгрессом США был принят закон «О противодействии противникам Америки посредством санкций», предусматривающий в том числе положение о том, что компании с государственным участием в сфере железнодорожного транспорта, металлургии и горнодобывающей промышленности являются потенциальным объектом секторальных санкций США, а также потенциальную возможность введения санкций в отношении государственного долга Российской Федерации, а также российских должностных лиц и предпринимателей.

27 августа 2018 г. вступили в силу новые санкции США, которые напрямую не затрагивают российских физических или юридических лиц. Был запрещен экспорт в Россию товаров и технологий, которые контролируются американскими регуляторами по критерию «Национальная безопасность» (это, например, авионика, подводные аппараты, некоторые газовые турбины, калибровочное оборудование и т. д.). Под исключение попали товары и технологии, необходимые для обеспечения безопасности гражданской пассажирской авиации.

В дальнейшем нельзя исключать введение новых санкций в отношении российской экономики или предприятий транспортной отрасли, которые могут оказать существенное негативное влияние на деятельность Общества или отрасли.

С учетом указанного риска Общество осуществляет мониторинг изменений санкционного режима, а также планирует свою долговую и финансовую политику с учетом потенциальных негативных эффектов от введения новых или расширения существующих санкций.

### Ухудшение операционной среды на сети железных дорог

Основным фактором роста рынка железнодорожных контейнерных перевозок в последние годы является рост контейнеризации, который поддерживался в том числе взвешенной тарифной политикой в отношении контейнерных перевозок, а также упрощением процедуры доступа к железнодорожной инфраструктуре, развитием технологий движения ускоренных контейнерных поездов и т. д.

Опережающий рост инфраструктурных тарифов на контейнерные перевозки, а также введение дополнительных ограничений, связанных с формированием контейнерных поездов, закрытие терминальных мощностей для работы с контейнерными грузами либо другие ограничительные меры технологического характера могут оказать существенное негативное влияние на конкурентоспособность железнодорожного транспорта в целом и, соответственно, на динамику рынка железнодорожных контейнерных перевозок.

Общество будет продолжать взаимодействовать с ОАО «РЖД» и другими железнодорожными администрациями с целью дальнейшего развития процессов контейнеризации и совершенствования технологии контейнерных отправок.

1. Детальный отчет о рисках приведен в приложении «Корпоративная карта рисков» на с. 210.

## Сокращение или прекращение государственной поддержки в отношении железнодорожных контейнерных перевозок в Китае

В Китае оказывается государственная поддержка развитию международных перевозок в железнодорожном сообщении, в том числе транзитных. По ряду направлений наличие субсидий является существенным фактором ценовой конкурентоспособности железнодорожных перевозок из Китая по сравнению с морскими перевозками. Отмена или сокращение государственной поддержки может негативно повлиять на железнодорожные контейнерные перевозки в соответствующих направлениях. С целью минимизации последствий данного риска Общество предпринимает меры по повышению конкурентоспособности существующих сервисов, расширению сети маршрутов в международном сообщении и оптимизации логистики.

## Конкуренция со стороны других видов транспорта

Динамика рынка железнодорожных контейнерных перевозок в значительной степени зависит от динамики рынка альтернативных видов транспорта. В настоящее время ценовая конъюнктура на конкурирующих сегментах транспортной отрасли является в целом благоприятной для развития железнодорожного контейнерного бизнеса.

На рынке морского фрахта после восстановления в 2016–2017 гг. ставки на контейнерные перевозки согласно индексу спотовых ставок SCFI в среднем за 2018 г. примерно на 2,5% превысили показатель предыдущего года. При этом до июля 2018 г. ставки были ниже уровня 2017 г., в июле они практически сравнялись, а во втором полугодии 2018 г. индекс ставок был на 15–25% выше, чем в предыдущем году, что связано с негативным новостным фоном «торговой войны» между США и Китаем.

Вместе с тем долгосрочные тенденции рынка морского фрахта, связанные с устойчивым превышением предложения перевозочных мощностей над спросом, переходом на сверхкрупные контейнеровозы и снижением удельных расходов на перевозку одного ДФЭ-контейнерного груза формируют системные риски возобновления понижительного тренда ставок фрахта, что может негативно отразиться на конкурентоспособности железнодорожных контейнерных перевозок в международном сообщении.

С целью минимизации последствий данного риска Общество предпринимает меры по повышению конкурентоспособности существующих сервисов, расширению сети маршрутов в международном сообщении и оптимизации логистики.

## Рост конкуренции на рынке железнодорожных контейнерных перевозок

Увеличение спроса на рынке ведет к росту конкуренции в среднесрочной перспективе за счет динамичной закупки подвижного состава существующими игроками, а также возможного выхода на рынок новых игроков. В краткосрочном периоде это может привести к опережающему росту цен на подвижной состав, а в средне- и долгосрочном – к снижению цен предоставления за счет накопления дисбаланса спроса и предложения. Влияние данного риска может быть особенно чувствительным при переходе рынка в понижительную фазу цикла. Общество планирует минимизировать влияние данного риска за счет реализации мероприятий по повышению ценовой конкурентоспособности, росту качества клиентского сервиса, повышению эффективности использования подвижного состава, а также взвешенной политики в области приобретения флотов платформ с целью обеспечения надлежащего баланса спроса и предложения.

## Риски, связанные с обеспечением подвижным составом

В условиях динамичного роста рынка железнодорожных грузовых перевозок и недоинвестирования в обновление парка подвижного состава в течение 2016–2018 гг. на кратко- и среднесрочном горизонте планирования растут риски нехватки действующего подвижного состава для удовлетворения потребностей грузоотправителей.

Возможны ситуации несвоевременной поставки флотов платформ, невозможность покупки ожидаемого количества платформ, а также опережающий рост цен производителей вагонов, сопряженный с ростом спроса и удорожанием основных комплектующих.

Влияние данного риска Общество минимизирует за счет развития долгосрочных партнерских отношений с основными производителями, а также за счет оптимизации графика закупок подвижного состава.