

Барометр транспортно-логистического сектора

Анализ за первое полугодие 2023 года

Сделки слияния и поглощения, совместные предприятия и стратегические альянсы в транспортно-логистическом секторе



Данная публикация была подготовлена при сотрудничестве между Практикой PwC в сфере транспорта и логистики и Strategy& - глобальным консалтинговым подразделением PwC по вопросам стратегии. Наша цель заключается в построении доверия в обществе и решении важных проблем.

Strategy& – это глобальная компания, предоставляющая услуги в области стратегического консалтинга. Она обладает уникальными возможностями для создания лучшей версии Вашего будущего, которая будет основана на дифференциации, сформированной изнутри, и разработана в соответствии с Вашими требованиями. В качестве одной из компаний международной сети PwC, мы создаем успешные системы, лежащие в основе роста. Мы сочетаем мощный потенциал стратегического предвидения с конкретными ноу-хаяу, технологиями и масштабами, чтобы помочь Вам создать более эффективную стратегию преобразования и роста с самого первого дня. Являясь единственным подразделением необходимого масштаба по стратегическому консультированию глобальной сети, предоставляющей профессиональные услуги, мы закладываем потенциал по стратегическому управлению в команды на передовой, чтобы показать Вам, куда вам нужно идти, какой выбор Вам лучше сделать, чтобы туда добраться, и как сделать это правильно.

www.strategyand.pwc.com/

© 2023 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.
Все права защищены. В настоящем документе «PwC» относится к PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft – сети фирм-участников ПрайсвотерхаусКуперс Интернешнл Лимитед (PwCIL). Каждая фирма является отдельным юридическим лицом.

Содержание

1 Краткий обзор



2 Введение



3 Подсекторы



4 Перспективы



5 Приложение: статистика по сделкам, методология, контакты



1

Краткий обзор



Краткий обзор

85 сделок

В первой половине 2023 года в транспортно-логистическом секторе (ТЛС) было объявлено о 85 сделках по слияниям и поглощениям (англ. mergers and acquisitions, M&A), что представляет собой самый низкий уровень за последние десять лет. Существенное снижение активности, вызванное нестабильной экономической и геополитической ситуацией, ощущалось во всех отраслях и регионах мира. Суммарная стоимость сделок в транспортно-логистическом секторе составила 34,3 млрд долларов США (среднее значение за последние десять полугодий: 75,1 млрд долларов США). При этом в последний раз более низкое значение средней стоимости сделки в 404 млн долларов США было зафиксировано в первой половине 2020 года, когда COVID-19 распространился по всему миру.

38%

На долю финансовых инвесторов приходится 38% от суммарной стоимости сделок, что свидетельствует о резком спаде по сравнению с показателем 2022 года (64%), и 52% от общего количества сделок. В связи с ужесточением денежно-кредитной политикой центральными банками в борьбе с инфляцией, инвесторы предпочли инвестиции в более мелкие компании. Тем не менее инвесторы по-прежнему готовы платить более высокую цену за конкретные, качественные объекты для инвестирования, о чем говорит медианный показатель продаж, который повысился и составил 3,1. Было заключено всего 5 мега-сделок - крупнейших сделок на сумму более 1 млрд долларов США, что также подтверждает вышеизложенное. Стратегические инвесторы также участвовали в меньшем количестве сделок, но в настоящее время они менее зависимы от заемного капитала, поскольку многие транспортно-логистические компании воспользовались преимуществами кризисного периода и получили высокую прибыль.

40 сделок в области логистики и грузоперевозках автотранспортом

Что касается M&A сделок и стратегическому партнерству, в данном сегменте снова отмечается наивысшая активность с учетом 3 заключенных мега-сделок. Многие сделки были заключены организациями, не имеющими отношения к транспортно-логистическому сектору, в большинстве случаев, финансовыми инвесторами, но также и стратегическими инвесторами из различных отраслей. В сегменте посылок некоторые крупные игроки отрасли создали совместные предприятия или стратегические альянсы для повышения эффективности доставки и обслуживания клиентов. Когда речь идет о повышении прозрачности цепочки поставок с помощью внедрения решений на базе искусственного интеллекта, компании также отдают предпочтение созданию альянсов.

Подсектор морских перевозок

В этом подсекторе зафиксировано крупнейшее приобретение года, что отражает стратегию расширения судоходных линий с целью внедрения более комплексных интегрированных решений. CMA CGM завершила сделку по приобретению французского конгломерата Bolloré Logistics за 5,1 млрд долларов США. Несмотря на наличие капитала, мы полагаем, что вероятность заключения таких крупных сделок в ближайшие месяцы является низкой ввиду отсутствия подходящих объектов для инвестиций. Всего на подсектор морских перевозок пришлось 22% от всех объявленных сделок, 7 из этих сделок были связаны с объектами портовой инфраструктуры.

Перспективы

Перспективы развития транспортно-логистического сектора являются весьма неопределенными, так как сохраняется большинство рисков снижения экономической активности. Тем не менее, мы ожидаем временного замедления, а не долгосрочной рецессии. Активность в области M&A, вероятно, останется низкой в течение 2023 года, но мы ожидаем заключения ряда мелких и средних сделок, сделок «take-private» (сделки по уходу публичной компании с биржи) и слияний и поглощений, направленных на наращивание потенциала. Крупные игроки будут по-прежнему заняты интеграцией прошлых приобретений и уделят особое внимание управлению затратами для улучшения показателей рентабельности.

2

Введение



Признаки неустойчивого восстановления мировой экономики

2022 год был отмечен перебоями в торговле и резким ростом цен на сырьевые товары и энергоносители. На фоне сохраняющегося инфляционного давления и жесткой денежно-кредитной политики центральных банков, многие страны в конечном итоге задумались о переориентации и корректировании своей экономики (например, путем транспортировки газа). Причиной ослабления импульса глобального роста стало начало войны России против Украины и усиление geopolитической фрагментации, а также продолжающаяся политика в отношении COVID-19, особенно в Азии.

Хотя действие этих факторов все еще ощущается, кажется, что мировая экономика начала восстановление в первой половине 2023 года, хотя и с высокой степенью неустойчивости. Общий уровень глобальной инфляции ослабевает уже несколько месяцев из-за снижения цен на топливо и энергию по мере смягчения ограничений на поставку товаров и ослабления спроса, в частности, в Соединенных Штатах, Европе и Латинской Америке, а также в связи с полной отменой в Китае мер по борьбе с COVID-19, что стимулировало экономическую активность. Базовая инфляция, напротив, приобрела более устойчивый характер. Тем не менее, темпы как общей, так и базовой инфляции примерно в два раза выше средних показателей до 2021 года, что значительно превышает целевые показатели.

По данным Всемирной торговой организации, в первом квартале 2023 года сохранялся застой в торговле, но появились первые признаки, указывающие на потенциальный подъем в ближайшие месяцы. Последнее значение Барометра торговли товарами ВТО (англ. The WTO Goods Barometer) увеличилось с 92,2 в марте до 95,6 (базовый уровень = 100 пунктов). Однако индексы компонентов Барометра показывают неоднозначную картину и предполагают неравномерное восстановление: в то время как индекс экспортных заказов (102,7 пункта) и индекс автомобильной продукции (110,8 пунктов) превысили тренд, индексы контейнерных перевозок (89,4 пунктов), авиаперевозок (93,5 пункта), торговли электронными компонентами (85,2 пунктов) и торговли сырьем (99,0 пунктов) остались ниже уровня.

Источники: International Monetary Fund (IMF), OECD, World Trade Organization (May 2023)



Ухудшение инвестиционного климата

На большинстве рынков процентные ставки сохранились на высоком уровне, поскольку центральные банки продолжают сдерживать необычно высокую инфляцию за счет более жестких финансовых условий. Это привело к тому, что некоторые финансовые учреждения, чья деятельность зависит от сохранения низких процентных ставок, испытали затруднения. Потрясения в банковском секторе весной 2023 года способствовали возникновению напряженности в мировой финансовой системе и вызвали опасения по поводу финансовой стабильности.

Возникающая в результате этого неопределенность в условиях нестабильной экономики создала неблагоприятную среду для заключения сделок, поскольку инвесторы проявляют крайнюю осторожность. Финансирование сделок стало более дорогим, что заставило финансовых инвесторов сосредоточиться на сделках с меньшей стоимостью на рынке среднего бизнеса, для осуществления которых требуется меньше заемных средств и привлечение меньшего числа кредиторов по сравнению с мега-сделками. Кроме того, объекты для инвестирования и активы с меньшим уровнем долга на балансе, а также целевые сектора с меньшим риском, к примеру, сельское хозяйство и инфраструктура, становятся все более привлекательными. Тем не менее, в этой сфере финансовые инвесторы конкурируют со стратегическими инвесторами.

В последние годы в транспортно-логистическом секторе сформировалась солидная база финансовых инвесторов, чему способствовал беспрецедентный уровень возможностей в соответствии с моделью «без активов» (англ. asset-free, компании, не располагающие или почти не располагающие собственным парком) и низкая процентная ставка. В первой половине 2023 года финансовые инвесторы участвовали примерно в половине всех объявлений о сделках, но на их долю приходилось лишь 38% от суммарной стоимости сделок (2022 год: 64%). Это представляет собой существенное понижение, и в очередной раз свидетельствует о том, что инвесторы неохотно совершают мега-сделки. Тот факт, что доля объявлений о сделках на сумму менее 50 млн долларов США от общего количества всех объявленных сделок несколько увеличилась по сравнению с предыдущими двумя полугодиями, также является тому подтверждением. Если проанализировать сделки относительно подсекторов, неудивительно, что финансовые инвесторы в большинстве случаев занимались поиском объектов для приобретения в подсекторе логистики и грузоперевозок автотранспортом, хотя было и много объявлений и от инфраструктурных компаний. Остальная часть сделок распределяется небольшими долями между другими подсекторами.

Стратегические инвесторы, в отличие от финансовых инвесторов, в меньшей степени зависят от внешнего финансирования, и могут использовать собственный капитал для приобретения объектов для инвестирования. Многие транспортно-логистические компании, например, судоходные компании, во время недавнего кризиса в значительной степени выиграли от рекордно высоких тарифов на перевозки и получили колоссальную прибыль. В настоящее время они занимаются поиском возможностей для расширения зоны своего присутствия, например, с помощью вертикальной или горизонтальной интеграции, и обращают в свою пользу нежелание финансовых инвесторов осуществлять сделки в условиях нынешней практики кредитования. Они по-прежнему проявляют осторожность при заключении крупных сделок, но неопределенная среда предоставляет участникам транспортно-логистического сектора хорошие шансы на осуществление выборочных приобретений.

В первом полугодии 2023 года на долю стратегических инвесторов пришлось 48% (2022 г.: 52%) от общего количества сделок и 62% (2022 г.: 36%) от общей суммы сделок. При этом основной акцент был сделан на объекты в подсекторе логистики и грузоперевозок автотранспортом, за ним следуют компании в подсекторе морских перевозок. Всего 27% сделок, объявленных стратегическими инвесторами, имели отношение к инфраструктуре. Это говорит о том, что они нацелены на приобретение определенных компаний, которые, как считается, имеют более низкий профиль риска.

В целом увеличение медианного значения мультипликатора продаж с 1,7 в 2022 году до 3,1 показывает, что инвесторы по-прежнему готовы платить более высокие цены за отдельные компании с низким уровнем риска в транспортно-логистическом секторе. Так обстоит дело прежде всего с финансовыми инвесторами, которые платили почти в три раза больше, чем стратегические инвесторы, со средним коэффициентом продаж 7,2 и 2,5 соответственно.

Снижение активности в сфере слияний и поглощений

Вследствие высокой степени неопределенности и увеличившейся стоимости капитала, а также тяжелой экономической ситуации в транспортно-логистической отрасли и во всех других секторах наблюдался самый низкий уровень активности в сфере слияний и поглощений за последние десять лет. Всего в первой половине 2023 года было объявлено о заключении 85 сделок на сумму не менее 50 млн долларов США (1 полугодие 2022 года: 144; 1 полугодие 2022 года: 117). Зафиксирован самый низкий уровень суммарной стоимости сделок, который составил 34,3 млрд долларов США (1 полугодие 2022 года: 131,3 млрд долларов США; 2 полугодие 2022 года: млрд долларов США) за последние десять лет. Средняя стоимость сделки в размере 404 млн долларов США (1 полугодие 2022 года: 911,7 млн долларов США; 2 полугодие 2022 года: 427,5 млн долларов США) в последний раз была ниже в первом полугодии 2020 года, когда пандемия коронавируса распространилась по всему миру.

Как финансовые, так и стратегически инвесторы объявили только о пяти мега-сделках на сумму более 1 млрд долларов США с объектами приобретения, находящимися в Европе, Индии и США. Распределение сделок по регионам показывает, что активность в области слияний и поглощений в Азиатско-Тихоокеанском регионе была самой высокой по количеству сделок и, в основном, была представлена сделками на местном уровне (объект сделки и покупатель находятся в одном регионе) и входящими сделками (объект сделки находится за пределами региона, а покупатель - в регионе). Тем не менее наблюдается незначительное отставание других регионов, и в предыдущие годы разрыв был гораздо более выраженным.

Более чем в двух третьих объявлений о сделках в Азиатско-Тихоокеанском регионе участвуют китайские компании, как на стороне покупателя, так и на стороне продавца. Примечательно, что они представляют собой транзакции исключительно на территории материкового Китая.

Более половины из этих сделок связаны с морскими перевозками и портовой инфраструктурой. Например, компания Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding планировала приобрести 35% акций Shandong Shipping - одного из крупнейших судовладельцев Китая, дочерней компании государственной судостроительной группы CSSC, за 665 млн долларов США. COSCO Shipping Ports объявила о приобретении оставшихся 30% акций контейнерного терминала Xiamen Ocean Gate, которыми она еще не владела, с целью укрепления своего контейнерного бизнеса. В Европе была зафиксирована самая высокая стоимость сделки, она также занимает второе место по количеству сделок благодаря осуществлению локальных транзакций. Одной из сделок, на которую мы хотели бы обратить внимание, является предстоящее приобретение Austrian Cargo-Partner публично зарегистрированным японским сторонним поставщиком логистических услуг Nippon Express за 1,5 млрд долларов США. Сделку осуществляет немецкое подразделение компании Nippon Express, которое будет диверсифицировать географию присутствия компании. Северная Америка заняла третье место по количеству сделок, и второе место по показателю суммарной стоимости сделок.

В 22% всех объявлений о сделках M&A речь шла об объектах инфраструктуры, например, платные дороги, порты и аэропорты. Большая часть этих сделок была заключена в Азии, и небольшое количество сделок в Северной и Южной Америке и Европе.

	2017	2018	2019	2020			2021			2022			
	Итого	Итого	Итого	1H20	2H20	Итого	1H21	2H21	Итого	1H22	2H22	Итого	1H23
Кол-во сделок	280	223	257	103	150	253	148	175	323	144	117	261	85
Общая стоимость сделок (\$млрд)	131.7	113.8	141.9	37.1	62.8	99.8	94.5	119.7	214.1	131.3	50.0	181.3	34.3
Средняя стоимость сделки (\$млн)	470.4	510.8	552.0	359.7	418.4	394.5	638.3	683.8	662.9	911.7	427.5	694.7	404.0

Активность осуществления сделок в ТЛС отражает ситуацию с ВВП

Активность осуществления сделок M&A в 1 квартале 2023 года отражала, в некоторой степени, динамику снижения ВВП с 3,0% в 3 квартале 2022 года до 1,8% в четвертом квартале 2022 года. Количество объявлений о слияниях и поглощениях сократилось с 56 до 42 в первом квартале 2023 года и с тех пор остается на прежнем уровне, при этом во втором квартале 2023 года было зафиксировано 43 объявления о слияниях и поглощениях. Эта картина соответствует росту ВВП, который лишь немного восстановился (1 квартал: 2,2%, 2 квартал: 2,4%). В целом это указывает на самый медленный темп в начале года со времен финансового кризиса 2009 года.

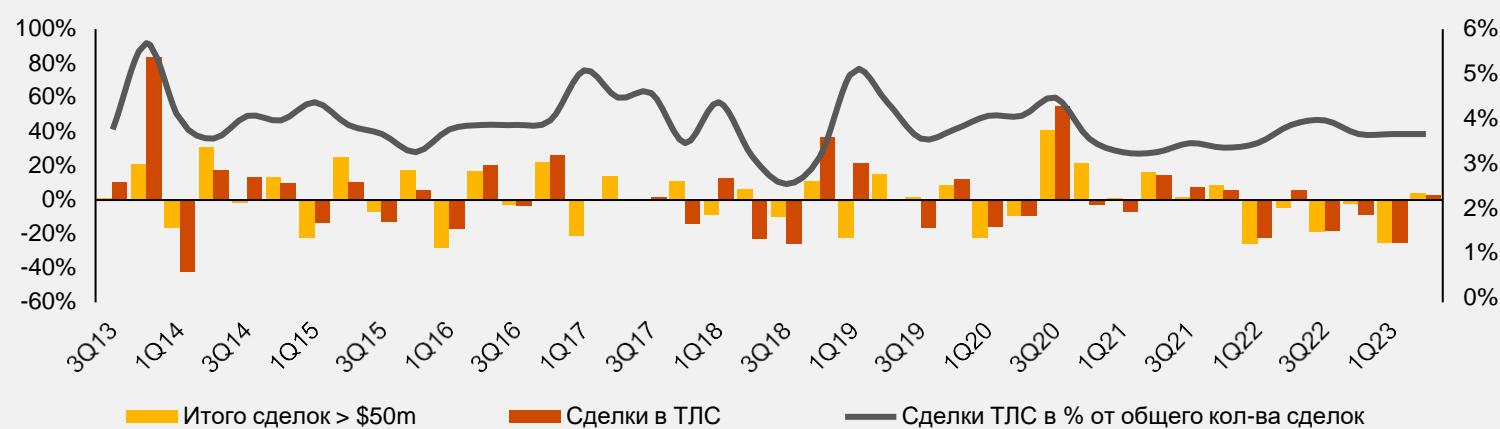
Количество объявлений о заключении стратегических альянсов между листинговыми компаниями в первом квартале 2023 года, напротив, было больше по сравнению с показателями двух предыдущих кварталов. Тем не менее, во втором квартале такого увеличения больше не наблюдалось: было объявлено о заключении всего 12 альянсов, а в этом квартале данный показатель составил примерно 45%, что ниже среднего квартального показателя объявленных альянсов в предыдущем году). Количество код-шеринговых соглашений (англ. code sharing, договор между авиакомпаниями о совместном использовании рейсов) снова упало до нового рекордно низкого уровня: в каждом из первых двух кварталов текущего года было объявлено только об одном таком соглашении (2022 г.: 10 соглашений).

Сравнивая активность сделок в транспортно-логистическом секторе (-27% по сравнению со 2-м полугодием 2022 г.) с другими отраслями, мы видим, что снижение активности ощущается в одинаковой степени во всех отраслях (-24%). Объявления о совершении сделок во втором квартале 2023 года указывают на то, что резкая тренд на снижение, возможно, был приостановлен, поскольку активность в сфере слияний и поглощений стабилизировалась, хотя и на более низком уровне. Общая доля сделок с объектами приобретения в транспортно-логистическом секторе остается стабильной на уровне 3,7%, на том же уровне, что и в предыдущие два квартала, и лишь немногого отстает от среднего показателя за 10 лет в 3,9%.

Сделки по слияниям и поглощениям в транспортно-логистическом секторе (количество сделок и изменение реального мирового ВВП)



Изменение по периодам глобального количества сделок на сумму 50 млн долларов США и более (включая долю объектов приобретения в ТЛС)



Источник: анализ PwC на основе Refinitiv и IHS

3

Подсекторы



Транспортно-логистическая отрасль вышла на путь к восстановлению

Падение спроса на потребительские товары привело к сокращению объема перевалки контейнеров в начале года, в результате чего загруженность судов снизилась до допандемийного уровня. Это также подтверждается тем фактом, что некоторые компании стали использовать альтернативные маршруты по автомобильным или железным дорогам в целях экономии средств. В марте объемы грузов в Красном море впервые за последний год соответствовали прогнозным ожиданиям, благодаря экспорту товаров из Азии в Европу. По данным Кильского института мировой экономики (англ. Kiel Institute for the World Economy) после того, как в апреле и мае наблюдалось небольшое улучшение в сфере контейнерных перевозок, первые данные за июнь указывают на сохранение негативной тенденции в Красном море.

Согласно Мировому контейнерному индексу Drewry (англ. Drewry World Container Index, WCI), ставки на перевозку 40-футового контейнера снизились, достигнув более стабилизированного уровня цен после их резкого роста осенью 2021 года (-86%), но все еще превышают средний показатель до пандемии на 5%. Несмотря на возросшие расходы, эти ставки и соответствующая маржа по-прежнему все еще устраивают большинство судоходных компаний. Хотя судоходные компании в настоящее время сталкиваются с общим ростом затрат, они могут переложить часть затрат на клиентов (например, затраты на бункеровку).

В первом квартале 2023 года по-прежнему наблюдалось ослабление спроса на грузовые авиаперевозки. При этом с учетом сезонных колебаний показатель грузовых тонн-километров на 7,5% ниже, чем за тот же период 2019 года. Это означает дальнейшую стабилизацию спроса после нескольких сложных лет, характеризующихся сокращением расходов потребителей, большим объемом запасов и потерей относительного ценового преимущества грузовых авиаперевозок по сравнению с морскими перевозками. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (англ. International Air Transport Association, IATA), в то время как тарифы на морские перевозки заметно снизились, доходность подсектора грузовых авиаперевозок в марте по-прежнему была на 45% выше показателей докризисного уровня.

Источники: Kiel Institute for the World Economy, Drewry (29 June 2023), IATA (June 2023)



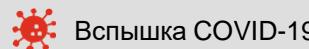
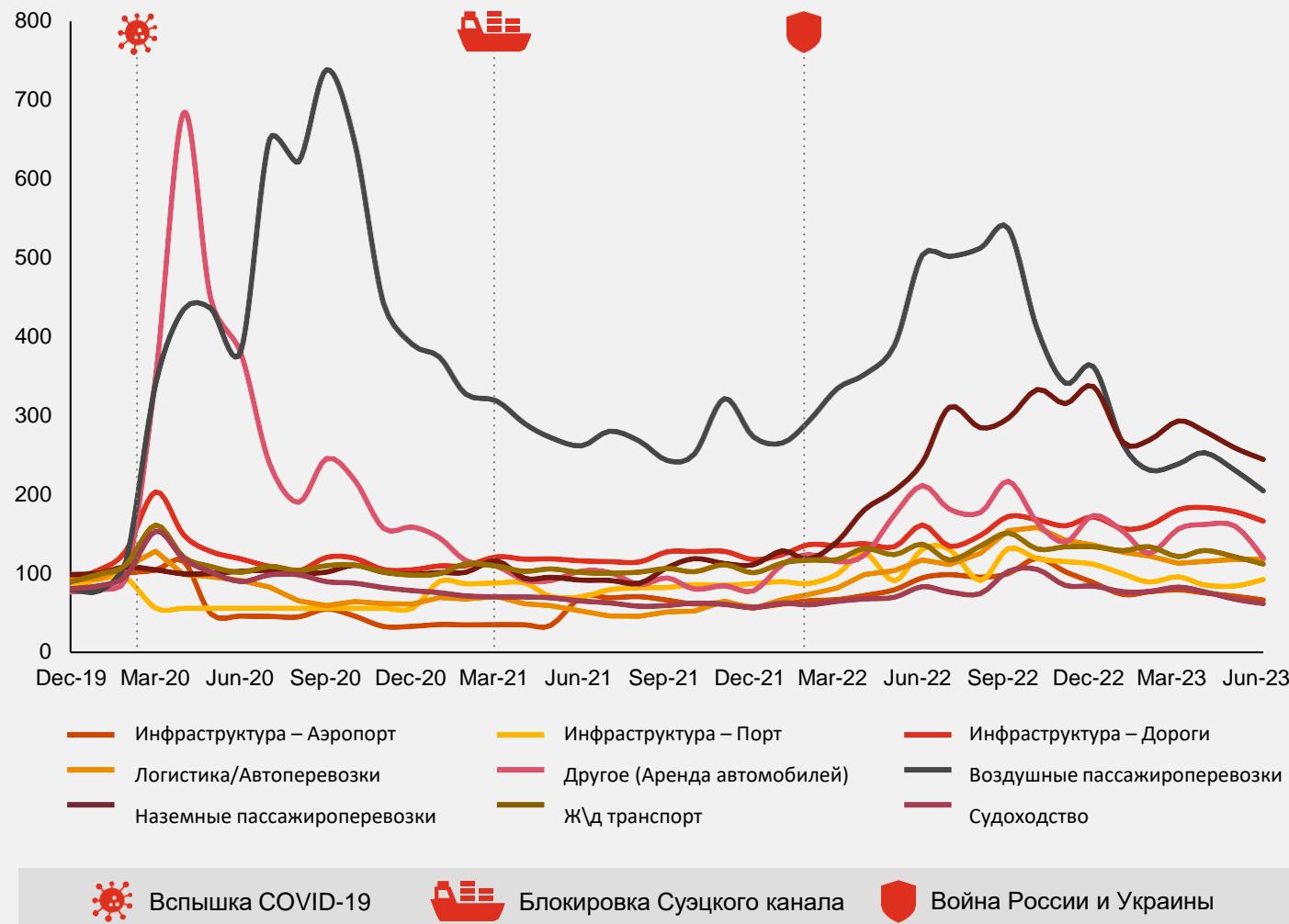
Пропускная способность в пересчете на располагаемые грузовые тонно-километры (РГТК) увеличилась в начале 2023 года за счет оживления бизнеса пассажирских перевозок и соответствующей перевозки грузов в багажных отделениях пассажирских самолётов. Однако, учитывая, что показатель РГТК с поправкой на сезонные колебания составил -6,4% в первом квартале 2023 года (по сравнению с первым кварталом 2019 года), данный показатель не достиг своего допандемийного уровня. Напротив, в сегменте пассажирских перевозок по-прежнему наблюдались улучшения во всех регионах мира, чему способствовало открытие международных границ Китая и отмена мер по сдерживанию распространения коронавируса в конце 2022 года. Общеотраслевой показатель выполненных коммерческих пассажиро-километров (КПК) к марта 2023 года составил 88% от уровня, зафиксированного до кризиса. Международные перевозки развивались медленнее, чем внутренние перевозки, поскольку все еще действуют ограничения на поездки в Азиатско-Тихоокеанском регионе. С другой стороны, показатель объема пассажирских перевозок между Америкой и Европой, например, близок к уровню 2019 года или даже превышает его. В целом, эти события способствуют восстановлению финансовых показателей авиационной отрасли.

С середины 2022 года в европейском секторе автомобильных грузоперевозок наблюдается устойчивый рост пропускной способности, поскольку инфляционное давление, связанное с аспектами спроса, ослабло в условиях постоянной инфляции и ее негативного влияния на потребление. В результате ставки по курсу «спот» снижались второй квартал подряд (-17,4% в годовом исчислении в мае 2023 г.), а ставки на рынке долгосрочных сделок устойчиво сохранялись на повышенном уровне. Что касается предложения, то наиболее насущными проблемами для сектора автомобильных грузоперевозок являются растущая нехватка водителей и расширение базы затрат из-за повышения стоимости топлива и увеличения затрат на рабочую силу.

В целом риск дефолта на рынке для ТЛС с точки зрения спредов по CDS (англ. Credit Default Swap - кредитный дефолтный своп), вернулся к допандемийному уровню. Это справедливо в отношении большинства подсекторов, но некоторые из них, например, подсектор морских перевозок, снова демонстрирует небольшую тенденцию к росту. В этом подсекторе на фоне стабилизации тарифов на морские грузоперевозки, инвесторы и поставщики капитала снова сталкиваются с более высокими рисками, тогда как во время кризиса, когда компании данного подсектора получили огромную прибыль, они воспринимали эти риски как низкие, в отличие от других подсекторов.

Источники: IATA (June 2023), Transport Intelligence

Медиана 5-летнего среднего спреда по CDS (средний 2019 г. = 100)



Вспышка COVID-19



Блокировка Суэцкого канала



Война России и Украины

Источники: PwC Research, S&P Global Capital IQ, ICE CMA

Сделки в области логистики и перевозок грузовым автотранспортом

Подсектор логистики и грузоперевозок автотранспортом по-прежнему является наиболее активным подсектором, в частности, когда речь идет о сделках по слияниям и поглощениям и стратегических партнерствах. 40 сделок (стоимость сделки > 50 млн долларов США), в том числе три мега-сделки подтверждают опыт прошлых лет - почти половина всех сделок M&A приходится на этот подсектор. Тем не менее, показатели в данном секторе значительно ниже по сравнению с аналогичными показателями прошлых лет, как по количеству, так и по суммарной стоимости сделок.

Крупнейшая сделка по приобретению Bolloré транспортной судоходной компанией CMA CGM подтверждает сохраняющуюся тенденцию крупных судоходных компаний расширять спектр своих услуг в сфере логистики. Еще одной крупной сделкой на миллиард долларов является погложение Austrian Cargo-Partner компанией Nippon Express, которая благодаря этой сделке увеличивает свое присутствие в Европе. Поразительнее всего тот факт, что большое количество сделок было совершено организациями, не имеющими отношения к транспортно-логистической отрасли. В роли приобретателей выступали в основном финансовые инвесторы, но также и стратегические инвесторы из различных отраслей. Например, в логистической компании Scan Global сменился владелец и в очередной раз им стала частная инвестиционная компания, при этом CVC Capital Partners приобрела контрольный пакет акций датского поставщика логистических услуг. Несколько других компаний были приобретены компаниями, занимающимися инвестированием в основной

капитал, в том числе Flash Express в Таиланде, Pragati Warehousing в Индии, поставщики услуг доставки Kayzon (Великобритания) и Matajer (Саудовская Аравия).

В самой отрасли консолидация была осуществлена за счет нескольких средних и мелких региональных сделок. В США компания Knight-Swift Transportation приобрела US Xpress Enterprises, логистическая компания Covenant Logistics Group приобрела Lew Thompson & Son Trucking, а транспортно-логистическая компания Forward Air Corporation согласилась приобрести Land Air Express Inc - поставщика курьерских услуг. Несколько сделок, совершенных в Европе, не достигли отметки в 50 млн долларов США или стоимость сделок не разглашается. Логистическая компания Danish Scan Global приобрела Sand Road Freight в Дании, а также немецкую транспортно-экспедиторскую компанию ETS Transport & Logistics. Компания Rhenus приобрела Nederlandse Transport Maatschappij и Trans Integral в Хорватии. Компания Hans Geis из Германии планировала приобрести 66% акций Quehenberger Logistics.

Крупные поставщики логистических услуг продолжают расширять зону присутствия за пределами своих регионов. Одним из примеров является приобретение Dachser экспедиторской компанией по воздушным и морским перевозкам ACA International в Австралии и DSV, нацеленной на приобретение двух американских логистических компаний (S&M Moving Systems West и Global Diversity Logistics) для расширения линейки своих услуг по предоставлению полупроводников. Кроме того, швейцарская логистическая группа Kuehne + Nagel подписала соглашение о приобретении Morgan Cargo - южноафриканской логистической компании, специализирующейся на логистике скоропортящихся грузов.

Топ 10 сделок в области логистики и перевозок грузовым автотранспортом

Объявление	Приобретаемая компания	Страна	Покупатель	Страна	Статус сделки	Стоимость (\$млрд)
Апрель-23	Bolloré Logistics SAS	FR	CMA CGM SA	FR	Завершена	5.12
Июнь-23	US Warehouse & Distribution Property Portfolio	US	Prologis Inc	US	В процессе	3.10
Май-23	Cargo-Partner GmbH and 62 related companies & subsidiaries	AT	Nippon Express Europe GmbH	DE/JP	В процессе	1.53
Май-23	Inpost SA (additional 15% stake)	LU	PPF Group NV	NL	В процессе	0.80
Февраль-23	Shenzhen China Resources Healthcare Industry Investment Co Ltd	CN	China Resources Hospital Investment (China) Co Ltd	CN	В процессе	0.49
Январь-23	Flash Express Co Ltd (divestment of minority stake)	TH	Undisclosed Acquiror	Unknown	Завершена	0.44
Январь-23	Storage Solutions Inc	US	Jungheinrich AG	DE	Завершена	0.38
Март-23	Science Applications International Corp (Logistics & Supply Chain Management Business)	US	ASRC Federal Holding Co	US	Завершена	0.35
Март-23	US Xpress Enterprises Inc	US	Knight-Swift Transportation Holdings Inc	US	В процессе	0.34
Март-23	Tres Palacios Holdings LLC	US	Enbridge Inc	CA	В процессе	0.34

В сегменте посыльного бизнеса некоторые крупные игроки отрасли создали совместные предприятия или стратегические альянсы для повышения эффективности доставки и обслуживания клиентов.

Германская почтово-логистическая DHL Group (бывшая Deutsche Post DHL) вступает в стратегическое партнерство с Poste Italiane для предоставления услуг на итальянском и международном рынке посылок. Два почтовых оператора будут сотрудничать в сфере экспресс-доставки премиум-класса по всему миру, доставки посылок в Европе и итальянской сети посыльных автоматов. В Польше DHL Group объединяется с логистической компанией Cainiao. Оба партнера сделают первоначальные капиталовложения с целью создания крупнейшей сети доставки по модели «out-of-home» (доставка посылки не на дом, например, до машины или другого места) и объединения существующих сетей посыльных автоматов. Geopost и CEVA подписали меморандум о взаимопонимании, направленный на расширение сотрудничества в области доставки, транспортировки и хранения посылок. Кроме того, планируется развивать новые услуги в сфере экономики замкнутого цикла (англ. circular economy) и городской логистики во Франции и Европе. Другим примером является заключение партнерства между поставщиком решений в сфере доставки почты и электронной коммерции Asendia и литовской автотранспортной компанией Girteka.

Альянсы также являются предпочтительным вариантом выбора, когда речь идет об инновационных продуктах и услугах в логистике. Запуск чат-бота с искусственным интеллектом ChatGPT на рынке вновь заставил всех говорить о потенциале искусственного интеллекта во всех секторах экономики. В логистике одной из ключевых задач является обеспечение прозрачности цепочек поставок и обеспечение того, чтобы экспедиторы и их клиенты могли отслеживать весь путь движения товаров, и точно знать, когда они прибудут в пункт назначения. Несколько экспедиторских компаний и операторов систем управления транспортом недавно объявили о партнерстве с компаниями, специализирующимися на обеспечении визуализации движения товара в реальном времени. Компания Ceva сотрудничает с Project44, RSC Logistics и Cargonerds, интегрируя решения FourKites в свои платформы, а компания Setlog, специализирующаяся на цепочках поставок, объединяется с Shippeo.



Активность осуществления сделок в подсекторе пассажирских авиаперевозок

В подсекторе пассажирских авиаперевозок было объявлено только о восьми сделках, стоимость каждой из которых составляет более 50 млн долларов США. Четыре сделки связаны с инфраструктурой аэропортов в странах с развивающейся экономикой – Индии, Таиланде и Бразилии, и четыре сделки были объявлены в сегменте авиакомпаний.

Некоторые группы авиакомпаний пересматривают структуру своего акционерного капитала, а также занимаются продажей активов. Компания Air France-KLM планирует продать миноритарный пакет (данные не разглашаются) в своем инженерно-техническом подразделении американской компании Apollo Global Management. Lufthansa намерена продать долю в размере до 20% своей дочерней компании по техническому обслуживанию и ожидает, что выручка составит до 1,5 млрд евро.

Наряду с осуществлением процесса продажи вышеуказанной доли Lufthansa закрыла сделку с SEB и продала свой платежный сервис Airplus шведскому банку за 450 млн евро. В начале этого года Lufthansa продала оставшуюся часть своего подразделения бортового питания LSG Group финансовому инвестору Aurelius.

В Европе, похоже, начинается очередной раунд консолидации авиакомпаний. Приобретение Lufthansa национального авиаперевозчика Италии ITA Airways, о котором было объявлено еще в 2022 году, а сама сделка была закрыта в мае 2023 года, стало первым заметным шагом. Тем не менее, рынок европейских авиакомпаний более фрагментирован по сравнению с другими регионами: более 100 компаний предлагают регулярные коммерческие рейсы. В частности, в качестве кандидатов на поглощение рассматриваются небольшие национальные авиакомпании, например SAS в Скандинавии и TAP в Португалии. Тем не менее, в связи с регулятивными барьерами и долями государства в национальных авиакомпаниях процесс консолидации до текущего времени затягивался.

Сделки M&A в подсекторе пассажирских авиаперевозок (включая Инфраструктуру – Аэропорты)

Объявление	Приобретаемая компания	Страна	Покупатель	Страна	Статус сделки	Стоимость (\$млрд)
Март-23	GMR Airports Ltd (additional 49% stake)	IN	GMR Infra Developers Ltd	IN	В процессе	1.54
Май-23	Air France Industries – KLM Engineering & Maintenance (minority stake)	FR	Apollo Global Management Inc	US	В процессе	0.55
Май-23	Italia Trasporto Aereo SpA (41% stake)	IT	Deutsche Lufthansa AG	DE	В процессе	0.35
Май-23	U-Tapao International Aviation Co Ltd (45% stake)	TH	Bangkok Airways PCL	TH	В процессе	0.14
Апрель-23	Air Premia Co Ltd (additional 56.7% stake)	KR	Bokook Moon	KR	В процессе	0.10
Май-23	Bangalore International Airport Ltd (3% stake)	IN	Fairfax India Holdings Corp	CA	Завершена	0.08
Май-23	Inframerica Concessionaria Do Aeroporto De Sao Goncalo Do Amarante Sa	BR	Flughafen Zuerich AG	CH	В процессе	0.06
Июнь-23	Turbo Megha Airways Pvt Ltd (85% stake)	IN	New State Aviation Holdings	US	Завершена	0.05

Сделки в подсекторе морских перевозок

В течение первых шести месяцев 2023 года в транспортно-логистической отрасли было зарегистрировано относительно небольшое количество объявлений о сделках в подсекторе морских перевозок. В этот период компании проявляли осторожность, соответственно было заключено меньше стратегических партнерств и сделок по приобретению по сравнению с предыдущими годами. Тем не менее, морские перевозки остаются вторым сильнейшим подсектором, в котором было объявлено о совершении 19 сделок суммарной стоимостью в 5,9 млрд долларов США. В семи из этих объявлений о сделках речь шла о портовой инфраструктуре.

Крупнейшей сделкой в этом подсекторе является объявление зарегистрированной на бирже тайваньской судоходной компании Evergreen Marine Corp о приобретении всего акционерного капитала своего частного филиала Evergreen Marine Singapore за 780 млн долларов США в рамках продолжающихся мероприятий по консолидации активов Evergreen, занимающихся контейнерными перевозками. Второй крупной объявленной сделкой на сегодняшний день (685 млн долларов США) является продажа датской судоходной компанией Maersk компании Maersk Supply Service A/S, которая оказывает услуги по проведению операций в море и является поставщиком комплексных решений для энергетического сектора.

В период с 2017 по 2019 год были проданы подразделения Maersk Tankers, Maersk Oil & Gas и Maersk Drilling, и эти сделки стали важным шагом в стратегическом плане Maersk по их отделению от своего энергетического бизнеса. Когда все процедуры будут завершены эта сделка станет своего рода заключительным этапом отделения Maersk от энергетического бизнеса и концентрации на комплексных логистических решениях. AP Moller Holding - материнская компания AP Moller Group станет полноправным собственником.

Во второй половине года на горизонте появились две очень крупные сделки. Во-первых, CMA CGM Group официально представила свое предложение о приобретении транспортно-логистического подразделения у французской компании Bolloré Group. В случае успешного завершения процесса сделка по приобретению Bolloré Logistics будет оценена в 5,5 млрд долларов США, и CMA CGM станет одной из пяти крупнейших мировых логистических компаний. Эта сделка, по-видимому, является продолжением стратегии судоходной компании по расширению линейки предлагаемых услуг, чтобы стать полноценной логистической компанией.

Топ 10 сделок M&A в сфере морских перевозок (включая инфраструктуру – порты)

Объявление	Приобретаемая компания	Страна	Покупатель	Страна	Статус сделки	Стоимость (\$млрд)
Июнь-23	Evergreen Marine (Singapore) Pte Ltd	SG	Evergreen Marine (Asia) Pte Ltd	SG	В процессе	0.78
Март-23	Maersk Supply Service A/S	DK	AP Moller Holding A/S	DK	В процессе	0.69
Май-23	Shandong Shipping Corp (34.974% stake)	CN	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co Ltd	CN	В процессе	0.67
Июнь-23	Eneti Inc	MC	Cadeler A/S	DK	В процессе	0.60
Март-23	Rizhao Port Container Development Co Ltd	CN	Rizhao Port Co Ltd	CN	В процессе	0.40
Апрель-23	Exmar NV (additional 50.96% stake)	BE	Saverex NV	BE	В процессе	0.40
Май-23	Shanghai Guandong International Container Terminal Co Ltd (20% stake)	CN	Zhejiang Province Port Investment Operation Group Co Ltd	CN	В процессе	0.38
Март-23	Anemoesa Marine Inc (floating storage regasification unit Sequoia)	MH	Excelerate Energy LP	US	В процессе	0.27
Март-23	Heidmar Inc	GR	Home Plate Acquisition Corp	US	В процессе	0.26
Май-23	Ningbo Daxie China Merchants International Terminals Co Ltd (additional 45% stake)	CN	Ningbo Zhoushan Port Co Ltd	CN	В процессе	0.26

Вторая объявленная мега-сделка связана с приобретением Triton International Limited компанией Brookfield Infrastructure Partners LP - подразделением глобальной компании по управлению активами Brookfield Corporation. Стороны заключили окончательное соглашение через Brookfield Infrastructure - инфраструктурную компанию, специализирующуюся на управлении и эксплуатации важнейших объектов инфраструктуры высшего уровня, о приобретении Triton International Limited - крупнейшего в мире владельца и арендодателя интермодальных контейнеров, путем оплаты наличными и акциями. Общая стоимость сделки составляет 4,7 млрд долларов США. Для Brookfield эта сделка знаменует собой переход от традиционных инвестиций в недвижимость к движимым активам, обеспечивающим функционирование цепочек поставок.

Еще одним объявлением, которое имело отношение к подсектору морских перевозок, является расторжение соглашения о совместном использовании судов (альянс 2M) между MSC и Maersk и прекратить действие альянса 2M в 2025 году. Данная сделка в сочетании с большим количеством заказов усилит неопределенность и может повысить конкурентоспособность, а также ценовое давление в традиционно малоприбыльной отрасли, поскольку транспортные компании могут попытаться повысить грузоподъемность своих судов. Предполагается, что конкурирующие альянсы будут использовать прекращение действия альянса 2M как повод для своих корректировок в будущем.



4

Перспективы



Нормализация ситуации в транспортно-логистической отрасли

Перспективы развития экономики в ближайшие месяцы и далее остаются весьма неопределенными из-за ряда потенциальных серьезных рисков, таких как ужесточение финансовых условий, сохраняющаяся высокая инфляция или дальнейшая геоэкономическая фрагментация. В апреле Международный валютный фонд (МВФ) прогнозировал снижение глобального роста экономики с 3,4% в 2022 году до 2,8% в 2023 году и до 3% в 2024 году согласно базовому сценарию. В странах с развитой экономикой даже ожидается замедление роста с 2,7% в 2022 г. до 1,3% в 2023 г. Эти данные также соответствуют опубликованному в июне прогнозу ОЭСР, который лишь немного ниже (2023 г.: 2,7%; 2024 г.: 2,9%). МВФ разработал альтернативный сценарий в связи с сильной нестабильностью и недавними потрясениями в финансовом секторе. Согласно этому прогнозу, глобальный рост экономики замедлится до 2,5% в 2023 году и составит менее 1% в странах с развитой экономикой. Таким образом, прогнозируется, что темпы роста окажутся ниже линии тренда как в 2023, так и в 2024 году, хотя к 2024 году темпы роста будут постепенно повышаться по мере замедления инфляции до «умеренного» уровня и повышения реальных доходов. Прогнозируется, что мировой общий уровень инфляции снизится с 8,7% в 2022 году до 7% в 2023 году из-за снижения цен на сырьевые товары, в то время как базовая инфляция, вероятно, будет снижаться более медленными темпами. В соответствии с альтернативным сценарием ожидается, что мировой общий уровень инфляции снизится еще на 0,2 процентных пункта в 2023 году. Объем мировой торговли товарами увеличился на 2,7% в 2022 году, и Всемирная торговая организация аналогичным образом прогнозирует восстановление темпов роста до 3,2% в 2024 году (2023 год: 1,7%).

Несмотря на существующую макроэкономическую неопределенность, включая геополитическую напряженность, высокие темпы инфляции и ужесточение денежно-кредитной политики, перспективы развития указывают на то, что в транспортно-логистическом секторе следует ожидать кратковременного замедления, а не продолжительной рецессии.

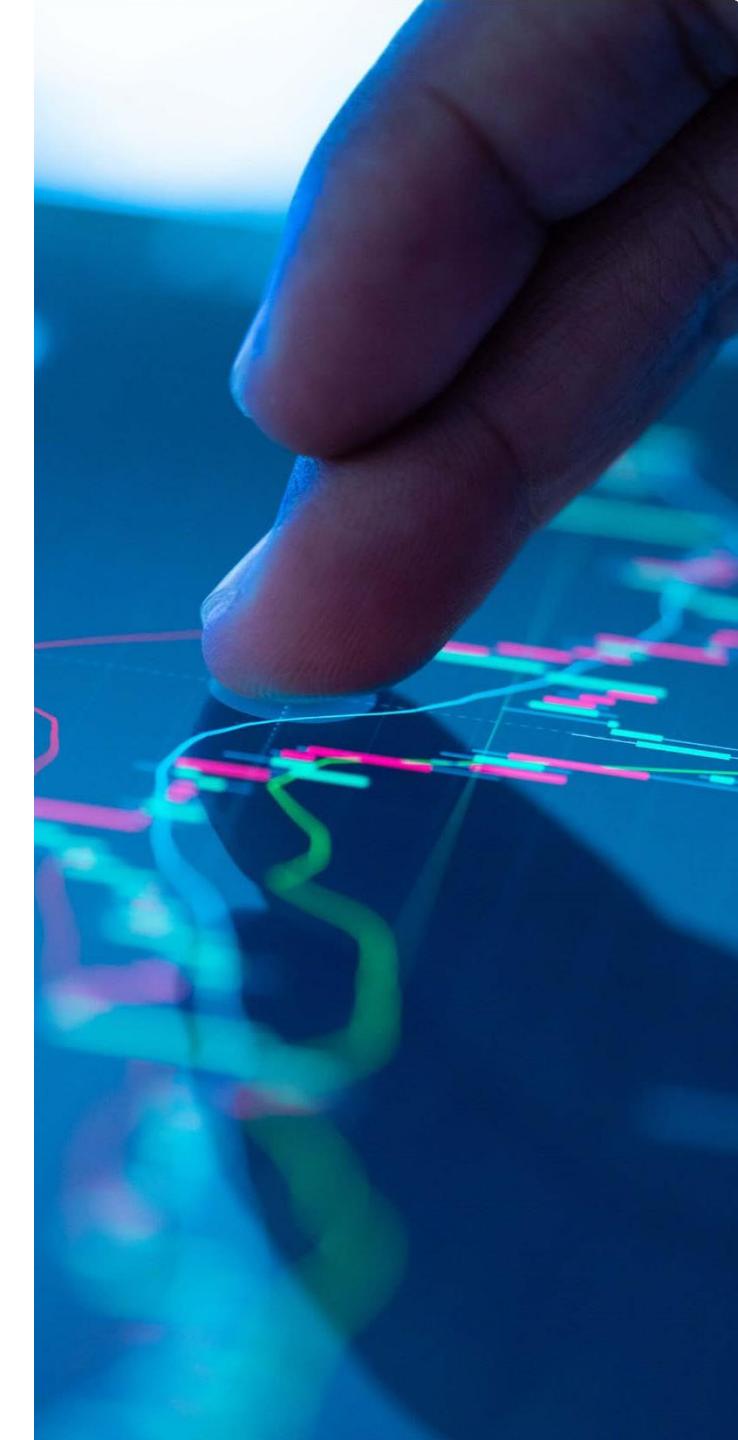
Туманные перспективы развития подсекторов на фоне неопределенности

В результате падения объема мировой торговли воздействие давления на цепочки поставок ослабло. В морской логистике эта ситуация отражается в количестве простояющих судов, доля которых составляет 2,8% в 2023 г. (2022 г.: 0,8%). В то время как возможность покрытия больших объемов заказов в контейнерном сегменте (предложение) и снижение роста морских перевозок (спрос) частично компенсируются режимом малого хода, утилизацией судов и повторной укладкой груза в контейнеры (контейнеризации), ожидается, что ставки фрахта полностью восстановятся до 2024 года.

Кроме того, что война России против Украины имеет прямое воздействие на транспортно-логистическую отрасль, переориентация российского экспорта на Китай приводит к изменению торговых моделей. Перераспределение потоков нефти на мировом рынке привело к скачку спотовых ставок на перевозку энергоносителей, в частности, фрахтовых ставок на СПГ.

Предполагается, что эта ситуация сохранится из-за несбалансированного количества судов для перевозки СПГ в списке заказов и соответствующих верфей для удовлетворения роста спроса.

Также трудно оценить перспективы развития других подсекторов в ближайшем и обозримом будущем. Прогнозируется, что объем грузовых авиаперевозок после последних успешных для подсектора лет снизится на -3,8% в 2023 году (-5,5% в 2019 году), но доходы от грузовых перевозок, вероятно, останутся выше допандемийного уровня. Согласно прогнозам, в пассажирском бизнесе показатель дохода от пассажира на километр пути (пассажиро-километр) достигнет 87,8% от уровня 2019 года с темпами роста 28,3% в 2023 году и ожидаемым полным восстановлением во всех регионах в 2024 году. Что касается затрат, то снижение цен на топливо привело к небольшому улучшению ситуации.



Международная ассоциация воздушного транспорта ожидает возврата к прибыльности в этом году, по прогнозу которой чистая прибыль мировой авиаотрасли составит 9,8 млрд долларов США. Однако экономическая и геополитическая обстановка создают риски для осуществления этого прогноза. В долгосрочной перспективе климатические изменения, переход к чистому нулевому уровню выбросов и связанные с этим затраты создают серьезные проблемы для авиационного подсектора.

В европейском подсекторе автомобильных грузоперевозок, судя по всему, будет наблюдаться замедление темпов развития. Увеличившись на 1,1% в реальном выражении, рост составит 385 млрд евро в 2023 году, поскольку ожидается снижение спроса на услуги автомобильных грузоперевозок. Что касается предложения, то здесь основными проблемами по-прежнему будут повышенная стоимость топлива и затраты на труд, а также растущая нехватка водителей, что приводит к ограничению пропускной способности. По итогам недавнего опроса IRU (англ. The International Road Transport Union - Международный союз автомобильного транспорта) было выявлено, что в 2023 не заполнены 9% вакансий для водителей и существенно не хватает молодых водителей.

Также остается неясным, как быстро цели в области защиты климата (например, Европейское зеленое соглашение) обеспечат увеличение объема железнодорожных перевозок по сравнению с автомобильными перевозками в долгосрочной перспективе.

Активность в сфере M&A, вероятно, останется низкой

Сложности макроэкономического характера оказали значительное влияние на заключение сделок в транспортно-логистическом секторе в первой половине 2023 года.

В ближайшие месяцы активность заключения сделок, по всей видимости, будет низкой с учетом экономической ситуации и условий финансирования.

Мы ожидаем заключения ряда мелких и средних сделок, нескольких сделок «take-private», а также слияний и поглощений крупных игроков, направленных на ускорение инноваций.

Полагаем, что будет осуществлено незначительное количество сделок по вертикальной интеграции, в частности, между узкоспециализированными поставщиками логистических услуг. Что касается судоходных компаний, мы не ожидаем каких-либо дальнейших крупных поглощений из-за отсутствия подходящих объектов для приобретения, несмотря на все еще высокий уровень доступного капитала. Однако мы предполагаем, что будут иметь место приобретения на региональных уровнях с целью расширения существующих сетей с точки зрения услуг или региональных предложений.

Кроме того, крупные игроки ТЛС будут по-прежнему фокусироваться на интеграции предприятий, приобретенных в прошлых периодах, и активном управлении затратами, чтобы решить проблему, связанную с ухудшением показателей рентабельности. Получение положительной реальной прибыли — самая серьезная задача для инвесторов в 2023 году и в последующие годы.



5

Приложение: статистика по сделкам, методология, контакты



Мега-сделки = сделки со стоимостью \$1 млрд и более

Мега-сделки в 1H2023

Объявление	Приобретаемая компания	Страна	Покупатель	Страна	Статус сделки	Стоимость (\$млрд)	Сектор
Апрель-23	Bolloré Logistics SAS	FR	CMA CGM SA	FR	Завершена	5.12	Логистика/Автоперевозки
Апрель-23	Triton International Ltd	BM	Brookfield Infrastructure Corp	US	В процессе	4.71	Другое
Июнь-23	US Warehouse & Distribution Property Portfolio	US	Prologis Inc	US	В процессе	3.10	Логистика/Автоперевозки
Март-23	GMR Airports Ltd (49%-Stake held by Aeroports de Paris)	IN	GMR Infra Developers / GMR Airports Infrastructure Ltd	IN	В процессе	1.54	Инфраструктура – Аэропорт
Май-23	Cargo-Partner GmbH and 62 related companies & subsidiaries	AT	Nippon Express Europe GmbH / Nippon Express Holdings	DE/JP	В процессе	1.53	Логистика/Автоперевозки

Для сравнения

H1 2023: 5 сделок, \$16.0 млрд

H1 2022: 19 сделок, \$98.7 млрд

H2 2022: 13 сделок, \$24.6 млрд

Распределение сделок по регионам

В то время как Азиатско-Тихоокеанский регион снова занял лидирующие позиции по общему количеству объявленных сделок, Европа и Северная Америка превзошли остальные регионы по суммарной стоимости объявлений сделок. В обоих регионах было заключено меньше, но гораздо более крупных сделок по сравнению с Азиатско-Тихоокеанским регионом, опережая его как по показателю суммарной стоимости сделок, так и по показателю средней стоимости сделок более чем на треть. На Китай пришлось 13 сделок в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Примечательно, что все эти сделки были осуществлены на местном уровне, и мы пока не видели трансграничных сделок, связанных с Китаем, включая Гонконг.

В Южной Америке деятельность в сфере слияний и поглощений была ограничена сделками на местном уровне и входящими сделками. При этом здесь была зафиксирована самая низкая средняя стоимость сделки по сравнению с другими регионами. К исходящим сделкам, перечисленным в разделе «Африка/неизвестно», относятся четыре сделки с неизвестными покупателями, а также две сделки, в ходе которых финансовые инвесторы из Африки приобрели складские активы во Франции и Индии.

На три основных региона сделок M&A — Европу, Северную Америку и Азиатско-Тихоокеанский регион сильно повлияло общее снижение активности по сделкам. При этом в Азиатско-Тихоокеанском регионе наблюдалось самое резкое снижение активности по сравнению с предыдущим полугодием, поскольку в регионе было объявлено на 41% меньше сделок. Между тем, общее количество объявлений о сделках в Европе и Северной Америке сократилось только примерно на 17%.

Европа	Кол-во сделок	Стоимость (\$млрд)	Ø стоим-и (\$млн)
Внутренние	22	11.7	534.0
Входящие	3	1.0	318.7
Исходящие	6	0.9	148.1
Итого	31	13.6	438.5
Азиатско-тихоокеанский			
Внутренние	26	7.9	303.4
Входящие	9	1.3	147.5
Исходящие	1	0.4	351.0
Итого	36	9.6	265.8
Северная Америка			
Внутренние	16	10.6	662.2
Входящие	4	1.1	285.5
Исходящие	5	1.2	241.9
Итого	25	12.9	517.8
Южная Америка			
Внутренние	3	0.4	128.1
Входящие	2	0.3	150.0
Исходящие	0	0.0	0.0
Итого	5	0.7	136.9
Африка/ неизвестно			
Внутренние	0	0.0	0.0
Входящие	0	0.0	0.0
Исходящие	6	1.3	212.8
Итого	6	1.3	212.8



Внутренние сделки = объект сделки и покупатель находятся в одном регионе

Исходящие сделки = объект сделки находится в регионе, а покупатель за пределами региона

Входящие сделки = объект сделки находится за пределами региона, а покупатель в регионе

Входящая сделка в одном регионе является исходящей сделкой в другом регионе. Таким образом, входящие и исходящие сделки фиксируются дважды.

Анализ в разрезе подсекторов

Традиционно, подсектор логистики и грузоперевозок автотранспортом был подсектором с наибольшим количеством объявленных сделок по слияниям и поглощениям, не в последнюю очередь благодаря его фрагментированному характеру. Данная тенденция сохраняется: на долю логистики и грузоперевозок автотранспортом приходится примерно половина всех объявленных сделок. Более того, этот подсектор более устойчив к общему спаду активности в сфере слияний и поглощений, поскольку это единственный подсектор, в котором мы видим уменьшение количества объявлений о сделках менее чем на 10% по сравнению с показателем за второе полугодие 2022 года.

Вторым наиболее активным подсектором были морские перевозки; общее количество объявленных сделок сократилось на 21% по сравнению со вторым полугодием прошлого года. Почти 40% этих сделок были связаны с объектами портовой инфраструктуры - вторым наиболее активным подсектором инфраструктуры по количеству объявленных сделок.

Помимо подсектора железнодорожных перевозок, где в этом году пока не было объявлено ни о каких сделках, в пассажирских авиаперевозках наблюдалось самое сильное снижение активности по сравнению со всеми остальными подсекторами: во второй половине 2022 года было объявлено всего восемь сделок - менее половины от числа сделок.

В предыдущем полугодии количество сделок с компаниями, специализирующимися на грузоперевозках (-15%), сократилось в меньшей степени по сравнению с компаниями, занимающимися пассажирскими перевозками (-46%). В результате объекты для инвестирования, связанные с грузовыми перевозками, составляют около 70% объявленных сделок, как и в 2021 году, тогда как соотношение сделок, связанных с грузовыми перевозками, к сделкам, связанным с пассажирскими перевозками, составляло от 2/3 до 1/3 как в 2022 году, так и в более длительный период.

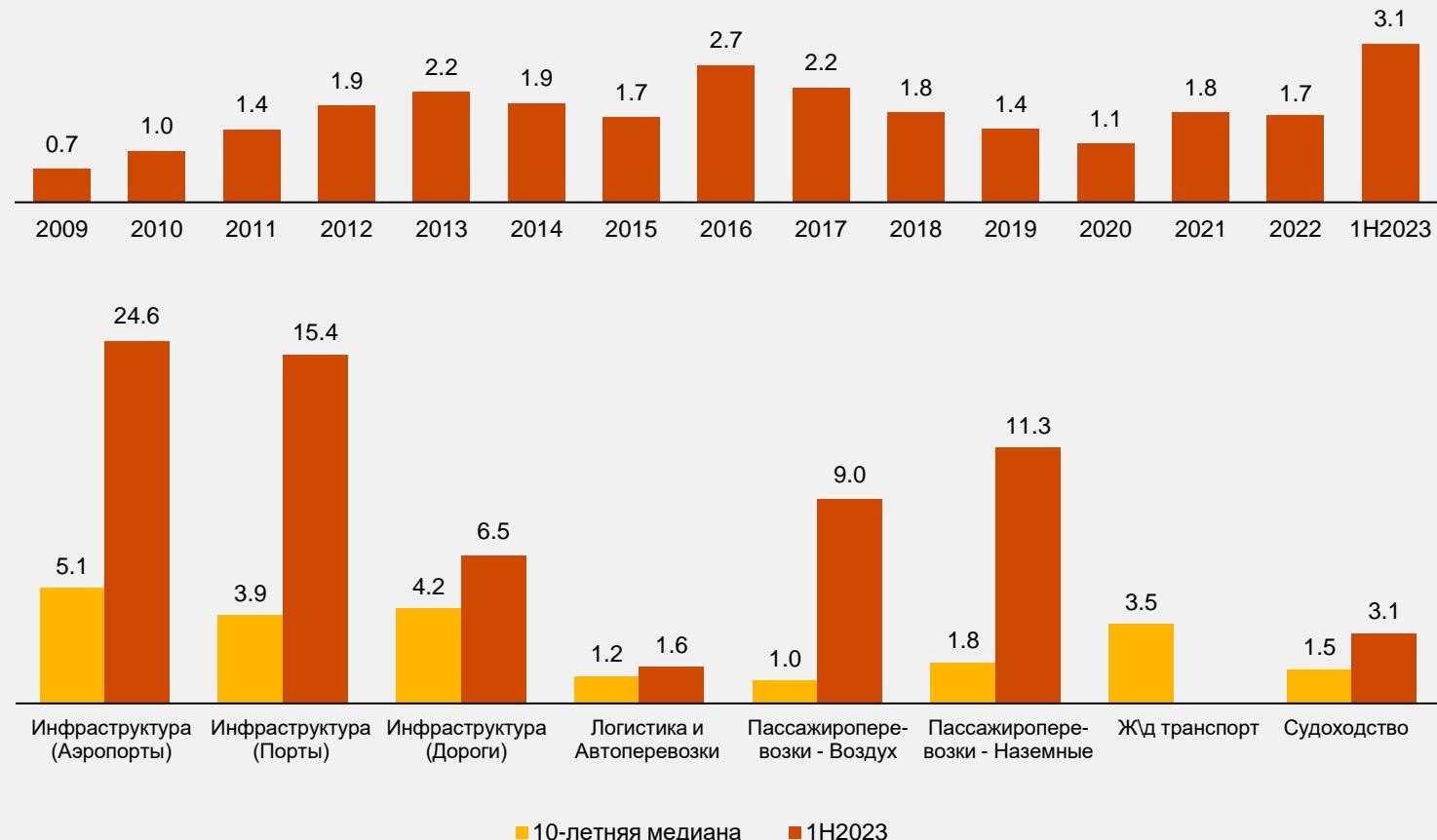
Все сделки (включая инфраструктуру)	1H2021		2H2021		1H2022		2H2022		1H2023	
	Кол-во сделок	Стоимость	Кол-во сделок	Стоимость	Кол-во сделок	Стоимость	Кол-во сделок	Стоимость	Кол-во сделок	Стоимость
Итого, стоимость (\$млрд)										
Пассажироперевозки - Воздух	19	12.9	16	31.7	16	9.2	18	7.8	8	2.9
Пассажироперевозки - Наземные	13	9.0	20	13.8	26	64.5	17	6.9	13	4.2
ЖКд транспорт	4	36.2	4	3.2	2	0.2	6	3.7	0	0.0
Логистика и Автоперевозки	73	25.1	98	53.2	70	38.7	44	15.7	40	16.0
Судоходство	27	6.3	32	13.4	21	11.5	24	12.4	19	5.9
Другое	12	4.8	5	4.4	9	7.2	8	3.5	5	5.4
Итого	148	94.5	175	119.7	144	131.3	117	50.0	85	34.3

Итого, стоимость (\$млрд)	1H2021		2H2021		1H2022		2H2022		1H2023	
	Кол-во сделок	Стоимость	Кол-во сделок	Стоимость						
Инфраструктура (Аэропорты)	8	8.2	6	27.2	6	1.2	7	2.5	4	1.8
Инфраструктура (Дороги)	10	4.2	8	9.8	15	59.2	14	6.6	8	2.6
Инфраструктура (Порты)	11	3.1	13	8.6	8	6.5	12	8.8	7	1.6
Итого (инфраструктура)	29	15.5	27	45.5	29	66.9	33	17.9	19	6.0

Грузо- и пассажиро-перевозки	1H2021		2H2021		1H2022		2H2022		1H2023	
	Кол-во сделок	Стоимость	Кол-во сделок	Стоимость	Кол-во сделок	Стоимость	Кол-во сделок	Стоимость	Кол-во сделок	Стоимость
Итого, стоимость (\$млрд)										
Грузоперевозки	101	35.5	132	69.0	93	50.3	69	31.9	59	26.5
Пассажироперевозки	47	59.0	43	50.7	51	81.0	48	18.1	26	7.8
Итого	148	94.5	175	119.7	144	131.3	117	50.0	85	34.3

Сделки со стоимостью более \$50 млн

Медиана мультипликаторов стоимости/продаж



Значения мультипликаторов достигли рекордного уровня

Медианное значение мультипликатора объема продаж превысило самый высокий показатель с 2016 года, достигнув 3,1x. В то же время медианное значение мультипликатора EBITDA достигло абсолютного рекорда в 14,4x, что более чем в 1,5 раза выше значения, зафиксированного в предыдущем году (8,7x) и среднего значения за десять лет (8,6x).

Хотя данная ситуация частично обусловлена чрезвычайно высокими мультипликаторами по сделкам с аэропортами, портами и объектами, связанными с пассажирскими перевозками, мы отметили, что как медианные значения мультипликаторов объемов продаж, так и мультипликаторов EBITDA достигли уровней, превышающих их долгосрочные средние значения во всех секторах, и это не зависит от того, был ли покупатель стратегическим или финансовым инвестором.

Учитывая этот факт в общей картине снижения активности в сфере слияний и поглощений, мы видим, что объявляется меньшее количество сделок, но, в целом, стоимость этих сделок довольно высокая. Мы рассматриваем это как показатель того, что инвесторы уделяют особое внимание качественным и стоящим объектам для инвестирования, и по-прежнему готовы платить более высокую цену даже в условиях текущей нестабильной обстановки.

Финансовые инвесторы

Как правило, финансовые инвесторы больше полагаются на заемные средства для финансирования сделок по слияниям и поглощениям по сравнению со стратегическими инвесторами, поэтому неудивительно, что текущие макроэкономические условия с высокими процентными ставками в большинстве стран влияют на активность этих инвесторов. Как следствие, было заключено гораздо меньше мега-сделок в 2023 году, а доля стратегических инвесторов в показателе суммарной стоимости сделок снова выросла до более чем 60%, даже по сравнению с 2021 годом, когда несколько очень крупных сделок со стратегическими инвесторами повлияли на суммарную стоимость сделок.

Средняя стоимость сделки финансовых инвесторов ниже, чем за последние два года, из-за отсутствия мега-сделок. Финансовые инвесторы участвовали только в двух из пяти мега-сделок, которые были заключены в этом году.

В первой половине года финансовые инвесторы снова сосредоточили свое внимание на объектах в подсекторе логистики и грузоперевозок автотранспортом, на данный подсектор пришлась половина всех их транзакций - всего 22 сделки, что гораздо ниже показателей за первые полугодия двух прошлых лет (1 полугодие 2021 г.: 48 сделок и 1 полугодие 2022 года: 40 сделок).

Подсектор морских перевозок — единственный подсектор, в котором финансовые инвесторы, по всей видимости, успешно продаются к цели по достижению показателя объявлений о сделках за прошлый год.

Сделки стоимостью более 50 млн долларов США

Количество и общая стоимость сделок с участием финансовых инвесторов



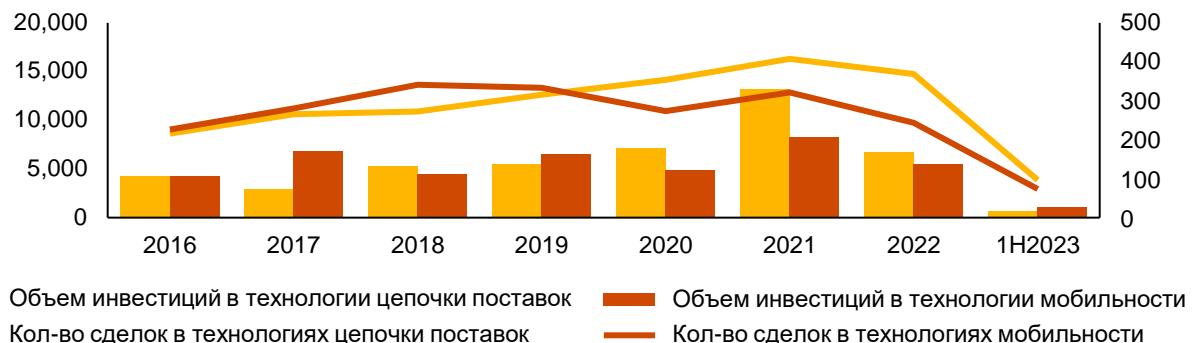
Итого, стоимость (\$млрд)	2021		2022		1H2023	
	Кол-во сделок	Стоимость сделок	Кол-во сделок	Стоимость сделок	Кол-во сделок	Стоимость сделок
Пассажироперевозки - Воздух	22	36.4	19	7.3	5	2.3
Пассажироперевозки - Наземные	18	19.0	21	62.1	8	1.6
Жд транспорт	5	6.0	1	0.1	0	0.0
Логистика и Автоперевозки	101	27.2	63	32.5	22	6.7
Судоходство	20	4.7	12	10.0	5	1.7
Другое	14	8.1	10	3.6	4	0.7
Итого	180	101.5	126	115.6	44	13.0

Источник: анализ PwC на основе Refinitiv

Влияние общего замедления темпов роста на венчурные инвестиции

вызванное экономической неопределенностью, ростом процентных ставок и переоценкой инвестиций, связанных с технологиями, после роста венчурных инвестиций во время пандемии, также влияет на вертикали, связанные с транспортом и логистикой. В наиболее важных вертикалях для финансирования стартапов, связанных с транспортно-логистическим сектором - Технологии в области цепочек поставок и Технологии мобильности - наблюдается значительное замедление как объема инвестиций, так и суммы инвестированного капитала. Кроме того, средний размер инвестиций для сделок, связанных с любой вертикалью, связанной с ТЛС, сократился почти на 50% с 13,0 млн долларов до 6,9 млн долларов, достигнув самого низкого значения за последние годы.

Венчурные инвестиции в технологические вертикали, связанные с ТЛС (количество сделок и сумма капитала, инвестированного в млн долларах США)



Некоторые сделки венчурного финансирования

Дата сделки	Компания	Страна	(Ведущий) инвестор	Серия	Стоимость сделки (\$млн)
Апрель-23	Zipline (Logistics)	US	Anderson Investments	Series E	330.0
Май-23	J&T Express	ID/CN	unknown	Series F	200.0
Май-23	JOLT Energy	DE	InfraRed Capital Partners;	n/a	165.1
Июнь-23	Ruqi Mobility	CN	Guangzhou Automobile	Series F	118.4
Март-23	Deepway	CN	SB China Venture Capital, Weiqiao Pioneering Group; Qiming Venture Partners	n/a	111.4
Январь-23	BRETON Technology	CN	Hunan Chasing Fund, Inner Mongolia Eerduosi Resources Company	n/a	83.2
Январь-23	Outrider (Road)	US	Abu Dhabi Investment Authority, B37 Ventures, Lineage Ventures, Nvidia, Presidio Ventures, others	Series E	73.0
Январь-23	Leekr Technology	CN	Beijing Automotive Group Industrial Investment, CAS Investment Management, others	Series E	58.2
Март-23	Pascal Technologies	NO	Ocean Zero (New York)	Series D	56.1
Февраль-23	ThayerMahan	US	Compass Partners Capital, Ducentia Squared, Hegemon Capital, I Squared Capital, others	Series D	50.2
Февраль-23	Dronamics	UK	Tawazun Strategic Development Fund; Eleven Ventures, Founders Factory, Speedinvest	Series E	43.2
Июнь-23	Curri	US	Bessemer Venture Partners; Brick & Mortar Ventures, Initialized Capital Management, Rainfall	Series B	42.0

Методология

В данном отчете проводится анализ текущей среды отрасли, глобальные сделки и стратегическое сотрудничество в ТЛС.

Рамки этого анализа охватывают все сделки слияния, поглощения, продажи, выкупа с привлечением заемных средств, приватизацию и приобретение миноритарных долей со стоимостью сделки более 50 млн долларов США. В анализ включены все сделки, объявленные в период с 1 января по 30 июня 2023 года. Сделки по проектам, связанным с государственно-частным партнерством, которые встречаются чаще, чем корпоративные сделки, особенно в сфере инфраструктуры, не входят в объем анализа.

Рыночные данные для анализа сделок получены от информационного агентства Refinitiv и включают все объявленные сделки, в которых объект сделки принадлежит к одной из перечисленных ниже отраслей NAICS (Североамериканская система классификации отраслей). Данные за прошлые периоды постоянно обновляются. В анализ включались все сделки, которые на момент анализа имели статус «завершена», «еще не завершена в связи с прохождением антимонопольных процедур согласования», «безусловная» (условия со стороны покупателя выполнены, но сделка еще не завершена) или «отменена».

Данные для анализа стратегического сотрудничества сформированы на основе информации от S&P Global Capital IQ, охватывающей ключевые события, связанные со стратегическим альянсом, раскрытые зарегистрированными на бирже компаниями ТЛС.

Анализ венчурных сделок основан на 100 лучших венчурных сделках в сфере транспорта и логистики, опубликованных в Pitchbook до июня 2023 года с учетом вертикального перемещения.

Отрасли и присвоенные секторы NAICS

Пассажирские авиаперевозки: регулярные пассажирские авиаперевозки; нерегулярные чартерные пассажирские авиаперевозки; управление воздушным движением; другие операции аэропорта; иная вспомогательная деятельность по авиаперевозкам.

Наземные пассажирские перевозки: строительство автомагистралей, улиц и мостов; все другие узкоспециализированные строительные субподрядчики; пригородные железнодорожные системы; автобусные и другие автомобильные транспортные системы; другие системы городского транспорта; междугородние и сельские автобусные перевозки; служба такси; лимузин-сервис; школьные и служебные автобусы; чартерные автобусы; транспорт для пассажиров с особыми потребностями; все остальные наземные пассажирские перевозки; другие виды вспомогательной деятельности для автомобильных перевозок.

Железнодорожный транспорт: магистральные железные дороги; железнодорожные подъездные пути; вспомогательные операции, связанные с железнодорожными перевозками.

Логистика: газоснабжение; организация грузовых перевозок; упаковка и обрешетка; все другие вспомогательные операции по транспортировке; почтовая служба; курьерская служба; местные курьеры и местная доставка; общее складирование и хранение; складирование и хранение на складах-рефрижераторах и; складирование и хранение сельскохозяйственной продукции; прочее складирование и хранение; консультационные услуги в области процессов, физического распределения и логистики.

Грузовые автомобильные перевозки: общие грузовые перевозки, местные; экспедирование грузов, междугородние, фуры; перевозки на большие расстояния; перевозка бывших в употреблении бытовых и офисных товаров; специализированные грузовые (кроме подержанных товаров) автоперевозки, местные перевозки; автомобильные перевозки специализированного груза (кроме подержанных товаров).

Морские перевозки: грузовые морские перевозки; морские пассажирские перевозки; грузоперевозки вдоль прибрежных территорий и по Великим озерам; пассажирские перевозки вдоль прибрежных территорий и по Великим озерам; грузовые перевозки по внутренним водным путям; внутренние водные пассажирские перевозки; операции в портах и гаванях; обработка морских грузов; навигационные услуги судоходству; иная вспомогательная деятельность по водному транспорту; регулирование и администрирование транспортных программ.

Прочее: регулярные грузовые авиаперевозки; нерегулярные чартерные грузовые авиаперевозки; другие нерегулярные авиаперевозки; смешанные перевозки; аренда и лизинг коммерческого воздушного, железнодорожного и водного транспортного оборудования; аренда легковых автомобилей; лизинг легковых автомобилей; аренда и лизинг грузовиков, прицепов и жилых автофургонов.

В анализе содержится контент, предоставленный IHS S&P Global Inc. или ее сторонним поставщиком. Copyright © IHS S&P Global Inc. 2023. Все права защищены.

Авторы

Инго Бауэр

Партнер, руководитель Практики в области транспорта и логистики

Д-р Андре Вортманн

Партнер, координатор сделок в области транспорта и логистики, PwC Европа

Д-р Петер Каушке

Директор Практики в области транспорта, логистики и мобильности

Буркхард Зоммер

Заместитель руководителя Центра компетенций по вопросам морских перевозок
Германии

Элиза Домник

Развитие бизнеса, практика в области транспорта и логистики

Филип Вёбсе

Менеджер, Исследовательский центр

Выражаем благодарность следующим экспертам за их ценный вклад в подготовку данного отчета:

Кристофф Хоппе, услуги по восстановлению бизнеса, PwC Германия

Яна Ребайн, консультант по вопросам инфраструктуры, PwC Германия

Мартин Краузе, маркетинг и коммуникации, PwC Германия Морис Шрофф,
PwC Strategy& Германия

Стефан Вестервальбесло, услуги по восстановлению бизнеса, PwC Германия

Контакты PwC Евразия



Мырза Сокуров

Директор

myrza.x.sokurov@pwc.com



Адилет Таласбаев

Старший консультант

adilet.talasbayev@pwc.com

