



ГODOBOЙ OTЧET
Публичного акционерного
общества «Дальневосточное морское
пароходство» (ПАО «ДВМП»)
ЗА 2017 ГОД

Оглавление

ОБ ОТЧЕТЕ	4
ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	4
Обращение Председателя Совета директоров	6
Обращение Президента	7
О КОМПАНИИ	8
Финансовые результаты Группы	8
Финансовые результаты по дивизионам	8
Операционные показатели по дивизионам	9
СТРАТЕГИЯ	9
ОБЗОР РЫНКА	14
Контейнерный рынок	14
Мировой контейнерный рынок	14
Контейнерный рынок России	14
Тенденции контейнерного рынка России	16
Рынок стивидорных услуг	18
ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ	20
Линейно-логистический дивизион	20
Обзор	20
Услуги	21
Результаты	23
Железнодорожный дивизион	24
Обзор	24
Услуги	25
Результаты	26
Портовый дивизион	27
Обзор	27
Услуги	27
Результаты	28
Морской дивизион	29
Обзор	29
Услуги	30
Ключевые инициативы развития морского дивизиона	30
Структура органов управления и контроля	31
Общее собрание акционеров	31

ПРОЕКТ

Совет директоров	31
Состав Совета директоров	32
Информация о членах Совета директоров.....	33
Комитеты Совета директоров	36
Корпоративный секретарь.....	37
Единоличный исполнительный орган	37
Контроль и аудит	40
Система внутреннего контроля	40
Ревизионная комиссия.....	40
Внешний аудит.....	40
Управление рисками.....	41
РЫНОК КАПИТАЛОВ	45
Акционерный капитал.....	45
Динамика котировок акций (Московская биржа).....	45
Еврооблигации и биржевые облигации	45
Кредитные рейтинги	46
Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов по акциям Компании	46
Приложения	46

ПРОЕКТ

ОБ ОТЧЕТЕ

Годовой отчет ПАО «ДВМП» предварительно утвержден решением Совета директоров ПАО «ДВМП» 28 мая 2018 года.

В настоящем Годовом отчете (далее – Годовой отчет) термин «ПАО «ДВМП» означает Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство».

Термины «Группа FESCO», «FESCO», «Группа», «Компания» относятся к ПАО «ДВМП» и юридическим лицам, находящимся под прямым и/или косвенным контролем ПАО «ДВМП» (подконтрольные лица).

Отчетный период – с 31 декабря 2016 года по 31 декабря 2017 года.

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Настоящий Годовой отчет подготовлен на основе информации, доступной Публичному акционерному обществу «Дальневосточное морское пароходство» и его Группе на момент его составления, включая информацию от третьих лиц. Компания в разумной степени полагает, что данная информация является полной и достоверной на момент публикации Годового отчета, однако не утверждает и не гарантирует, что она не будет в дальнейшем уточнена, пересмотрена или иным образом изменена. Настоящий Годовой отчет также может содержать определенные прогнозные заявления в отношении хозяйственной деятельности, экономических показателей, финансового состояния, итогов хозяйственной и производственной деятельности Компании и Группы, ее планов, проектов и ожидаемых результатов, политики в отношении дивидендов и капитальных затрат, а также тенденций в отношении цен, тарифов, объемов перевозок, производства и потребления, издержек, предполагаемых расходов, перспектив развития, сроков полезного использования активов и иных аналогичных факторов и экономических прогнозов в отношении отрасли и рынков.

Такие слова, как «прогнозирует», «считает», «ожидает», «намеревается», «планирует», «будет», «может», «должен», «мог бы», «предполагает», «рассчитывает», «пытается», «полагает», «исходит из», «продолжает», «стремится», «делает предположение» и иные сходные с ними выражения, обычно указывают на прогнозный характер заявления. Такие заявления основываются на планах, оценках и проектах на тот момент, когда соответствующие заявления были сделаны, и, следовательно, не следует излишне полагаться на указанные заявления. Прогнозные заявления, в силу своей специфики, связаны с неотъемлемым риском и неопределенностью (как общего, так и частного характера), и существуют определенные факторы, которые могут повлиять на будущую операционную деятельность Компании и привести к тому, что результаты могут существенно отличаться от предсказаний, прогнозов, проектов и иных прогнозных заявлений, включенных в Годовой отчет. В свете указанных рисков, неопределенностей и допущений Компания предупреждает о том, что фактические результаты могут существенно отличаться от выраженных, прямо или косвенно, в указанных прогнозных заявлениях, действительных только на момент составления настоящего Годового отчета. Компания не утверждает и не гарантирует, что результаты деятельности, обозначенные в прогнозных заявлениях, будут достигнуты. Компания также не несет какой-либо ответственности за убытки, которые могут понести физические или юридические лица, действовавшие, полагаясь на прогнозные заявления. Такие прогнозные заявления в каждом конкретном случае представляют собой лишь один из многих вариантов развития событий и не должны рассматриваться как наиболее вероятные.

В качестве иных факторов, способных оказать влияние на финансовые и производственные показатели Компании или Группы, его планы, проекты, капитальные затраты и иные аспекты ее деятельности, могут выступать изменение макроэкономических или рыночных условий,

ПРОЕКТ

деятельность государственных органов в Российской Федерации и других юрисдикциях, где Группа осуществляет деятельность. Указанный перечень факторов не является исчерпывающим.

За исключением случаев, прямо предусмотренных применимым законодательством Российской Федерации, ни Компания, ни ее представители, работники или консультанты не намереваются, не имеют обязанности и не принимают на себя обязательство по дополнению, изменению, обновлению или пересмотру прогнозных заявлений, исходя как из новой информации, так и последующих событий.

Настоящий Годовой отчет может содержать ссылки на сайт Компании. Такие ссылки делаются для удобства читателя. Компания не инкорпорирует путем отсылки какую-либо информацию, содержащуюся на сайте www.fesco.ru.

Обращение Председателя Совета директоров

Уважаемые акционеры!

Одним из главных событий 2017 года для Группы FESCO стало успешное завершение начатой в 2016 году реструктуризации еврооблигаций, составлявших основную часть финансовой задолженности. Переговоры, продолжавшиеся полтора года, завершились достижением взаимоприемлемых договоренностей между Компанией и кредиторами, что существенно снизило нагрузку на Компанию.

Одновременно экономика России вошла в стадию восстановительного роста после двух лет непростой экономической конъюнктуры. Темпы роста ВВП страны приближаются к 2 %, при этом рынок контейнерных перевозок вырос на 19 %. Подобная динамика обусловлена глубинными изменениями, происходящими на рынке: восстановлением розничной торговли, промышленного производства, инвестиций в основной капитал и стабилизацией курса рубля.

В этих условиях Компания продолжила реализацию намеченной в начале 2016 года стратегии развития и использования новых рыночных возможностей, сфокусировалась на увеличении объемов перевозок контейнерных грузов по маршруту Восток – Запад – Восток. Для сохранения доли рынка Компания нарастила парк фитинговых платформ за счет сдачи в аренду и обмена непрофильного парка, расширила сеть маршрутов, а также запустила ряд инициатив, направленных на повышение качества сервиса, укрепив таким образом конкурентоспособность своих услуг. Вместе с тем Компания увеличила свою активность на внешних рынках, в первую очередь в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Еще одним достижением стало серьезное улучшение системы операционного управления Компании, сокращение расходов.

Значительное увеличение ключевых операционных и финансовых показателей подтвердило правильность выбранной стратегии, реализацию основных направлений которой Компания продолжит и в 2018 году. Хотелось бы сделать особый акцент на выходе Группы на абсолютно новый для себя рынок транспортировки зерна. В условиях растущих урожаев и объемов экспорта мы считаем это направление очень перспективным, и оно займет важное место в составе Железнодорожного дивизиона. Кроме того, сохраняются задачи реализации инициатив в сфере информационных технологий и трансформации Компании в лидера использования передовых технологий в транспортной отрасли России. Также рассчитываем в течение 2018 года урегулировать вопросы, связанные с обязательствами Компании по рублевым облигациям, завершить проект оптимизации организационной структуры, в первую очередь административных подразделений.

Лейла Маммед Заде

Председатель Совета директоров

Обращение Президента

Уважаемые акционеры!

Прошедший год стал для Компании одновременно годом вызовов, достижений и новых возможностей. Я благодарен членам Совета директоров за поддержку и активное участие в решении ключевых задач Компании.

Значительная часть наших усилий была направлена на урегулирование вопроса, связанного с задолженностью по еврооблигациям, которая оказывала существенное давление на Компанию. После полутора лет переговоров нам удалось завершить реструктуризацию, погасив бумаги с дисконтом в 28 % от общей суммы задолженности. Для этого был привлечен кредит Банка ВТБ (ПАО) на сумму до 680 млн долл. США, который мы рассчитываем частично направить также на погашение обязательств по рублевым облигациям, с держателями которых продолжаем переговоры.

При этом в 2017 году существенно улучшилась макроэкономическая ситуация и ситуация на ключевых рынках оперирования Компании. Объемы перевалки в портах Российской Федерации выросли на 13 %, объем контейнерных железнодорожных перевозок – на 19 %. Компания в полной мере использовала рыночный потенциал, значительно увеличив операционные показатели. Так, ПАО «ВМТП» достиг рекордного грузооборота за все 120 лет работы, обработав 7,5 млн т грузов. По сравнению с 2016 годом объем перевалки контейнеров вырос на 41,8 % – до 467,9 тыс. TEU. Причем значительный рост отмечен на всех направлениях – в импорте, экспорте и каботаже. Объем перевалки генеральных и неконтейнерных грузов вырос на 33,1 % – до 3 287,8 тыс. т, преимущественно за счет продукции черной и цветной металлургии, угля, зерна и минеральных удобрений.

В соответствии с потребностями клиентов и рыночными тенденциями мы запустили проект ускоренной доставки грузов из Шанхая в Москву, несколько регулярных контейнерных поездов на сухопутном маршруте Китай – Россия – Европа. Кроме того, FESCO начала активное развитие перевозок несырьевого экспорта из России в Китай, увеличила портфель заказов в области проектной логистики, приняла участие в доставке негабаритных грузов для крупных проектов, в частности для строительства Московского метрополитена. Наряду с оптимизацией портфеля активов мы стали развивать перспективное направление перевозки зерна, для чего приобрели одного из игроков этого рынка – ООО «ТРАНС-ГРЕЙН».

В 2018 году наши усилия будут сфокусированы на развитии ключевых направлений бизнеса – перевозке контейнеров и зерна. Одновременно планируется развивать смежные направления – 3PL, проектную логистику, перевозки в специализированных контейнерах, продолжать экспансию на внешние рынки, в частности Китая и Казахстана. В числе наших приоритетов остается совершенствование коммерческой функции, увеличение производственной прибыли в дивизионах за счет внедрения программ эффективности, а также сокращение административных расходов.

Ожидается умеренный рост рынка и показателей Компании в 2018 году, при этом на рынке сохраняются признаки нестабильности в силу негативного влияния внешних факторов, поэтому мы будем стремиться оставаться максимально гибкими в своей деятельности и оперативно реагировать на изменения конъюнктуры, с тем чтобы продолжать быть надежным партнером для клиентов и акционеров.

Александрс Исуринс
Президент, Председатель Правления

О КОМПАНИИ

FESCO является одним из лидеров контейнерных перевозок через Дальний Восток России и управляет единственной в стране сквозной транспортной цепочкой, включающей морские линейные перевозки, перевалку в порту, железнодорожные/интермодальные контейнерные сервисы и услуги сухих терминалов.

FESCO – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Диверсифицированный портфель активов FESCO позволяет осуществлять доставку грузов «от двери до двери» и контролировать все этапы интермодальной транспортной цепочки.

Большая часть операций Компании сосредоточена на Дальнем Востоке России.

Группе принадлежит ПАО «Владивостокский Морской Торговый порт», ПАО «ВМТП» (далее – ВМТП, порт Владивосток – один из крупнейших портов и стивидоров на Дальнем Востоке России. FESCO также осуществляет железнодорожные перевозки под брендами ООО «Фирма «Трансгарант» (100-процентное дочернее общество ПАО «ВМТП») и АО «Русская Тройка» (совместное предприятие с ОАО «РЖД»).

FESCO оказывает клиентам услуги по интермодальной транспортировке грузов через дочернюю компанию ООО «Феско Интегрированный Транспорт», ООО «ФИТ» (далее – ФИТ). ФИТ отвечает за взаимодействие всех участников перевозки и обеспечивает клиентам полный контроль поставки и гарантированные сроки доставки грузов.

Помимо этого, Группа владеет флотом транспортных судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях.

Компании также принадлежит 25,1 % акций в ПАО «ТрансКонтейнер».

Финансовые результаты Группы

Показатели, млн долл. США	2014	2015	2016	2017	Изменение год к году, %
Выручка	1 118	688	554,8	749,7	35,1
EBITDA ¹	177	109	92,1	133,7	45,1
Рентабельность по EBITDA, %	15,8	15,8	16,6	17,8	+1,2 п. п.
Капитальные затраты	73	19	21,6	69,8	+222,8

Финансовые результаты по дивизионам

Показатели, млн долл. США	2014	2015	2016	2017	Изменение год к году, %
Линейно-логистический дивизион					
Выручка	623	385	363,0	502,5	38,4
EBITDA	40	19	12,4	15,1	22,1
Рентабельность по EBITDA, %	6,4	4,9	3,4	3,0	–0,4 п. п.
Портовый дивизион					
Выручка	185	116	109,1	161,2	47,8
EBITDA	93	61	49,8	77,3	55,2

¹ Показатель EBITDA рассчитывается как операционная прибыль без учета амортизации, обесценения материальных основных средств и разовых расходов.

ПРОЕКТ

Рентабельность по EBITDA, %	50,3	52,6	45,6	47,9	+2,3 п. п.
Железнодорожный дивизион					
Выручка	165	105	94,7	140,6	48,5
EBITDA	45	20	23,3	51,8	122,2
Рентабельность по EBITDA, %	27,3	19,0	24,6	36,9	+12,2 п. п.
Морской дивизион					
Выручка	81	83	56,4	38,4	-31,9
EBITDA	13	25	18,1	5,2	-71,1
Рентабельность по EBITDA, %	16,0	30,1	32,1	13,6 %	-18,5 п. п.
Бункеровочный дивизион					
Выручка	218	115	23,4	17,8	-24,1
EBITDA	10	1	-1,0	0,5	-
Рентабельность по EBITDA, %	4,6	0,9	-4,3	2,6	-

Операционные показатели по дивизионам

Показатели	2014	2015	2016	2017	Изменение год к году, %
Линейно-логистический дивизион					
Интермодальные перевозки, тыс. TEU	259	179	164,5	243,6	48,1
Международные морские перевозки, тыс. TEU	493	369	257,4	319,0	23,9
Каботажные морские перевозки, тыс. TEU	65,2	59,9	59,4	66,7	12,3
Портовый дивизион					
Перевалка контейнеров порта Владивосток, тыс. TEU	513	345	330,1	467,9	41,8
Перевалка генеральных грузов порта Владивосток, тыс. т	2 297	2 028	2 470,7	3 287,8	33,1
Железнодорожный дивизион					
Железнодорожные контейнерные перевозки, тыс. TEU	325	279	191,2	270,0	41,2
Вагоноотправки в крытых вагонах, ед.			17 975	20 179	12,3
Морской дивизион					
Транспортный флот, ед.		22	21	21	0,0
Судо-сутки в эксплуатации ²			7 788	6 990	-10,3
Бункеровочный дивизион					
Объемы бункеровки, тыс. т	490	430	108,6	76,6	-29,5

СТРАТЕГИЯ

Стратегия Группы FESCO отражает наше стремление:

- стать для клиентов приоритетным логистическим партнером, оказывающим комплексные транспортные услуги;

² Общее количество дней, которые судно было доступно для эксплуатации, за исключением периода времени, когда судно не могло использоваться в связи с капитальным ремонтом, модернизацией, нахождением в сухом доке либо в связи со специализированным или промежуточным обслуживанием

ПРОЕКТ

- упрочить позиции на всем протяжении транспортного коридора Восток – Запад – Восток;
- реализовать рыночный потенциал в основном бизнесе и развивать востребованные смежные направления;
- реализовать программы по оптимизации затрат и повышению рентабельности.

Новый стандарт качества для клиентов FESCO

В январе 2017 года стартовал беспрецедентный проект, направленный на оптимизацию основного продукта Группы FESCO – интермодальной перевозки из Китая в Россию – «Шанхай – Москва за 20 дней». Основная цель проекта – повышение качества транспортной услуги за счет сокращения транзитного времени и издержек, а также за счет обеспечения стабильного расписания. Мы хотим сделать доставку из портов Китая в европейскую часть России за 20 дней новым стандартом качества для транспортной отрасли.

Этот проект стал возможен благодаря наличию у FESCO собственных активов на каждом этапе интермодальной цепочки и регулярным линейным сервисам FESCO как на морском, так и на железнодорожном плечах. Мы видим, что можем сделать сквозную технологию более эффективной, исключив потери на каждом этапе и выстроив непрерывный процесс оптимального взаимодействия между ними.

Цели проекта:

- введение нового стандарта качества услуг для клиентов FESCO;
- повышение конкурентоспособности по сравнению с альтернативными маршрутами;
- объединение разных подразделений Группы;
- внедрение лучших практик управления изменениями и отчетности.

В 2017 году нам удалось существенно повысить качество на морском и железнодорожном плечах. В феврале началась отправка регулярных поездов FESCO Moscow Shuttle Express на направлении Владивосток – Москва – Владивосток в рамках проекта ОАО «РЖД» – «Транссиб за 7 суток». В апреле за счет изменения ротации на маршруте линии FESCO China Direct Line снизили время морской доставки из Шанхая во Владивосток с 5 до 3 суток. Это в совокупности позволяет сократить время доставки на 4–5 дней. Кроме того, мы проводим работу по оптимизации документационно-информационного потока: запустили проект по сокращению времени на оформление таможенного транзита, снизили срок согласования и подписания типовых договоров международного экспедирования с 12 дней до 5 часов, запланировали быстрый эксперимент по организации процесса перевозки в режиме целостной цепочки создания стоимости (Value Stream) со стандартизацией задач для всех участников процесса, включая клиентов.

В промышленную эксплуатацию запущен личный кабинет для клиентов, который позволяет им полностью контролировать поставки и в любое время просматривать необходимую информацию, а нам – автоматизировать процесс взаимодействия всех участников перевозки и создать возможность совершить всего 8 последовательных действий в личном кабинете, чтобы гарантированно получить свой груз через 20 дней.

За время реализации проекта доля контейнеров, перевезенных из Шанхая в Москву за 15–20 дней, превысила 40 % всего объема, тогда как ранее это были единичные случаи. Еще 30 % контейнеров доставляются за 21–25 суток в зависимости от скорости таможенного оформления со стороны клиента.

ПРОЕКТ

Проект «Шанхай – Москва за 20 дней» является объединяющим для подразделений и дивизионов Группы, так как охватывает все сферы деятельности Компании. Оптимизация сквозной технологии на этом направлении станет драйвером и примером для развития других продуктов и услуг FESCO, окажет положительный мультипликативный эффект на бизнес в целом. Шанхай – Москва – это пилотный маршрут, сама инициатива распространяется на все интермодальные сервисы, так как мы стремимся повышать качество технологии перевозки.

В апреле 2018 года FESCO объявила о запуске сервиса «Быстрый путь» (Hayamichi), дающего возможность ускоренной регулярной перевозки грузов в контейнерах из портов Японии в Москву через порт Владивосток. Время доставки из Японии в Москву сокращено с 27 до 20 дней в зависимости от порта отправки. Так, время в пути из порта Тояма в Москву составляет 15 суток.

Уже 1 июня 2018 года стартует новая инициатива, направленная на сокращение времени доставки грузов из Азии в Россию через Дальний Восток, – проект «Пусан – Москва за 15 дней». Сокращение срока доставки стало возможным благодаря повышению эффективности на каждом этапе интермодальной цепочки, а также за счет совершенствования взаимодействия между различными видами транспорта. Время морской перевозки из Пусана во Владивосток составляет два дня; время ожидания в порту сокращено на два дня (до трех суток) благодаря оптимизации сквозной технологии на стыке «порт – железная дорога»; срок железнодорожной доставки из Владивосток в Москву стал меньше на 5 дней – 10–11 дней. Система предварительного информирования, реализованная в порту Владивосток, позволяет сократить время таможенного оформления до нескольких часов. Стандартизация документационно-информационного потока, автоматизация процессов взаимодействия всех участников перевозки делает сервисы FESCO более комфортными для клиентов.

Расширение присутствия на рынке контейнерных перевозок и развитие новых направлений бизнеса

Группа управляет единственной в стране сквозной транспортной цепочкой, включающей морские линейные перевозки, перевалку в порту, железнодорожные/интермодальные контейнерные сервисы и услуги сухих терминалов. Объем железнодорожных перевозок FESCO на Московском транспортном узле составляет 110 тыс. ДФЭ, или 70 % общих перевозок Компании. В условиях роста контейнерного грузопотока и усиления позиций в Центральном регионе FESCO планирует развивать собственные перевалочные мощности, в связи с чем к 2020 году ожидается запуск в эксплуатацию транспортно-логистического центра «FESCO Усады», который станет первым собственным контейнерным терминалом Компании в Московском регионе. Это позволит FESCO увеличить доходы за счет экономии средств на услугах сторонних операторов, предпринять шаги по переводу грузопотока Юго-Восточной Азии с Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов на Дальний Восток и Транссиб, а также стимулировать наращивание международного транзитного грузопотока между Европой и Китаем.

Группа FESCO продолжит оптимизировать парк железнодорожного подвижного состава. Прежде всего, эта программа предусматривает наращивание парка фитинговых платформ с целью увеличения доли на рынке железнодорожных контейнерных перевозок. Сохранение и увеличение универсального парка крытых вагонов снизит риски сезонных перевозок в специализированном подвижном составе. Планируется приобретение до 500 крытых вагонов объемом кузова 158–160 куб. м под перевозки бумажной продукции.

Новым направлением работы Железнодорожного дивизиона станет рынок перевозки зерна по железной дороге. В условиях высоких прогнозов по урожаям и растущего экспорта зерна это направление является очень перспективным и со временем должно составить достойную конкуренцию контейнерному бизнесу. С этой целью Группа FESCO приобрела зернового

ПРОЕКТ

железнодорожного оператора – ООО «ТРАНС-ГРЕЙН», в управлении которой находится 3,7 тыс. вагонов-зерновозов. До конца 2018 года этот парк планируется увеличить до более 4 тыс., главным образом за счет создания нового подвижного состава.

Прочий подвижной состав классифицируется как непрофильный и в ближайшие годы будет либо сдаваться в аренду, либо обмениваться на профильные активы в обозначенных выше сегментах перевозок.

Освоение новых маршрутов и регионов

Расширение основного бизнеса за пределы существующих маршрутов и регионов остается одним из стратегических приоритетов дальнейшего развития FESCO. Среди задач:

- организация семи маршрутных направлений для повышения регулярности перевозок;
- развитие экспорта из северо-западных районов России в порты Санкт-Петербурга;
- развитие направления Север – Юг и активизация перевозок по коридору порт Оля – Каспийское море – Иран;
- проект «Приморье-1» (перевозки из северо-восточных провинций Китая через порт Владивосток в Шанхай);
- развитие транзитных маршрутов через город Достык в Казахстане в направлении Прибалтийских стран, а также сухопутных транзитных маршрутов из Китая через Забайкальск и Монголию в Среднюю Азию и Россию.

Развитие новых направлений бизнеса и выход на международные рынки (проектная логистика, 3PL, 4PL)

Проектная логистика – это логичное продолжение дальнейшего развития бизнеса FESCO, позволяющее использовать имеющийся опыт перевозок проектных грузов и выстроить долгосрочные деловые отношения с EPC-подрядчиками и прямыми заказчиками.

Логистические услуги 3PL и 4PL позволят клиентам сосредоточиться на вопросах основной деятельности, передавая логистическое сопровождение операций на аутсорсинг. Управляя уникальным сочетанием активов, FESCO планирует развивать бизнес по предоставлению клиентам комплексного обслуживания, включая содействие в дистрибуции товаров, управление складскими операциями и услуги по доставке автомобильным транспортом. Группа FESCO также развивает сегмент экспедирования контейнерных грузов и предлагает комплексные решения для крупных промышленных предприятий.

Фокус на повышении рентабельности

За прошедший год проведена значительная оптимизация как юридической структуры, так и структуры бизнеса Группы FESCO. Реформирован Бункеровочный дивизион. Реорганизации в связи с изменением структуры парка подверглось ООО «Фирма «Трансгарант» – головная компания Железнодорожного дивизиона. Значительно расширено присутствие в Китае и на других ключевых рынках Юго-Восточной Азии. Эта оптимизация продолжится, следуя за изменением географии бизнеса, развитием и автоматизацией предложения услуг.

Отдельное внимание уделяется реализации мер по оптимизации затрат в масштабах всей Группы. В начале 2018 года заработал общий центр обслуживания (ОЦО) для всех компаний Группы FESCO. Реализуются меры, нацеленные на непрерывную оптимизацию затрат и повышение операционной эффективности. Так, на 2018 год запланированы инициативы по: 1) увеличению производственной прибыли в дивизионах за счет внедрения программ эффективности; 2) сокращению доли административных расходов в производственной прибыли с 40,6 до 35 %.

ПРОЕКТ

Помимо запуска ОЦО, реализации этих мер будут способствовать:

- стандартизация управленческой отчетности;
- перевод юридически значимого документооборота в электронный вид;
- повышение производительности труда во вспомогательных подразделениях;
- унификация организационных структур в Компании.

ОБЗОР РЫНКА

Контейнерный рынок

Мировой контейнерный рынок

Восстановление глобального спроса, снижение последствий экономических шоков, стабилизация курсов национальных валют и смягчение денежной политики развивающихся стран в совокупности привели к росту международной торговли в 2017 году. Поддержанный уверенным экономическим ростом стран Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока, контейнерный грузооборот в 2017 году вырос на 5,5 % по отношению к 2016 году.

Сигналом восстановления рынка стал резкий скачок вверх Shanghai Containerized Freight Index в конце 2016 года.



Несмотря на положительную динамику рынка в целом, сохраняется дисбаланс в пользу предложения вместимости флота над фактическим спросом, а вместе с ним сопутствующие риски давления как на мировой уровень фрахта, так и на финансовое состояние глобальных морских перевозчиков.

Контейнерный рынок России

Итоги 2017 года для российской экономики и ее международной торговли оказались выше изначальных прогнозов. Первое полугодие прошлого года показало бурный рост. Во втором полугодии этот тренд замедлился, но в сравнении с сопоставимыми периодами 2016 года динамика все равно достаточно высокая. Международный логистический рынок России впервые после периода падения, начавшегося в 2014 году, в 2017 году продемонстрировал ярко выраженное оживление.

Переход российской экономики к росту, стабилизация курса национальной валюты, а также усилия по наращиванию транзитного грузопотока на маршруте Китай – Европа через территорию России обусловили рост контейнерного рынка в 2017 году на уровне 19 %.

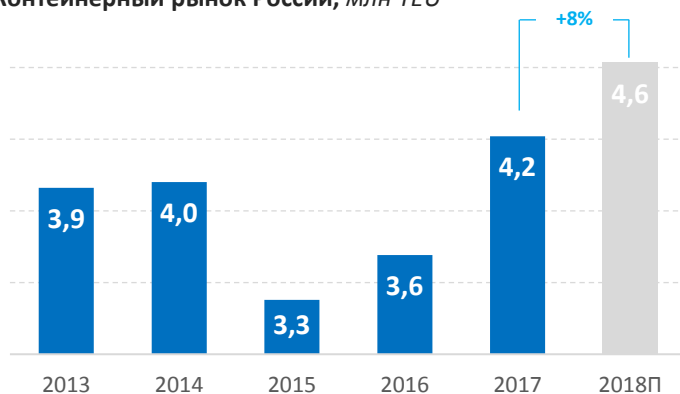
Основными драйверами роста контейнерного рынка стали импортные и транзитные перевозки, по которым прирост составил 21 и 65 % соответственно. При этом рост доли экспортных перевозок в 2017 году составил 15 %, а внутренних – 8 %.

Значительную часть прошлогоднего прироста обеспечило активное развитие сухопутных контейнерных внешнеторговых перевозок в направлении Восток – Запад. По данным ОАО «РЖД», объем контейнерных железнодорожных транзитных перевозок через территорию России в целом достиг 414 тыс. TEU, при том что по направлению Восток – Запад перевезено более 67 % всего контейнерного транзита – 277 тыс. TEU, а рост по данному сегменту в годовом объеме достиг 80 %.

Динамика контейнерного рынка и прокси ВВП России, %

Перевалив за отметку 4,2 млн TEU контейнерный рынок России* побил рекорд последних 5 лет. Положительный прогноз макропараметров экономики России на 2018 год, растущий спрос на маршруте Китай – Европа – Китай дает основания по росту контейнерного рынка в текущем году на 8 %.

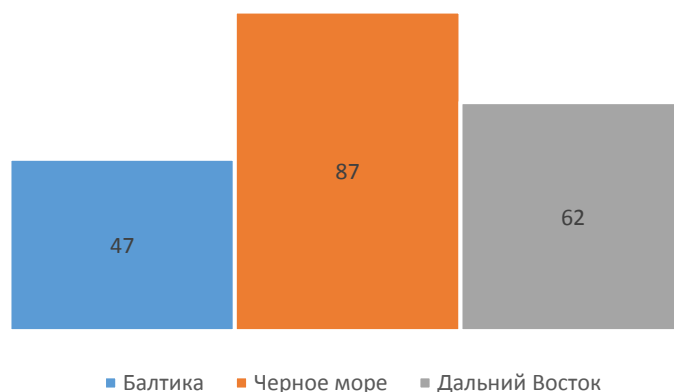
** Прокси ВВП включает сумму показателей «Розничная торговля», «Инвестиции в основной капитал», «Промышленное производство».*

Контейнерный рынок России, млн TEU

** Контейнерный рынок России включает перевалку грузевых контейнеров в портах России, перевозки грузевых контейнеров на сети РЖД во внутреннем, транзитном и внешнеторговом сообщении через сухопутные пограничные переходы.*

Утилизация по контейнерным грузам в ключевых бассейнах Российской Федерации остается на невысоком уровне. В Черном море к 2021 году планируется увеличение производительности терминала ПАО «НМТП» до 300 тыс. TEU в год и терминала АО «НЛЭ» до 500 тыс. TEU в год.

Утилизация по контейнерным грузам в ключевых бассейнах Российской Федерации, %



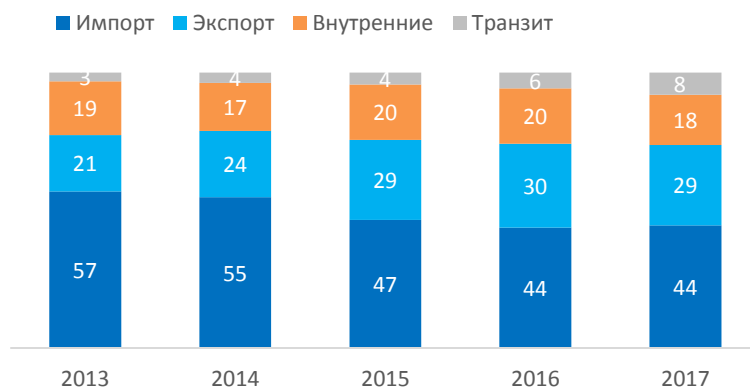
Тенденции контейнерного рынка России

- Снижение доли импорта в общей структуре перевозок с 2013 года. Несмотря на увеличение импорта в натуральном выражении, его доля в общей структуре в 2017 году не изменилась.
- Значительный рост грузооборота по маршруту Китай – Европа в транзитных направлениях. Это обусловлено в первую очередь заинтересованностью всех сторон, участвующих в организации и развитии этого маршрута, тарифными железнодорожными преференциями со стороны Китая и высоким потенциалом для новых участников.
- Количество контейнерных поездов, прошедших по общей сети маршрутов, связывающих Китай и Европу, по данным, опубликованным ИТАР-ТАСС, превысило в 2017 году 3,27 тыс. рейсов. Согласно подсчетам China Railway Corporation, количество рейсов за прошлый год составило 52 % от совокупного трафика за весь период с начала запуска сервиса в 2011 году (6,24 тыс. рейсов). На 2018 год China Railway Corporation прогнозирует резкий рост трафика до 4 тыс. рейсов.
- По оценкам FESCO, в 2017 году общий транзитный грузопоток составил порядка 160 тыс. TEU из Китая в Европу и 70 тыс. TEU в обратном направлении. Большая часть транзитного груза, до 60 %, следует из Китая через Западный коридор (железнодорожный переход Достык – Алашанькоу). При этом география конечных пунктов доставки продолжила расширяться, и, помимо традиционных стран назначения (Польша, Германия), активно развиваются контейнерные потоки во Францию, Нидерланды, Чехию, Данию, Испанию, Швецию, Австрию, Финляндию и Великобританию. Суммарно на эти новые направления в 2017 году в транзите через Россию было отгружено до 4,7 тыс. TEU против 1,7 тыс. TEU в 2016 году.
- В дополнение к традиционным транзитным маршрутам Группа FESCO перевезла в рамках регулярного сервиса FESCO Silk Way Shuttle, запущенного в августе 2017 года, по сухопутному направлению Китай – Европа – Китай 3 874 TEU. Транзитное время маршрута из китайского города Чжэнчжоу до Польши и Германии через пограничный пункт Наушки составляет 13–15 суток, что в три раза быстрее морского маршрута через Суэцкий канал.

ПРОЕКТ

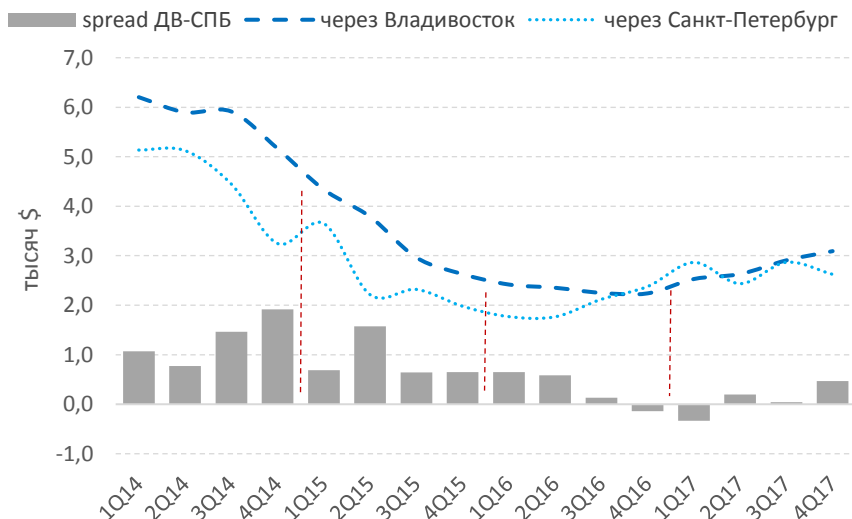
- По данным ОАО «РЖД», сегодня менее 2 % грузов в общем объеме трафика между Европой и Китаем в контейнерах следует через сеть РЖД. С учетом роста качества сервиса в отправлениях через Россию, заинтересованности китайской стороны в развитии железнодорожных перевозок ожидается дальнейший тренд прироста спроса в коридоре.

Структура контейнерного рынка, %



- Сближение ставок на ключевых маршрутах. В течение 2017 года впервые в истории контейнерного рынка разница в цене перевозки 40-футового контейнера из Шанхая в Москву через Транссиб в сравнении с морской перевозкой через Deep Sea была минимальна.

Уровень ставок на перевозку 40' контейнера FOT Шанхай-FOT Москва



- Продолжающийся рост контейнеризации рынка. В 2017 году заметен рост контейнерных перевозок определенных товарных групп в экспорте (зерно) и на «коротких плечах» (например, на маршрутах Санкт-Петербург – Москва, Москва – Новосибирск).
- Рост отгрузок в специализированных контейнерах, в частности, увеличение грузопотока в танк-контейнерах в 2017 году составило 9 %.
- Высокий спрос на контейнерные перевозки по отдельным маршрутам способствует формированию «контейнерных поездов».

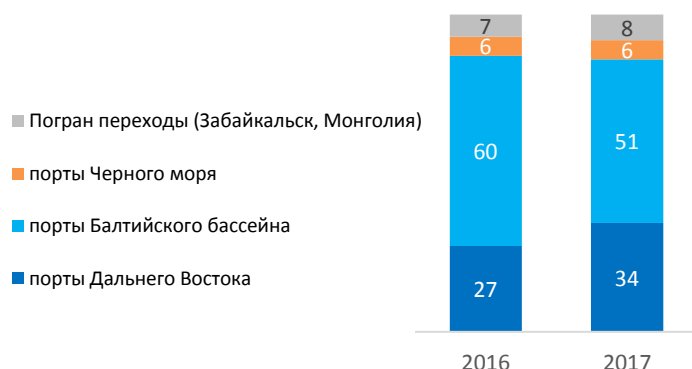
ПРОЕКТ

КИТАЙ – МОСКВА – ОДНО ИЗ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РОССИЙСКОГО КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА

Наиболее значительные объемы перевозок на направлении Восток – Запад обеспечивает Китай. Причем тенденция сохраняется как в транзитном коридоре Китай – Европа – Китай, так и в экспортно-импортной логистике с Россией.

440 тыс. TEU в 2017 году – объем контейнерного рынка как одного из ключевых направлений рынка и FESCO. Улучшение качества сервиса, выравнивание ставок с морскими перевозками через DeerSea на маршруте Китай – Москва привели к росту доли отгрузок через порты Дальнего Востока с 27 до 34 %.

Распределение отгрузок контейнеров по бассейнам, %



В 2017 году FESCO был перевезен каждый 12-й контейнер с грузом, следующий из Китая в Москву.

Новый импульс развития получили и сухопутные перевозки из Китая в Россию. В 2017 году импорт в Россию из Китая через Западный (Казахстан), Центральный (Монголия) и Восточный (Маньчжурия) коридоры совокупно вырос на 51 % – до 81 тыс. TEU, а экспорт по сухопутным маршрутам увеличился в более чем 2,5 раза – до 45 тыс. TEU.

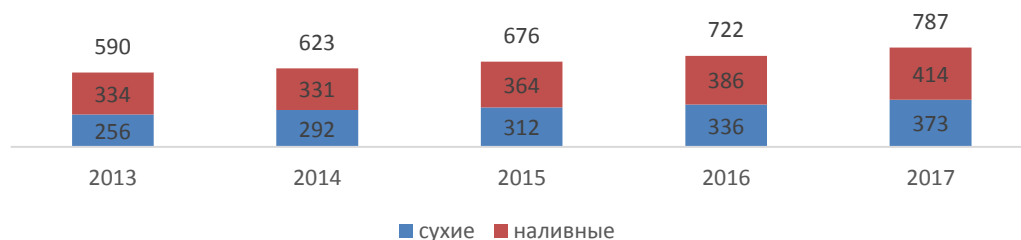
Таким образом, доля китайского контейнерного импорта в Россию через сухопутные железнодорожные переходы выросла с 10 до 12 % в 2017 году, а доля в общем объеме экспорта на Китай с 9 до 19 %.

Общий объем перевозок Группы FESCO с использованием сухопутных коридоров в рамках экспортно-импортного направления с начала работы по маршруту Китай – Россия – Китай (сентябрь 2017 года) составил 1 153 TEU.

Рынок стивидорных услуг

За последние четыре года среднегодовой темп прироста объема перевалки в морских портах Российской Федерации составил 7 %. Рынок в 2017 году обновил свой исторический максимум, достигнув 787 млн т. Наливные грузы (в основном нефть и нефтепродукты) продолжают составлять больше половины всего объема перевалки.

**Объем перевалки грузов в морских портах Российской Федерации в
2013–2017 годах, млн т**



Основной сегмент перевалки в российских портах – экспорт – в 2017 году сократился на 2 п. п. – до 77 % за счет увеличения доли импорта и каботажа на 1 п. п.

**Структура перевалки грузов в портах Российской Федерации по направлениям
следования по итогам 2017 года, %**



Бассейны России по объемам перевалки грузов по итогам 2017 года, млн т

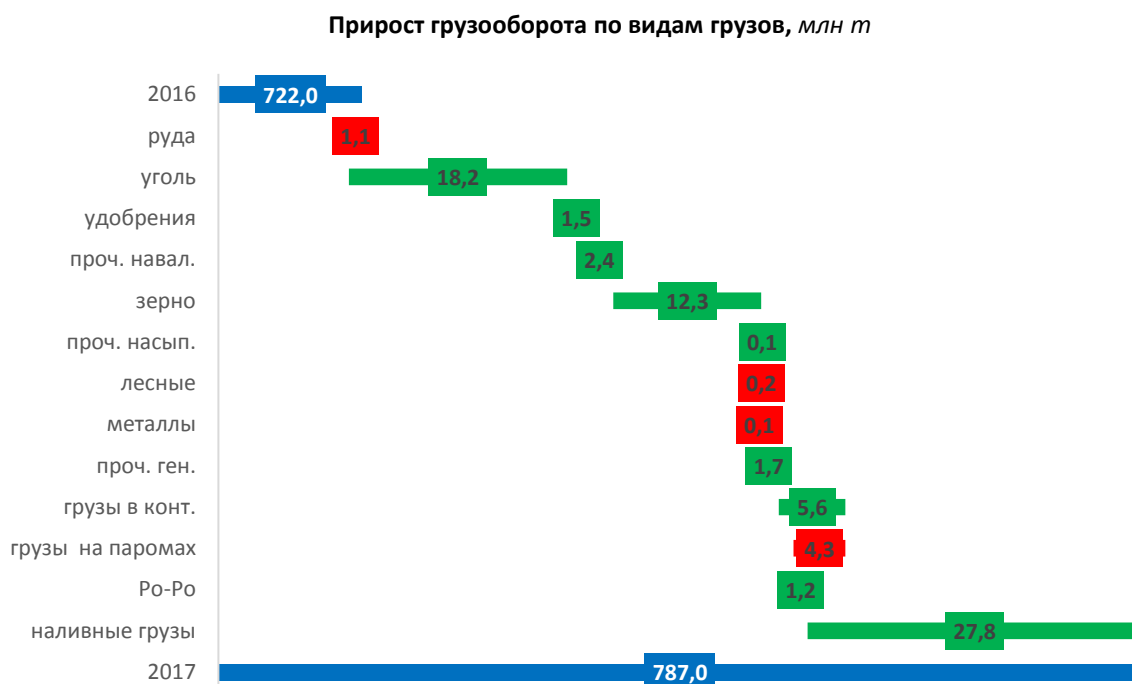
Бассейны	Сухие грузы	Наливные грузы
Азово-Черноморский	118	151
Балтийский	105	142
Дальневосточный	117	74
Арктический	29	45
Каспийский	3	1

Лидером по объему перевалки в прошедшем году, как и в 2016 году, остается Новороссийский морской торговый порт (147,5 млн т, или +12 % по сравнению с 2016 годом). Второе место занимает порт Усть-Луга (103,3 млн т, или +11 % по сравнению с 2016 годом), третье – порт Восточный (69,3 млн т, или +1 % по сравнению с 2016 годом).

Основными драйверами роста перевалки в портах Российской Федерации были наливные грузы (+27,8 млн т), уголь (+18,2 млн т) и зерно (+12,3 млн т). Увеличение объемов перевалки наливных грузов связано с ростом отправок из порта Мурманск (+17,7 млн т) и расширением нефтеналивного терминала АО «КТК-Р», расположенного под Новороссийском (+10,8 млн т).

ПРОЕКТ

Самое большое снижение пришлось на грузы на паромках (–4,3 млн т) за счет отправок через Керченский пролив.



ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ

Линейно-логистический дивизион

Линейно-логистический дивизион интегрирует функции других дивизионов Компании, предоставляя нашим клиентам услуги интермодальной перевозки с возможностью доставки до конечного пункта назначения.

Обзор

Линейно-логистический дивизион Компании осуществляет морские перевозки контейнерных и иных грузов, а также экспедирование грузов, оказывает логистические и прочие услуги, в том числе осуществляет рефрижераторные перевозки и транспортировку колесной техники. Линейно-логистический дивизион интегрирует деятельность других дивизионов, включая перевалку в портах и железнодорожную перевозку. Это позволяет FESCO предоставлять клиентам услуги интермодальной перевозки в формате «от двери к двери» с доставкой до конечного получателя.

Благодаря интеграции активов на базе 100-процентного дочернего общества ООО «ФИТ», Компания продолжает удерживать одну из ведущих позиций на рынке контейнерных перевозок в России. FESCO предлагает услуги в формате «от двери к двери» как единый интегрированный продукт, включающий линейные морские перевозки, портовые услуги, железнодорожную транспортировку, таможенные услуги и сервис «последней мили». Для организации интермодальной перевозки Компания использует собственные и арендуемые активы – морские суда, контейнеры, фитинговые платформы, грузовые автомобили, терминальные и портовые мощности во Владивостоке, Новосибирске, Хабаровске и Томске.

Мы стремимся сделать услуги Линейно-логистического дивизиона новым стандартом качества для отрасли и с этой целью уделяем огромное внимание разработке современных клиентских сервисов. Так, в 2017 году был запущен в промышленную эксплуатацию личный кабинет клиента, который позволяет полностью контролировать поставки, в любое время просматривать

ПРОЕКТ

необходимую информацию, значительно упрощает оформление документов, а также позволяет нам автоматизировать процесс взаимодействия всех участников перевозки.

По состоянию на 31 декабря 2017 года в управлении Линейно-логистического дивизиона находилось 30 523 контейнера. Линейно-логистический дивизион контролирует также деятельность ООО «Дальрефтранс», которое специализируется на рефрижераторных перевозках. В распоряжении ООО «Дальрефтранс» находится свыше 500 фитинговых платформ, а также единственный на Дальнем Востоке России специализированный терминал по обработке рефрижераторных контейнеров. Кроме того, Линейно-логистический дивизион располагает парком из 89 собственных грузовых автомобилей, которые осуществляют перевозки на короткие расстояния – от наших терминалов до складов клиентов. В партнерстве с Группой Mitsui Компания владеет ООО «МБ-ФЕСКО ТРАНС», обеспечивающим автомобильную доставку в рамках сервиса «последней мили».

Структура активов Линейно-логистического дивизиона:

- 4 457 ед. – фитинговые платформы в управлении;
- 30 523 ед. – универсальные контейнеры;
- 1 840 ед. – рефрижераторные контейнеры.

Услуги

Линейно-логистический дивизион предлагает клиентам как полный комплекс услуг в формате консолидированного интермодального продукта, так и отдельные сервисы.

Морские линейные сервисы

Компания входит в число лидеров рынка в сегменте морских линейных перевозок между портами стран Азии и Дальнего Востока России. В число ключевых собственных международных морских линий входят FESCO China Direct Line (FCDL), Korea Soviet Direct Line (KSDL), Japan Trans-Siberian Line (JTSL). Высокие показатели объемов перевозок были достигнуты на линии FESCO Korea Sakhalin Line (FKSL). Каботажные морские линии FESCO соединяют Владивосток с Магаданом (FML), Сахалином (FKDL), Петропавловском-Камчатским (FPKL) и Чукоткой (FADL).

Железнодорожные контейнерные сервисы

Линейно-логистический дивизион на базе собственных фитинговых платформ осуществляет перевозки регулярными контейнерными поездами. Это направление деятельности рассматривается в качестве одного из приоритетных и наиболее перспективных.

В 2017 году Компания расширила географию железнодорожных сервисов и запустила FESCO Yenisey Shuttle (FYS) – регулярный контейнерный поезд, курсирующий по закольцованному маршруту Владивосток – Красноярск – Владивосток, ориентированный на товары, следующие из портов Юго-Восточной Азии через порт Владивосток в регионы Сибири, грузы, сформированные на Дальнем Востоке, а также экспортную продукцию, отправляемую из Красноярска в порты Азиатского региона. В рамках сервиса была предусмотрена возможность доставки грузов, прошедших таможенную очистку в порту Владивосток или следующих в режиме внутритаможенного транзита.

В рамках контракта с ООО «Хавейл Мотор Мануфэкчуринг Рус» (дочернее предприятие китайского автопроизводителя Great Wall Motors) Компания доставила первую партию оборудования на строящийся в Тульской области завод по производству автомобилей Haval. Груз был перевезен специально организованным для проекта контейнерным монопоездом по сухопутному коридору через Монголию. Транзитное время составило 11 суток, объем партии – 78 сорокафутовых контейнеров. Схема доставки по маршруту Тяньцзинь (Китай) – Эрлян (Китай) – Замын-Ууд

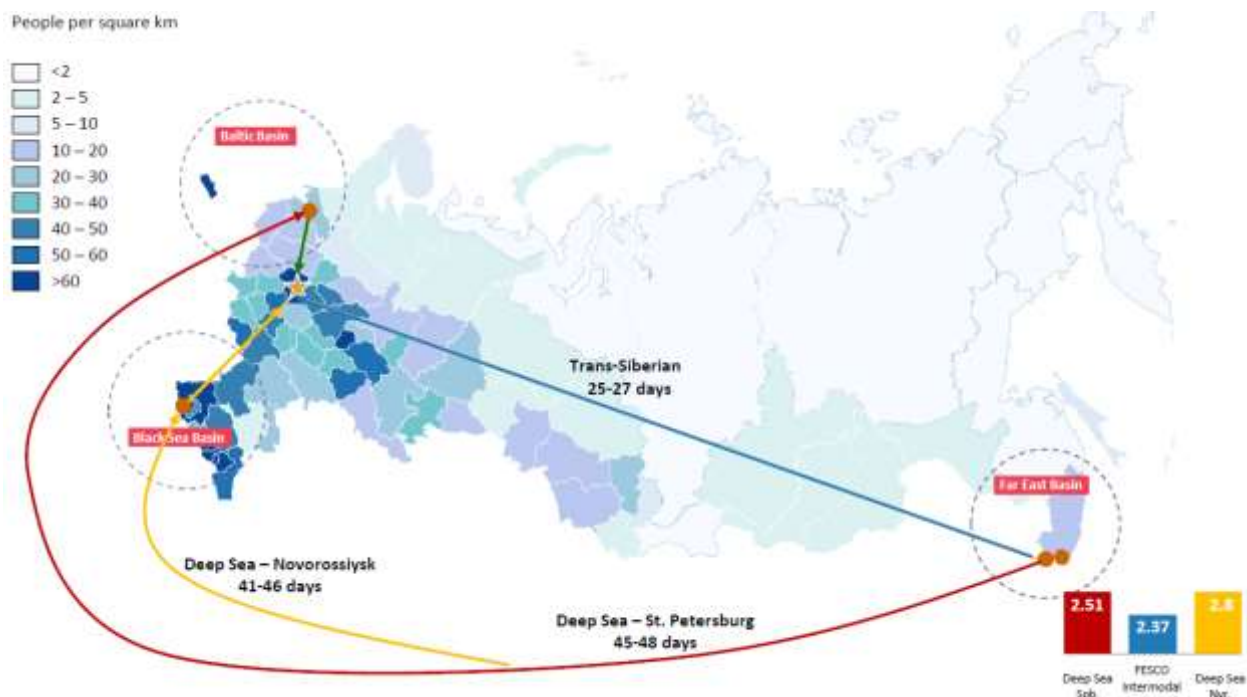
ПРОЕКТ

(Монголия) – Наушки (Россия) – Новомосковск (Россия) была разработана в дополнение к задействованным в проекте сервисам через порты Владивосток и Санкт-Петербург на основе технологий, применяемых для доставки грузов из Китая через Монголию регулярными поездами FESCO – Mongolian Shuttle и Silk Way Shuttle, также запущенных в 2017 году.

Интермодальные сервисы

Осуществляемые Компанией интермодальные перевозки – это решения, разработанные с учетом индивидуальных потребностей клиентов FESCO и реализуемые путем сочетания двух и более видов транспорта в рамках одного процесса. Интермодальный сервис может включать в себя каботажные и международные морские перевозки, транспортировку по железной дороге (преимущественно контейнерными поездами) и автомобильную доставку, что позволяет перевозить контейнерные грузы по единой товарно-транспортной накладной.

Интермодальный сервис через Дальний Восток России обеспечивает значительную экономию времени доставки грузов из Азии в Европу по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал, являясь его альтернативой. Кроме того, текущее ослабление российской валюты снижает затраты на железнодорожную составляющую интермодальных перевозок, тарифы на которую номинированы в рублях, таким образом повышая конкурентоспособность нашего сервиса.



За год реализации проекта «Шанхай – Москва за 20 дней» (с января 2017 года) Группа FESCO сократила средний срок доставки грузов из Шанхая в Москву через порт Владивосток на шесть дней – с 31 до 25. Теперь менее чем за 25 дней FESCO перевозит 70 % контейнеров, при этом за 15–20 дней в Москву транспортируется более 40 % грузов.

Сокращение срока доставки стало возможным благодаря повышению эффективности на каждом этапе интермодальной цепочки, а также за счет совершенствования взаимодействия между различными видами транспорта. Теперь FESCO внедряет этот опыт на новых направлениях.

Дополнительные услуги

Линейно-логистический дивизион также выполняет функции агента, предоставляя услуги морского агентирования, экспедирования и таможенной очистки в рамках своих сервисов.

ПРОЕКТ

ООО «Дальрефтранс» осуществляет перевозки скоропортящихся грузов морским и железнодорожным транспортом. В рамках регулярного железнодорожного сервиса Компания доставляет рефрижераторные грузы из Москвы в Хабаровск; в 2015 году также запущен поезд для перевозки фруктов из Санкт-Петербурга в Сибирь. Адресатами поставок фруктовой продукции являются крупнейшие региональные торговые сети Сибирского региона.

Результаты

- Стремление Группы стать для клиентов приоритетным логистическим партнером, оказывающим комплексную транспортную услугу, нашло свое отражение в увеличении объемов интермодальных перевозок на 48,1 % год к году – до 243,6 тыс. TEU. Темп роста значительно опередил среднерыночные показатели, что позволило достичь самых высоких значений по доле рынка в интермодальных перевозках.
- Востребованность морских линейных сервисов Группы нашла свое отражение в росте международных морских перевозок на 23,9 % год к году – до 319,0 тыс. TEU. Каботажные перевозки выросли на 12,3 % год к году – до 66,7 тыс. TEU.
- Под влиянием роста объемов международных и интермодальных перевозок выручка Линейно-логистического дивизиона выросла на 38,4 % год к году – до 502,5 млн долл. США, EBITDA – на 22,1 % – до 15,1 млн долл. США.

Показатели, млн долл. США	2014	2015	2016	2017	Изменение год к году, %
Выручка	623	385	363,0	502,5	38,4
EBITDA	40	19	12,4	15,1	22,1
Рентабельность по EBITDA, %	6,4	4,9	3,4	3,0	–0,4 п. п.
Интермодальные перевозки, тыс. TEU	259	179	164,5	243,6	48,1
Международные морские перевозки, тыс. TEU	493	369	257,4	319,0	23,9
Каботажные морские перевозки, тыс. TEU	65,2	59,9	59,4	66,7	12,3

ПРОЕКТ

Железнодорожный дивизион

FESCO является одним из крупных операторов подвижного состава в России. Железнодорожный дивизион предлагает услуги по транспортировке контейнеров и генеральных грузов по России, странам СНГ и Балтии.

Обзор

В составе FESCO выделено ООО «Фирма «Трансгарант» – частный оператор железнодорожного подвижного состава и компании, находящиеся под его контролем (далее – группа компаний «Трансгарант»). Железнодорожный дивизион организует перевозки грузов и контейнеров на железных дорогах пространства 1520 (Россия, СНГ и страны Балтии), имеет филиалы и представительства в 24 городах, а также оперирует современными контейнерными терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске и Томске.

Железнодорожный дивизион фокусируется на работе с профильными типами подвижного состава (фитинговые платформы, крытые вагоны, хоппер-зерновозы), в том числе за счет наращивания рыночной доли путем приобретения парка вагонов на вторичном рынке, строительства новых вагонов на заводах (в том числе инновационных моделей вагонов с повышенной грузоподъемностью и увеличенными сроками межремонтных пробегов).

Парк подвижного состава Компании состоит из универсальных и специализированных вагонов. В собственности Железнодорожного дивизиона находится более 80 % оперируемых вагонов, а также 5 магистральных и 9 маневровых тепловозов. По состоянию на 31 декабря 2017 года в оперировании ООО «Фирма «Трансгарант» было 12 969 единиц подвижного состава.

Парк на 31 декабря 2017 года по группе компаний «Трансгарант»

Типы подвижного состава	Всего
Крытые вагоны	1 515
120-кубовые	105
138-кубовые	975
158-кубовые	435
Зерновозы	2 931
Платформы (лес)	160
Полувагоны	2 109
Цистерны (налив)	32
Цистерны (газ)	11
Цистерны (аммиак)	100
Окатышевозы	1 576
Цементовозы	0
Минераловозы	72
Фитинговые платформы	4 457
40-футовые	979
60-футовые	618
80-футовые	2 860
Автомобилевозы	6
ВСЕГО по группе	12 969

ПРОЕКТ

Терминалы являются ключевым звеном интермодальной транспортной цепочки FESCO, позволяя Компании эффективно управлять грузопотоками и, как следствие, оптимизировать затраты.

Терминал в Хабаровске является одним из крупнейших логистических центров в регионе и единственным комплексом, объединяющим на своей территории услуги складской логистики, экспедирования и контейнерного терминала. Комплекс расположен в черте города на территории 9,3 га. Преимуществом терминала является его удачное географическое положение: в непосредственной близости находится федеральная автотрасса Владивосток – Хабаровск, комплекс имеет выход к реке Амур и примыкает к железнодорожной станции Красная речка.

Новосибирский терминал расположен в непосредственной близости от железнодорожной станции Новосибирск-Восточный, имеет три железнодорожные линии, которые обеспечивают единовременное размещение полного контейнерного поезда, состоящего из 71 условного вагона. В состав терминала входят развитая сеть собственных железнодорожных путей и пять собственных локомотивов.

Кэптивный терминал в Томске был построен в партнерстве с Группой СИБУР на территории «Томскнефтехима» (часть СИБУРа). Объект был введен в эксплуатацию в первом квартале 2015 года. Общая площадь составляет 6 480 кв. м. Емкость составляет 11 тыс. TEU в год с контейнерным парком на 800 TEU. Терминал оборудован рельсовыми дорожками для погрузки/разгрузки. Подъездные пути терминала соединяют его со станцией Копылово через железнодорожный узел СИБУРа – станцию Водная.

В конце 2017 года ООО «Фирма «Трансгарант» приобрело зернового железнодорожного оператора – ООО «ТРАНС-ГРЕЙН», в управлении которой находится 3,7 тыс. вагонов-зерновозов, специализирующуюся на железнодорожных перевозках зерновых грузов (зерновых и масличных, продуктов их переработки, в том числе шрота и жмыха). Перевозки в вагонах-зерновозах стали перспективным направлением для Группы. Железнодорожный дивизион рассчитывает занять заметную позицию на рынке перевозки зерна и с этой целью планирует увеличить количество вагонов зерновозов до 4 тыс. штук к концу 2018 года.

Услуги

Железнодорожный дивизион предоставляет услуги перевозки генеральных грузов, контейнеров на собственных фитинговых платформах, транспортно-экспедиционные услуги, услуги диспетчеризации (круглосуточный мониторинг перемещения вагонов по сети), а также предоставляет подвижной состав и локомотивный парк в аренду.

Железнодорожный дивизион предоставляет фитинговые платформы для Линейно-логистического дивизиона, который оперирует регулярными контейнерными поездами, связывающими Москву, Новосибирск, Хабаровск, Екатеринбург и Владивосток. Компания входит в тройку лидеров в России по количеству фитинговых платформ в управлении.

ООО «Фирма «Трансгарант» специализируется на перевозках контейнерных грузов, зерна, перевозках в крытых вагонах. Прочий подвижной состав классифицируется как непрофильный и в ближайшие годы будет либо сдаваться в аренду, либо обмениваться на профильные активы.

Услуги, предоставляемые Железнодорожным дивизионом:

- транспортировка в собственном подвижном составе;
- экспедиторские услуги для клиентов;
- диспетчерский контроль;
- комплексные услуги для грузоотправителей и грузополучателей;
- планирование и управление железнодорожным транспортом.

ПРОЕКТ

Результаты

- Объем железнодорожных контейнерных перевозок вырос на 41,2 % в сравнении в 2016 годом – до 270,0 тыс. TEU.
- Вагоноотправки в крытых вагонах увеличились на 12,3 % – до 20 179 единиц.
- На фоне востребованности поездных сервисов выручка Железнодорожного дивизиона по итогам 2017 года увеличилась на 48,5 % год к году – до 140,6 млн долл. США.
- Эффективная коммерческая политика Группы позволила значительно повысить доходность по всем видам подвижного состава. В результате EBITDA Железнодорожного дивизиона увеличилась по сравнению с 2016 годом на 122,2 % – до 51,8 млн долл. США, рентабельность по EBITDA составила 36,9 %, увеличившись на 12,2 п. п.

Показатели, млн долл. США	2014	2015	2016	2017	Изменение год к году, %
Выручка	165	105	94,7	140,6	48,5
EBITDA	45	20	23,3	51,8	122,2
Рентабельность по EBITDA, %	27,3	19,0	24,6	36,9	+12,2 п. п.
Железнодорожные контейнерные, тыс. TEU	325	279	191,2	270,0	41,2
Вагоноотправки в крытых вагонах, ед.			17 975	20 179	12,3

ПРОЕКТ

Портовый дивизион

Порт Владивосток является одним из крупнейших стивидоров на Дальнем Востоке России, а также ключевым звеном логистической цепочки, позволяя Компании представлять клиентам услуги интермодальной перевозки.

Обзор

Портовый дивизион владеет и управляет терминалом во Владивостоке, предлагая широкий спектр услуг, в том числе стивидорные услуги, хранение грузов, аренду складских помещений и прочие портовые услуги. Порт Владивосток имеет прямой выход на Транссибирскую железную дорогу и автодорожные магистрали. Выгодное географическое положение порта позволяет Компании активно участвовать в обслуживании торговых потоков между Европой и Азией, в частности обеспечивая транспортировку контейнеризированных грузов, экспорт угля и металлов. В порту также осуществляется круглогодичная навигация.

Порт Владивосток расположен на северо-западе Владивостока в незамерзающей бухте Золотой Рог в Японском море. Площадь порта составляет 372 тыс. кв. км. и включает 15 причалов общей протяженностью 3,1 км с максимальной глубиной 15 м. Портовый дивизион управляет различными видами терминальных мощностей во Владивостоке, включая терминалы для автомобильной техники, генеральных грузов, нефти, контейнеров и скоропортящихся грузов. В распоряжении порта имеется 51 подъемный кран грузоподъемностью от 16 до 100 т, грузоподъемники, тягачи, ричстакеры, фронтальные ковшовые погрузчики, вилочные погрузчики. Всего порт обслуживает более 1 000 судозаходов и обеспечивает погрузку/разгрузку более 100 тыс. вагонов в год, что позволяет предоставлять бесперебойный сервис по отправке ежедневных контейнерных поездов по маршруту Владивосток – Москва и еще 8 регулярных контейнерных поездов по другим направлениям.

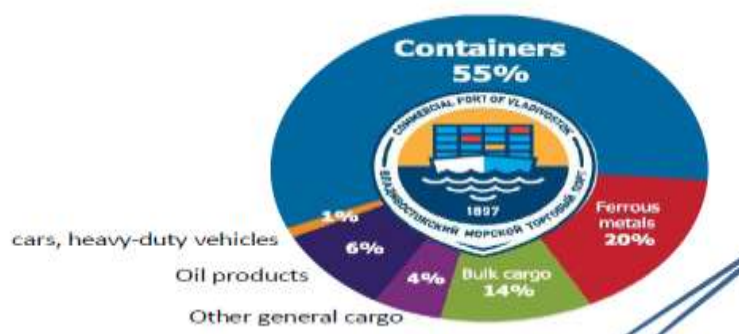
Мощности по перевалке в год:

- 3,85 млн т – генеральные грузы и нефтепродукты;
- 600 тыс. TEU – контейнеры;
- 480 тыс. т – перевалочная мощность нефтебазы в год.

Услуги

Портовый дивизион оказывает полный спектр стивидорных и прочих сопутствующих услуг, включая погрузку и разгрузку судов, вагонов и грузовых автомобилей; перевозку грузов в складские помещения, сортировку, перетарку и маркировку грузов; взвешивание и измерение; документальное сопровождение получаемых и отправляемых грузов; а также лоцманские услуги. Компания является многофункциональным портовым оператором и работает с различными видами грузов, включая контейнеризированные, навалочные, генеральные грузы, машины и большегрузные автомобили, а также нефтепродукты.

Структура перевалки грузов в порту Владивосток, 2015 год (26)



ПРОЕКТ

Результаты

- Портовый дивизион в 2017 году достиг рекордного грузооборота за всю историю работы, обработав 7,5 млн т грузов.
- Объем перевалки контейнеров Группы вырос на 41,8 % год к году – до 467,9 тыс. TEU. Рост перевалки контейнеров наблюдался по всем направлениям (импорт, экспорт и каботаж).
- Объем перевалки генеральных и неконтейнерных грузов Портового дивизиона вырос на 33,1 % – до 3 287,8 тыс. т. Основной прирост перевалки произошел за счет значительного (более чем в 6 раз) увеличения перевалки угля на экспорт. Заметный рост объемов отмечен также для зерна, продукции цветной металлургии и минеральных удобрений. Наибольшую долю в перевалке генеральных грузов традиционно составила продукция черной металлургии – 47,6 %.
- За счет рекордного роста объемов перевалки выручка Портового дивизиона выросла на 47,8 % год к году – до 161,2 млн долл. США.
- EBITDA Портового дивизиона выросла на 55,2 % год к году – до 77,3 млн долл. США, благодаря опережающему росту перевалки контейнеризированных грузов и увеличению их доли в структуре грузооборота. В результате рентабельность по EBITDA увеличилась на 2,3 п. п. – до 47,9 %.

Показатели, млн долл. США	2014	2015	2016	2017	Изменение год к году, %
Выручка	185	116	109,1	161,2	47,8
EBITDA	93	61	49,8	77,3	55,2
Рентабельность по EBITDA, %	50,3	52,6	45,6	47,9	+2,3 п. п.
Перевалка контейнеров ВМТП, тыс. TEU	513	345	330,1	467,9	41,8
Перевалка генеральных грузов ВМТП, тыс. т	2 297	2 028	2 470,7	3 287,8	33,1

ПРОЕКТ

Морской дивизион

Морской дивизион поддерживает основной контейнерный бизнес Компании, а также участвует в различных специальных проектах, включая участие в Северном завозе и доставку грузов на станции в Антарктиде.

Обзор

Морской дивизион владеет и управляет морскими судами, такими как контейнеровозы, балкеры и универсальные суда ледового класса. Структура флота соответствует целям бизнеса Компании, сфокусированного на контейнерных перевозках.

Суда Компании перевозят грузы на каботажных и экспортно-импортных морских линиях. Морской дивизион главным образом обслуживает наш основной контейнерный бизнес, что позволяет максимизировать синергетический эффект внутри Компании. Кроме того, Морской дивизион участвует в специальных проектах, напрямую оказывая услуги клиентам.

В 2017 году Компания приобрела на вторичном рынке два контейнеровоза вместимостью 600 и 3 100 ДФЭ (построенных в КНР и Польше в 2003 и 2004 годах соответственно) для работы на собственных сервисах.

В самом конце 2017 года состав флота пополнил универсальный сухогруз «ФЕСКО Невельск». Приобретение судна является частью программы обновления флота и увеличения собственного тоннажа на морских линиях в условиях роста объема перевозок. Сухогруз «ФЕСКО Невельск» дедвейтом почти 6 тыс. т имеет контейнерную вместимость 511 TEU. «ФЕСКО Невельск» начал работу вместе с контейнеровозом «ФЕСКО Нагаево» на каботажном сервисе «ФЕСКО Корсаков Директ Лайн» (ФКДЛ), соединяющем Владивосток и Корсаков (о. Сахалин). Постановка второго судна на линию позволяет обеспечить достаточные объемы вместимости, регулярность и ритмичность перевозок.

На 31 декабря 2017 года транспортный флот Компании насчитывал 21 судно общим дедвейтом 302 969 т (увеличение дедвейта составило 18 %). Средний возраст флота снизился с 20,5 до 20,2 года.

Структура флота FESCO по состоянию на 31 декабря 2017 года

Виды	Количество судов, ед.	Дедвейт, тыс. т
Контейнеровозы	13	232,3
Суда ледового класса типа «Сокол»	4	38,4
Суда типа Ro-Ro	0	0
Универсальные сухогрузы	2	14,4
Ледокольные транспортировочные суда	1	10,8
Лесовозы	1	7,4
Всего транспортных судов	21	303,2

ПРОЕКТ

Услуги

Морской дивизион осуществляет обслуживание деятельности Линейно-логистического дивизиона, а также напрямую оказывает услуги сторонним клиентам. Суда, фрахтуемые Линейно-логистическим дивизионом, используются в основном на регулярных линиях в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Кроме того, наши суда привлекаются к реализации различных специальных коммерческих проектов клиентов.

В 2017 году суда FESCO приняли участие в осуществлении Северного завоза – значимого социального проекта по доставке грузов в северные регионы России, в том числе в Анадырь, Эгвекинот и Провидения. Все эти порты являются пунктами захода судов, работающих на регулярной линии FADL (FESCO Anadyr Direct Line). Кроме того, флот FESCO привлекался к реализации государственных проектов по доставке различных грузов на необорудованное побережье в Курильской островной зоне и Российской Арктики.

Кроме того, Компания принимает участие различных тендерах по доставке грузов на научно-исследовательские станции в Антарктиде.

В ноябре сухогруз «Уссури» выполнил рейс из южнокорейского порта Пхохан с 3 038 т листовой стали на борту. Рейс продолжался 8 суток, погрузка и выгрузка стали производилась с помощью электрогидравлических бортовых кранов и силами опытного экипажа универсального сухогруза «Уссури». Морская перевозка выполнена по заказу российского подрядчика.

С февраля по май дизель-электроход «Василий Головин» впервые выполнил два рейса из порта Архангельск в Сабетту в рамках проекта «Ямал СПГ» по перевозке генеральных грузов и техники. Переход из Архангельска в Сабетту составил 1 337 миль, дизель-электроход преодолел их за 16 суток. Проводку судна, принадлежащего FESCO, по сложному ледовому и навигационному маршруту в Карском море от мыса Желания до Ямала осуществляли атомные ледоколы ФГУП «Атомфлот». В Сабетту «Василий Головин» доставил около 10 000 т генеральных грузов, автотехники и контейнеров.

Ключевые инициативы развития морского дивизиона

- Участие в проектах развития российской Арктики
- Обеспечение Северного завоза
- Дальнейшая оптимизация операционных и административных расходов

ПРОЕКТ

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Система корпоративного управления ПАО «ДВМП» выстроена с учетом требований и принципов, установленных действующим законодательством Российской Федерации, Банком России и Правилами листинга ПАО Московская Биржа.

FESCO признает роль корпоративного управления одним из ключевых факторов стабильности работы Компании, учитывая важность соблюдения принципов корпоративного управления и деловой этики для успешного ведения бизнеса. Во второй половине 2016 – начале 2017 года Компанией проведены мероприятия, направленные на повышение качества корпоративного управления и его соответствие требованиям Банка России и Правилам листинга ПАО Московская Биржа (далее – Требования).

В рамках соблюдения Требований Компанией были приведены в соответствие следующие внутренние документы: Политика в области внутреннего аудита, Положение об информационной политике, Положение о Комитете по аудиту Совета директоров, а также приведены в соответствие составы комитетов Совета директоров. Кроме того, были разработаны и утверждены на заседании Совета директоров новые документы: Положение о Корпоративном секретаре, Положение о дивидендной политике. Прделанная работа позволила Компании пройти проверку эмитентов и ценных бумаг, проводимую ПАО Московская Биржа по результатам первого этапа реформы листинга.

Структура органов управления и контроля

Общее собрание акционеров

Общее собрание акционеров – высший орган управления Компании, посредством которого акционеры реализуют свое право на участие в управлении Компанией. Порядок участия акционеров в управлении Компанией, компетенция Общего собрания акционеров закреплены в Уставе ПАО «ДВМП» и Положении об Общем собрании акционеров.

В 2017 году было проведено пять общих собраний акционеров.

На общих собраниях акционеров в 2017 году рассматривались вопросы в рамках компетенции, установленной законодательством Российской Федерации, в том числе принимались решения об одобрении крупных сделок и сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, дважды избирался Совет директоров, утверждались документы, регулирующие деятельность органов управления Группы. На годовом Общем собрании акционеров, которое состоялось 27 июня 2017 года, акционеры утвердили в новой редакции Устав ПАО «ДВМП», положения которого были приведены в соответствие с Федеральным законом от 26 декабря 1995 года «Об акционерных обществах»; в целях повышения эффективности деятельности Совета директоров в Уставе была предусмотрена должность заместителя Председателя Совета директоров.

На внеочередном Общем собрании акционеров 25 декабря 2017 года было утверждено Положение о выплате членам Совета директоров ПАО «ДВМП» вознаграждений и компенсаций.

Совет директоров

Совет директоров является органом управления Компании, отвечающим за общее руководство ее деятельностью. Совет директоров действует в пределах своей компетенции, определенной Уставом ПАО «ДВМП», в его состав входят 9 членов Совета директоров.

ПРОЕКТ

Порядок работы Совета директоров определен в Положении о Совете директоров ПАО «ДВМП». В 2017 году состоялось 26 заседаний Совета директоров (3 очных и 23 заочных заседания), на которых было рассмотрено более 100 вопросов повестки дня.

В 2017 году Совет директоров принимал решения по основным вопросам деятельности Компании, а также осуществлял контроль выполнения менеджментом поставленных перед Компанией целей и задач посредством регулярного рассмотрения отчетов Президента о результатах деятельности Компании за определенный период, а также отчетов о выполнении поручений Совета директоров. Совет директоров утвердил целевые значения ключевых показателей эффективности менеджмента Компании и отчеты об их достижении. В 2017 году Советом директоров в рамках его компетенции был принят ряд важных решений, касающихся реструктуризации существующей финансовой задолженности Группы. Совет директоров обеспечивал независимость деятельности внутреннего аудита, осуществлял мониторинг рисков Компании и ее подконтрольных и зависимых лиц. С этой целью Совет директоров ежеквартально рассматривал отчеты Департамента внутреннего аудита, утверждал корпоративные карты существенных рисков по состоянию на соответствующий период, проводил мероприятия по управлению такими рисками.

За прошедший год состав Совета директоров менялся дважды: на годовом Общем собрании акционеров 27 июня 2017 года и внеочередном Общем собрании акционеров 25 декабря 2017 года.

Состав Совета директоров

На начало 2017 года в состав Совета директоров Компании входили следующие лица:

- Магомедов Зиявудин Гаджиевич;
- Базылев Сергей Александрович;
- Боуд Клайв Денис;
- Исуринс Александрс;
- Кузовков Константин Валентинович;
- Маммед Заде Лейла;
- Хеллман Стивен;
- Швец Дмитрий Владимирович;
- Успенский Андрей Маркович.

На годовом Общем собрании акционеров, которое было проведено 27 июня 2017 года, Совет директоров был избран в новом составе:

- Магомедов Зиявудин Гаджиевич;
- Базылев Сергей Александрович;
- Боуд Клайв Денис;
- Исуринс Александрс;
- Кузовков Константин Валентинович;
- Маммед Заде Лейла;
- Хеллман Стивен;
- Швец Дмитрий Владимирович;
- Успенский Андрей Маркович.

Внеочередное Общее собрание акционеров, прошедшее 25 декабря 2017 года, прекратило полномочия Совета директоров, избранного годовым Общим собранием акционеров.

ПРОЕКТ

По состоянию на 31 декабря 2017 года в Совет директоров Компании входили:

- Боуд Клайв Денис;
- Гарбер Марк Рафаилович;
- Изосимова Наталья Вадимовна;
- Исуринс Александрс;
- Кузовков Константин Валентинович;
- Маммед Заде Лейла;
- Панченко Александр Александрович;
- Соков Максим Михайлович;
- Швеце Дмитрий Владимирович.

Информация о членах Совета директоров

Маммед Заде Лейла

Председатель Совета директоров

Член Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям

Член Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам

Год рождения – 1975

В 2002 году получила степень магистра наук в Техасском университете A&M (США) по специализациям «финансы» и «нефтяное дело».

Занимает пост генерального директора ООО «Группа «Сумма» с марта 2016 года. Входит в состав советов директоров ПАО «ТрансКонтейнер», ПАО «НМТП», ОАО «ЯТЭК», АО «ОЗК».

С 2010 по 2012 год занимала должность вице-президента по управлению активами ООО «Группа «Сумма». Занимала должность исполнительного директора Делового консультативного совета АТЭС в Год российского председательства. До прихода в ООО «Группа «Сумма» работала в крупнейших иностранных компаниях, в том числе в Halliburton (в США и Великобритании), в штаб-квартире Royal Dutch Shell в Гааге (Нидерланды).

Кузовков Константин Валентинович

Заместитель Председателя Совета директоров

Член Комитета Совета директоров по аудиту

Член Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам

Год рождения – 1981

Имеет степень МВА в Гарвардском университете в Кембридже. Окончил Финансовую академию (университет) при Правительстве Российской Федерации в Москве по специальности «государственные и муниципальные финансы».

Занимает пост директора по финансам и экономике ООО «Группа «Сумма». Является членом совета директоров ОАО «ЯТЭК».

До прихода в ООО «Группа «Сумма» был вице-президентом по развитию и инвестициям в ПАО «ДВМП». С 2004 по 2014 год работал в компании McKinsey & Company в Москве,

ПРОЕКТ

где консультировал клиентов в области транспорта и природных ресурсов. Сотрудничал с компанией Goldman Sachs, где в группе специальных европейских ситуаций был ответственным за инвестиции в быстро развивающихся инфраструктурных компаниях России и СНГ.

Боуд Клайв Денис

Член Совета директоров

Год рождения – 1943

С отличием окончил Юридический университет Мичигана и Университет Окленда, имеет степень доктора права.

Является юрисконсультантом в компаниях Tarrant Management, ACE Holdings, TPG Capital.

Несколько лет входил в совет директоров компании Petro Harvester Oil & Gas. До прихода в TPG Capital в 2006 году работал старшим советником Bass family (Форт-Уэрт, штат Техас), до этого был партнером юридической фирмы Vinson & Elkins, LLP (Хьюстон, штат Техас). До марта 2016 года являлся партнером инвестиционного фонда TPG Capital.

Гарбер Марк Рафаилович

Член Совета директоров

Член Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам

Член Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям

Год рождения – 1958

Окончил 2-й Московский государственный медицинский институт им. Н. И. Пирогова, кандидат наук.

Является председателем совета директоров GHP Group. Входит в состав советов директоров компаний RUSAL, Amber Beverage Group, ООО «Группа «Сумма». В 1987 году был соучредителем группы компаний «Синтез», в 1994 году участвовал в создании банка UCB, приобретенного международным инвестиционным банком Robert Fleming в 1998 году. Являлся партнером и главой банка Fleming UCB до продажи холдинга банку Chase в 2000 году. В 2001 году совместно с Родериком Флемингом учредил международную финансовую компанию Fleming Family & Partners. В 2012 году совместно с бывшим главой JP Morgan Casenove выкупил часть операций Fleming Family & Partners, которые стали основой GHP Group.

Изосимова Наталья Вадимовна

Член Совета директоров

Председатель Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям

Год рождения – 1958

Окончила МГПИ им. Ленина, имеет степень магистра по специальности «английский и немецкий языки». Имеет диплом Оксфордской школы коучинга и наставничества и является членом Европейского совета менторства и коучинга.

ПРОЕКТ

С 2014 по 2016 год была независимым директором и председателем Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям ПАО «ДВМП». В настоящее время является членом совета директоров АО «СУЭК», членом правления компании Talent Tuning.

В 1994 году присоединилась к McKinsey & Company, в 1998 году заняла должность директора по профессиональному развитию в Восточной Европе и России. В 2005 году стала директором по персоналу System Capital Management на Украине и позже в этом же году – директором по корпоративным преобразованиям. С 2009 по 2013 год возглавляла фонд «Эффективное управление» на Украине. С 2007 по 2013 год была независимым директором ОАО «ДТЭК», председателем комитета по кадрам. С 2014 года выступает в роли независимого консультанта, занимаясь разработкой и внедрением систем корпоративного управления, оптимизацией основных управленческих процессов, стратегий управления персоналом и коммуникациями.

Исуринс Александрс

Президент

Председатель Правления

Член Совета директоров

Год рождения – 1976

Окончил Балтийско-Русский институт по специальности «управление предприятием», Морскую академию Maersk (Дания) по специальности «организация и управление водными и мультимодальными перевозками».

Работает в сфере транспорта и контейнерных перевозок более 15 лет. До прихода в FESCO возглавлял представительство одного из крупнейших контейнерных перевозчиков мира – компании MSC в России и странах Центральной Азии, начинал свою карьеру в компании Maersk. Присоединился к команде ПАО «ДВМП» в 2014 году, занимал должности Вице-президента и старшего Вице-президента по коммерческой работе. С 2016 года осуществляет руководство ПАО «ДВМП» в качестве Президента и Председателя Правления. Занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO, включая должность председателя наблюдательного совета ПАО «ВМТП».

Панченко Александр Александрович

Член Совета директоров

Член Комитета Совета директоров по аудиту

Год рождения – 1989

Окончил Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова, имеет степень кандидата наук.

Занимал должность первого заместителя генерального директора ООО «Группа «Сумма» с марта 2016 года по май 2018 года. До этого являлся советником председателя совета директоров ООО «Группа «Сумма». В 2012–2014 годах занимал должность менеджера направления инвестиционных проектов ООО «Группа «Сумма». С 2013 по 2017 год входил в совет директоров ЗАО «Русская Тройка». В настоящее время является членом советов директоров ПАО «ТрансКонтейнер», ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий».

Соков Максим Михайлович

Член Совета директоров

ПРОЕКТ

Председатель Комитета Совета директоров по аудиту

Член Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам

Год рождения – 1979

Окончил с отличием Всероссийскую государственную налоговую академию при Министерстве налогов и сборов Российской Федерации по специальности «юриспруденция». Также имеет степень магистра права, присвоенную Нью-Йоркским университетом.

С апреля 2014 года занимает пост генерального директора En+ Group, где с июля 2013 года занимал должность первого заместителя генерального директора. Является членом советов директоров ПАО «ГМК «Норильский никель», En+ Group. До прихода в En+ Group на протяжении девяти лет работал в ОК RUSAL (En+ Group является контролирующим акционером компании). В ОК RUSAL занимал должности директора по управлению стратегическими инвестициями, директора по стратегии, директора по управлению инвестицией ОК RUSAL в ПАО «ГМК «Норильский никель», директора департамента стратегических проектов, начальника отдела слияний и поглощений.

Швец Дмитрий Владимирович

Член Совета директоров

Председатель Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам

Член Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям

Год рождения – 1972

Получил степень MBA в Университете Эмори (США), окончил Московский государственный институт международных отношений.

Является главой московского филиала инвестиционного фонда TPG Capital, входит также в совет директоров ООО «Лента».

С 2004 по 2008 год возглавлял дирекцию по операционной эффективности ОАО «ГМК «Норильский никель» и отвечал за оптимизацию деятельности существующих активов компании и интеграцию новых покупаемых активов. С 1998 по 2004 год работал в McKinsey & Company, где руководил проектами в таких отраслях, как потребительские товары, розничная торговля, транспорт, металлургия, нефтедобыча. Также работал в компании Coca-Cola на различных позициях в области маркетинга.

Члены Совета директоров акциями Компании не владеют, в уставном капитале не участвуют.

Комитеты Совета директоров

Важную роль в обеспечении эффективной деятельности Совета директоров играют профильные комитеты Совета директоров Компании. Их деятельность заключается в предварительном рассмотрении вопросов и материалов, выносимых на заседания Совета директоров, подготовке аналитических заключений и предложений, разработке проектов, что позволяет повысить уровень принятия решений Советом директоров. Цели, задачи, компетенция и порядок работы комитетов определены соответствующими положениями о комитетах Совета директоров. В 2017 году было проведено 20 заседаний комитетов Совета директоров Компании.

Название комитета	Состав комитетов	
	Начало 2017 года	До 25 декабря 2017 года
Комитет Совета директоров по аудиту	Базылев С. А. (председатель) Кузовков К. В. Швец Д. В.	Базылев С. А. (председатель) Кузовков К. В. Швец Д. В.
Комитет Совета директоров по кадрам и вознаграждениям	Маммед Заде Л. (председатель) Исуринс А. Кузовков К. В. Швец Д. В.	Маммед Заде Л. (председатель) Исуринс А. Кузовков К. В. Швец Д. В.
Комитет Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам	Швец Д. В. (председатель) Базылев С. А. Кузовков К. В. Маммед Заде Л. Хеллман С.	Швец Д. В. (председатель) Базылев С. А. Кузовков К. В. Маммед Заде Л. Хеллман С.

Корпоративный секретарь

В Компании утверждено Положение о Корпоративном секретаре, учитывающее требования Правил листинга ПАО Московская Биржа.

В своей работе Корпоративный секретарь руководствуется действующим законодательством Российской Федерации, обязательными требованиями, предъявляемыми к FESCO в связи со статусом публичной компании, акции которой обращаются на рынке, внутренними документами, рекомендациями Кодекса корпоративного управления, рекомендованного к применению Банком России. Корпоративный секретарь выполняет важную функцию в соблюдении баланса интересов Компании и интересов ее акционеров, а также в обеспечении эффективной работы Совета директоров и комитетов.

С апреля 2016 года по настоящее время должность Корпоративного секретаря Компании занимает Ангела Юрьевна Коржевская.

Единоличный исполнительный орган

С 26 февраля 2016 года Президентом Компании был назначен Александрс Исуринс, занимавший до этого должность Вице-президента по коммерческим вопросам.

В 2016 году с целью оптимизации руководства текущей деятельностью в Компании внедрена система, предусматривающая два единоличных исполнительных органа – Президента и директора, которые действуют независимо друг от друга в рамках компетенции, определенной Уставом. Данная возможность предусмотрена пунктом 1 статьи 53 и пунктом 3 статьи 65.3 Гражданского кодекса Российской Федерации.

В течение 2017 года должность директора Компании занимал Корчанов Владимир Никодимович. В начале 2018 года Корчанова В.Н. на этой позиции сменил Шукшин Виктор Николаевич.

Президент и директор Компании в отчетном году входили в состав коллегиального исполнительного органа Компании – Правления.

Состав Правления в течение 2017 года менялся несколько раз. По состоянию на 1 января 2017 года в состав Правления входили:

- Исуринс Александрс, Председатель;
- Корчанов Владимир Никодимович;
- Чиснаков Владимир Владимирович;

ПРОЕКТ

- Литвинова Ольга Николаевна;
- Мелякин Юрий Иванович;
- Сахаров Максим Вячеславович;
- Юсупов Заирбек Камильевич.

После ряда изменений, которые происходили в течение 2017 года, по состоянию на 31 декабря 2017 года в Правление Компании было представлено следующими лицами:

- Исуринс Александрс, Председатель;
- Корчанов Владимир Никодимович;
- Литвинова Ольга Николаевна;
- Шукшин Виктор Николаевич;
- Сахаров Максим Вячеславович;
- Чиснаков Владимир Владимирович;
- Юсупов Заирбек Камильевич.

Информация о лицах, входящих в состав Правления Компании по состоянию на 31 декабря 2017 года

Александрс Исуринс

Председатель Правления

Биографические данные приведены в разделе о Совете директоров Компании

Корчанов Владимир Никодимович

Член Правления, директор

Директор филиала ПАО «ДВМП» в г. Владивостоке

Год рождения – 1964

Окончил Дальневосточное высшее инженерное морское училище им. адмирала Г. И. Невельского и Академию народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.

В FESCO с 1987 года, сначала работал в должности помощника капитана, впоследствии стал занимать различные руководящие позиции.

Сахаров Максим Вячеславович

Член Правления

Вице-президент по финансам

Год рождения – 1982

Окончил Дальневосточный государственный университет и Российскую академию народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации.

Занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO.

Юсупов Заирбек Камильевич

Член Правления

Вице-президент по Портовому дивизиону

ПРОЕКТ

Год рождения – 1969

Окончил Дагестанский сельскохозяйственный институт.

С марта 2016 года занимает должность генерального директора ПАО «ВМТП».

Литвинова Ольга Николаевна

Член Правления

Вице-президент по кадровым вопросам

Год рождения – 1979

Окончила Государственную академию славянской культуры, имеет профессиональные сертификаты в области подбора, оценки и развития персонала (SHL, Lominger International, ESMT), компенсаций и льгот (CBSD / WorldatWork).

Занимала должность Вице-президента по кадровым вопросам ПАО «ДВМП» с июня 2016 года по 30 марта 2018 года.

Чиснаков Владимир Владимирович

Член Правления

Первый Вице-президент по Линейно-логистическому дивизиону

Год рождения – 1969

Окончил Красноярский государственный университет. Прошел обучение по специальности «финансовый менеджер» в Институте профессиональных бухгалтеров России.

Занимал должность Первого вице-президента FESCO по Линейно-логистическому дивизиону с июня 2016 года по 19 апреля 2018 года.

Члены Правления акциями Компании не владеют, в уставном капитале не участвуют.

Вознаграждение Единоличного исполнительного органа Компании (Президента) и членов Правления производится в размере, порядке и сроки, установленные трудовыми договорами и решениями Совета директоров Компании.

До 25 декабря 2017 года порядок выплаты вознаграждения и компенсации расходов членам Совета директоров регулировался Положением о Совете директоров ПАО «ДВМП». В течение 2017 года членам Совета директоров выплаты вознаграждений и компенсаций не осуществлялись.

Решением Общего собрания акционеров 25 декабря 2017 года утверждено Положение о выплате членам Совета директоров ПАО «ДВМП» вознаграждений и компенсаций. Вознаграждения и компенсации членам Совета директоров Компании выплачиваются на условиях и в порядке, которые предусмотрены указанным положением, с даты его утверждения.

Размер вознаграждения, выплаченного в течение 2017 года членам органов управления Компании, тыс. руб.			Сумма расходов, компенсированная в течение 2017 года членам органов управления Компании, тыс. руб.	
Общая сумма	Совет директоров (за выполнение	Правление (общая сумма выплат всем	Совет директоров	Правление (общая сумма

ПРОЕКТ

выплат	обязанностей члена Совета директоров)	членам Правления в 2017 году за выполнение обязанностей членов Правления, а также все виды вознаграждений, полученные ими за выполнение работы по трудовым договорам, заключенным с Компанией)	компенсации всем членам Правления в 2017 году)
192 085	0,0	188 637	0,0
			3 448

Контроль и аудит

Система внутреннего контроля

В FESCO создан *Департамент внутреннего аудита*, осуществляющий функцию внутреннего аудита в целях обеспечения органов управления достоверной и полной информацией о деятельности Компании. Департамент внутреннего аудита проводит работу, направленную на повышение эффективности и результативности корпоративного управления, бизнес-процессов, на снижение затрат, сохранность и рациональное использование активов, соблюдение принципов корпоративного управления, и в своей деятельности руководствуется Политикой в области внутреннего аудита ПАО «ДВМП».

Ревизионная комиссия

Контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Компании осуществляет Ревизионная комиссия, которая действует в интересах акционеров и подотчетна Общему собранию акционеров. Деятельность Ревизионной комиссии регламентирована Положением о Ревизионной комиссии ПАО «ДВМП».

На годовом Общем собрании акционеров 27 июня 2017 года в состав Ревизионной комиссии избраны: Дьячков Иван Михайлович, Когут Павел Павлович, Максимов Алексей Никитич, Попов Станислав Владимирович, Трантин Игорь Борисович.

Внешний аудит

Аудитором Компании на 2017 год годовым Общим собранием акционеров было избрано АО «КПМГ». Аудитор осуществляет проверку финансово-хозяйственной деятельности Компании в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации на основании договора, заключаемого между Компанией и аудитором. Проведение открытого конкурса для выбора аудиторской организации эмитента, в соответствии с пунктом 4 статьи 5 Федерального закона от 30 декабря 2008 года № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности», не требуется.

Эмитент проводит процедуру отбора аудиторов путем проведения конкурсных процедур (на проводимые конкурсные процедуры законодательство Российской Федерации о закупках не распространяется). Процедура отбора аудиторов осуществляется Компанией путем сбора и сравнения предложений от аудиторов. Кандидатура аудитора утверждается Общим собранием акционеров.

ПРОЕКТ

Управление рисками

Система управления рисками

В целях поддержания и совершенствования корпоративной системы управления рисками Компании создано *Подразделение контроля и анализа рисков*.

Политика Компании в области управления рисками предполагает ежегодную подготовку карты рисков, в которой производится выявление рисков, оценивается их влияние на деятельность Компании, разрабатываются мероприятия, направленные на снижение и последующее предупреждение таких рисков.

В FESCO разработаны и внедрены внутренние регламентирующие документы и механизмы контроля, позволяющие своевременно выявлять, анализировать и эффективно управлять рисками, с которыми сталкивается Компания, обеспечивая тем самым соблюдение соответствующего законодательства и нормативных правовых актов, стабильность финансового положения и достижение стратегических целей.

Каждый год в рамках политики Компании в области управления рисками ответственное высшее руководство разрабатывает карту рисков, которая включает:

- оценку актуальных и реализовавшихся рисков;
- анализ изменения рисков.

Подготовленная карта рисков рассматривается Комитетом по аудиту, который затем представляет ее на утверждение Совету директоров. Утвержденная карта рисков доводится до сведения руководства Компании и структурных подразделений, ответственных за выполнение мероприятий по снижению рисков.

Правила и мероприятия по снижению рисков были разработаны с целью установления обоснованных предельных значений рисков и механизмов контроля, а также с целью отслеживания рисков и соблюдения предельных значений как для предупреждения, так и для минимизации рисков в деятельности Компании.

FESCO регулярно отслеживает и выявляет риски, ежеквартально оценивает действующие правила и системы управления рисками для отражения возможных изменений рыночной конъюнктуры и своей деятельности. Компания не может гарантировать успех мероприятий по управлению рисками, поскольку некоторые риски изначально находятся вне ее контроля.

Описание существенных рисков

Финансовые риски				
Фактор риска	Уровень	Изменение	Описание	Управление рисками
Группа испытывает недостаток ликвидных средств вследствие продолжающегося экономического кризиса, действия международных санкций, введенных против Российской Федерации и государственных банков, а также в результате обслуживания своих долговых обязательств. В связи с превышением размера	Высокий	За истекший год оценка финансового риска снизилась	С 2014 года российская экономика испытывает проблемы в результате падения цены на сырую нефть, обесценивания рубля и введения санкций, ограничивающих доступ российских компаний и российских государственных банков на международные рынки капитала. Экономический	В 2017 году Группа завершила процесс реструктуризации в отношении еврооблигаций. Реструктуризация была реализована за счет долгового финансирования, предоставленного российским банком.

<p>текущих обязательств над оборотными активами возможность Группы обеспечить непрерывность своей деятельности характеризуется существенной неопределенностью</p>			<p>кризис в России, сложившаяся геополитическая обстановка в мире, высокая конкуренция на международном рынке грузоперевозок повлекли существенное снижение объемов перевозок Группы и снижение уровня ликвидности в 2017 году.</p> <p>В течение 2017 года и первого квартала 2018 года Компания отсрочила погашение купонного платежа и, таким образом, нарушила условия выпуска российских облигаций. Также существует риск ликвидности, связанный с превышением текущих обязательств над оборотными активами на 142 млн долл. США</p>	<p>Также руководство провело подробный анализ денежных потоков за период с начала 2018 года по 2023 год, чтобы определить способность обслуживать существующие долговые обязательства в течение следующих 12 месяцев и ближайшего будущего.</p> <p>В настоящий момент Группа ведет переговоры с владельцами рублевых облигаций в целях завершения переговоров по реструктуризации долга</p>
<p>Компания подвержена риску изменения валютных курсов при приобретении и привлечении денежных средств, выраженных в валюте, отличной от рубля. Дальнейшая девальвация рубля по отношению к доллару США и изменение процентных ставок могут оказать существенное негативное влияния на бизнес Компании, ее финансовое состояние и результаты деятельности</p>	Средний	<p>За истекший год оценка валютного риска снизилась</p>	<p>Так как существенная часть наших долговых обязательств выражена в долларах США, то значительное обесценивание рубля в 2015 году по отношению к крупнейшим мировым валютам оказало существенное негативное влияние на финансовое состояние Группы.</p> <p>По состоянию на 31 декабря 2017 года курс рубля составлял 57,6002 руб. за 1 долл. США.</p> <p>Обесценивание рубля по отношению к иностранным валютам привело к сокращению (и может стать причиной еще большего сокращения) наших возможностей по обслуживанию долговых обязательств, выраженных в иностранной валюте</p>	<p>См. пункт, посвященный фактору риска, связанному с обслуживанием долга</p>
Операционные риски				
<p>Так как FESCO является судоходной и транспортной компанией, ее основная производственная деятельность, как правило, подвержена повышенному уровню риска, связанного как с безопасностью мореплавания, так и постоянно меняющейся конъюнктурой фрахтового рынка; последняя связана с цикличностью</p>	Высокий	<p>За истекший год оценка операционного риска выросла</p>	<p>По итогам 2017 года рост контейнерного рынка Российской Федерации в сравнении с 2016 годом составил 17 %, что положительно сказалось на финансовых результатах Группы.</p> <p>В 2018 году ожидается замедление темпов роста контейнерного рынка</p>	<p>Для минимизации рисков FESCO проводит постоянный мониторинг уровня спроса и предложения на рынке, включая анализ и прогнозирование фрахтовых ставок, принимает меры по повышению качества оказания услуг, включая подготовку</p>

<p>процессов развития мировой экономики, наличием международных торговых соглашений и, соответственно, меняющимся спросом и предложением на морские перевозки. Спрос и предложение на судоходном рынке подвержены влиянию множества факторов, в связи с чем изменения конъюнктуры данного рынка трудно прогнозировать</p>		<p>в Российской Федерации до +8 %. Наибольшую динамику в 2018 году продолжают показывать транзитные перевозки, также ожидается снижение импортных перевозок</p>		<p>квалифицированного персонала, проводит модернизацию контейнерных терминалов, оптимизирует структуру перевозок, совершенствует систему качества управления и контроля</p>
Страновые и региональные риски				
<p>FESCO осуществляет свою деятельность как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами. Изменение политической, экономической и финансовой ситуации во всех регионах присутствия может оказать значительное влияние на деятельность Компании</p>	<p>Средний</p>	<p>За истекший год оценка странового риска снизилась</p>	<p>В 2017 году российская экономика вернулась к росту после рецессии 2015–2016 годов. По предварительной оценке, Минэкономразвития России, рост ВВП за год составил 1,5 %. Рост промышленного производства по итогам 2017 года составил 1,0 %. Потребительская инфляция по итогам 2017 года достигла исторически минимального значения – 2,5 %. Все это позитивно отразилось на объемах оказываемых услуг и доходах Компании. Транспортный флот FESCO осуществляет перевозки грузов по всему миру, включая регионы с нестабильной политической, экономической и криминогенной обстановкой, пиратскими действиями, а также районы со сложными ледовыми условиями, подверженные стихийным бедствиям, которые представляют угрозу для навигации</p>	<p>Компания ведет поиск наиболее перспективных направлений работы, максимально используя конкурентные преимущества специализированного флота для обеспечения перевозок в труднодоступные районы Мирового океана с целью получения максимальных доходов, оптимизации всех видов расходов и снижения эксплуатационных и коммерческих рисков. Во избежание определенных внешних рисков (особенно рисков, связанных с военными действиями) до заключения сделки все районы предстоящей работы флота, включая районы повышенного риска, тщательно изучаются в соответствии с рекомендациями международных судоходных организаций и страховщиков</p>
Правовые и регуляторные риски				

ПРОЕКТ

<p>Стремительное изменение в течение последнего времени российского законодательства приводит к созданию атмосферы неопределенности в области коммерческой деятельности, что может отразиться на уровне финансового благосостояния Компании. В частности, к ключевым законодательным рискам, связанным с ее основной деятельностью, FESCO относит риски налогового, таможенного, валютного регулирования, а также требования по лицензированию</p>	<p>Средний/низкий</p>	<p>Оценка правовых рисков не изменилась</p>	<p>Правовая неопределенность связана главным образом с такими факторами, как:</p> <p>1) динамичное развитие российской правовой системы и, как результат, встречающееся несоответствие в нормативных актах;</p> <p>2) архаичность транспортного законодательства со значительным количеством подзаконных актов, регулирующих отдельные виды перевозок (утверждены Минморфлотом СССР в 60–80-х годах прошлого века), которые по-прежнему не пересмотрены, несмотря на радикальные изменения, произошедшие в последнее время в транспортной отрасли</p>	<p>Компания строит свою деятельность на основе строгого соответствия действующему законодательству Российской Федерации и постоянно отслеживает затрагивающие ее изменения. Компания способна оперативно корректировать свою деятельность, а также стремится к конструктивному диалогу с регулирующими органами в вопросах нормативно-правового соответствия</p>
---	-----------------------	---	---	--

РЫНОК КАПИТАЛОВ

Акционерный капитал

По состоянию на 31 декабря 2017 года уставный капитал Компании составил 2 951 250 000 руб.

Уставный капитал Компании разделен на обыкновенные именные бездокументарные акции в количестве 2 951 250 000 шт. номинальной стоимостью 1 руб. каждая.

Все обыкновенные акции Компании имеют одинаковую номинальную стоимость, являются именными бездокументарными и предоставляют ее владельцу-акционеру равные права.

В соответствии с Уставом ПАО «ДВМП» Компания вправе разместить дополнительно к размещенным акциям 737 812 500 обыкновенных акций номинальной стоимостью 1 руб. каждая.

По состоянию на 31 декабря 2017 года З. Г. Магомедов через подконтрольные компании совместно с Группой TPG косвенно контролировали 49,9 % акций FESCO.

Динамика котировок акций (Московская биржа)

Акции FESCO торгуются на Московской бирже, где они включены в котировальный список третьего уровня (тикер: FESH). За 2017 год стоимость акций FESCO значительно выросла под влиянием завершившейся реструктуризации задолженности по еврооблигациям с 3,14 руб. по состоянию на 3 января 2017 года до 5,99 руб. на 29 декабря 2017 года. Капитализация FESCO увеличилась с 9,28 млрд руб. (152,97 млн долл. США) на начало года до 17,69 млрд руб. (307,01 млн долл. США) на конец года.

Еврооблигации и биржевые облигации

В апреле и мае 2013 года FESCO разместила на Ирландской фондовой бирже два транша еврооблигаций на сумму 550 млн долл. США со ставкой 8,00 % годовых и сроком погашения в 2018 году и на сумму 325 млн долл. США со ставкой 8,75 % годовых и сроком погашения в 2020 году.

4 мая 2016 года был допущен дефолт по выплате купона по еврооблигациям, после чего Компания вступила в переговоры с держателями о реструктуризации обязательств. Переговоры продолжались до 6 сентября 2017 года, когда было подписано соглашение с кредиторами, предусматривающее фиксированную выплату в качестве полного и окончательного урегулирования обязательств по еврооблигациям.

Предложенная схема реструктуризации была одобрена 27 октября 2017 года на общем собрании владельцев еврооблигаций большинством, представляющим 92,89 % обязательств по номинальной стоимости. После этого 3 ноября 2017 года схема была утверждена High Court of Justice of England and Wales и стала обязательной для всех владельцев.

Сделка по реструктуризации была закрыта 21 ноября 2017 года, когда Группа перечислила в адрес держателей еврооблигаций 551,7 млн долл. США и выполнила прочие условия соглашения. Общий дисконт составил 28 % от суммы задолженности по еврооблигациям. Выплаты осуществлены за счет кредитной линии на сумму до 680 млн долл. США, предоставленной Группе Банком ВТБ (ПАО) (договор подписан 7 ноября 2017 года). В результате обязательства Группы по еврооблигациям были полностью прекращены.

ПРОЕКТ

В мае 2013 года Компания выпустила рублевые биржевые облигации серии БО-02 на общую сумму 5 млрд руб. со сроком обращения три года и купонной ставкой 10,25 %.

В апреле 2015 года Группа осуществила частичный выкуп биржевых облигаций серии БО-02 на сумму 3,0 млрд руб. по фиксированной цене, равной 80 % от номинальной стоимости.

По оставшимся в обращении облигациям серии БО-02 31 мая 2016 года был допущен дефолт по погашению 20 % номинальной стоимости. Ведутся переговоры с держателями и планируется завершить реструктуризацию в 2018 году.

В 2015 году Компания разместила биржевые облигации серии БО-01 на сумму 5,0 млрд руб. со сроком погашения в 2018 году.

По данным облигациям была проведена новация выплат 3-го, 4-го и 5-го купонов с их переносом на 27 февраля 2018 года. Поскольку эти выплаты в феврале 2018 года осуществлены не были, по биржевым облигациям серии БО-01 был допущен дефолт. Всего не выплачено более 1,37 млрд руб. дохода по 3–6-му купонам, а также 5 млрд руб. номинальной стоимости. Группа ведет переговоры об отсрочке выплат и планирует завершить реструктуризацию в 2018 году.

Кредитные рейтинги

Рейтинговое агентство	Рейтинг	Дата
Fitch Ratings Limited	RD	Подтвержден 05.06.2017
Standard & Poor's Global Ratings	SD	Рейтинг отозван по инициативе эмитента 16.06.2017

Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов по акциям Компании

В соответствии с Уставом ПАО «ДВМП» решение о выплате дивидендов принимается Общим собранием акционеров по рекомендации Совета директоров. Совет директоров дает рекомендации, основываясь на текущем финансовом и конкурентном положении Компании с учетом перспективных планов ее развития. В 2017 году дивиденды не начислялись и не выплачивались.

Приложения

С приложениями к Годовому отчету ПАО «ДВМП» можно ознакомиться на сайте в разделе «Акционерам и инвесторам» (блок «Раскрытие информации»).

- Приложение № 1 «Отчет о соблюдении принципов и рекомендаций Кодекса корпоративного управления».
- Приложение № 2 «Перечень совершенных ПАО «ДВМП» в 2017 году крупных сделок, одновременно являющихся сделками, в совершении которых имелась заинтересованность».
- Приложение № 3 «Годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность ПАО «ДВМП» за 2017 год».
- Приложение № 4 «Сведения об объеме использованных Обществом в 2017 году энергетических ресурсов».