

Традиции и инновации



Оглавление

2

ОБ ОТЧЕТЕ

3

ОГРАНИЧЕНИЕ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ

4

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

5

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА

6

О КОМПАНИИ

7 Финансовые результаты
Группы

8 Финансовые результаты
по дивизионам

9 Операционные показатели
по дивизионам

10 Ключевые события
и достижения 2019 года

10 События после отчетной даты

12 Участие в форумах, выставках
и достигнутые договоренности

13 Устойчивое развитие
и социальная ответственность

16 География FESCO

18 Бизнес-модель

20

СТРАТЕГИЯ

24

ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ

25 Линейно-логистический дивизион

36 Портовый дивизион

42 Железнодорожный дивизион

48 Морской дивизион

52 Бункеровочный дивизион

54 Внедивизиональная группа

56

АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

62

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

64 Структура органов управления и контроля

71 Контроль и аудит

72 Управление рисками

74

РЫНОК КАПИТАЛОВ

74 Акционерный капитал

74 Динамика котировок акций (ПАО Московская
Биржа)

74 Биржевые облигации

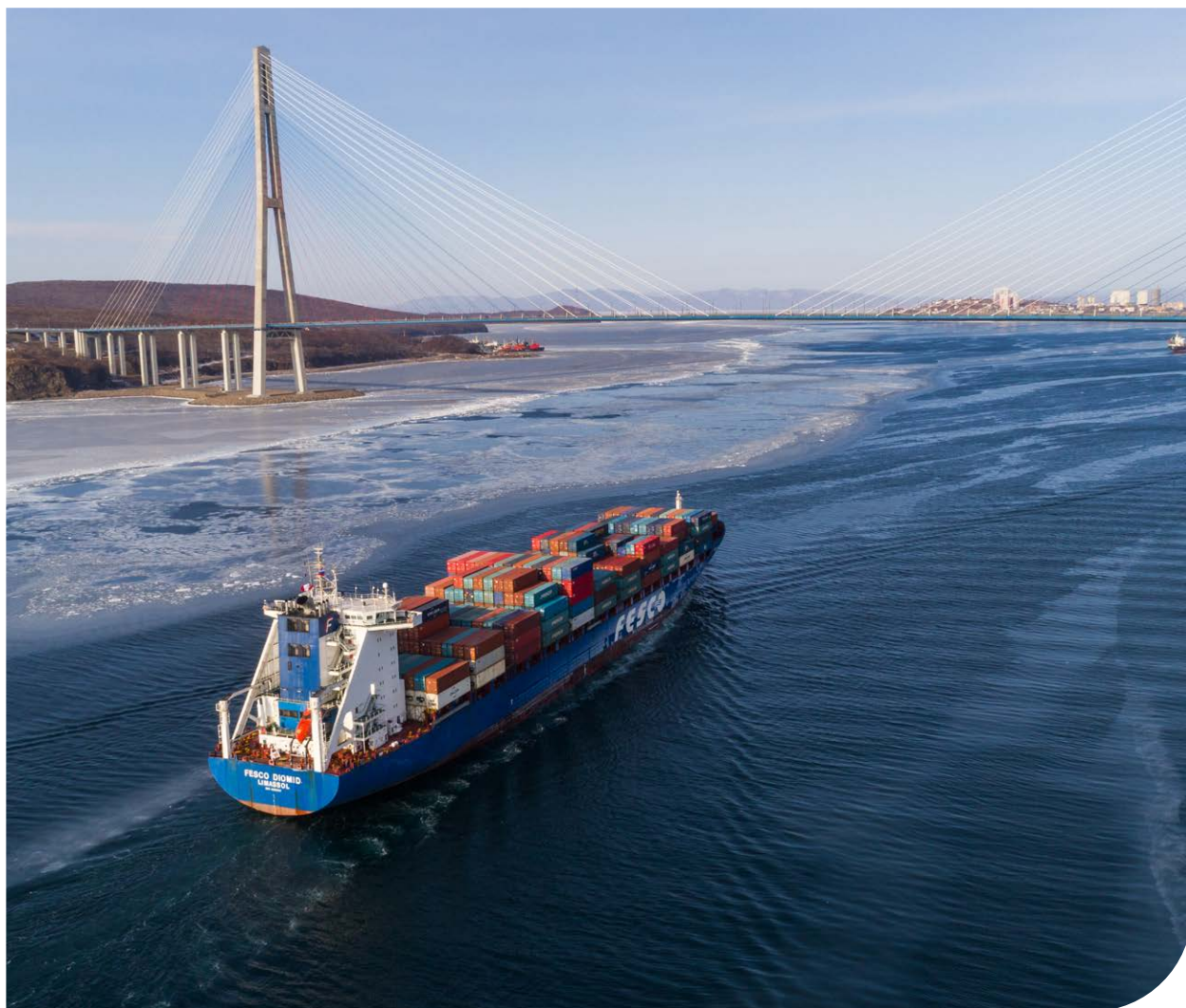
75 Кредитные рейтинги

75 Отчет о выплате объявленных (начисленных)
дивидендов по акциям Компании

77

ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ





ОБ ОТЧЕТЕ

Годовой отчет ПАО «ДВМП» (далее – Отчет) предварительно утвержден решением Совета директоров ПАО «ДВМП» 25 августа 2020 года.

Достоверность данных, содержащихся в Отчете, подтверждена Ревизионной комиссией ПАО «ДВМП».

В настоящем Отчете 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» (подконтрольным лицам).

Отчетный период – с 1 января по 31 декабря 2019 года.

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Настоящий Отчет подготовлен на основе информации, доступной Публичному акционерному обществу «Дальневосточное морское пароходство» и его подконтрольным лицам на момент его составления, включая информацию от третьих лиц. Компания в разумной степени полагает, что данная информация является полной и достоверной на момент публикации Отчета, однако не утверждает и не гарантирует, что она не будет в дальнейшем уточнена, пересмотрена или иным образом изменена. Настоящий Отчет также может содержать определенные прогнозные заявления в отношении хозяйственной деятельности, экономических показателей, финансового состояния, итогов хозяйственной и производственной деятельности Компании, 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 и основываются на планах, оценках и проектах на тот момент, когда заявления были сделаны. 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 будут существенно отличаться от предсказаний, прогнозов, проектов и иных прогнозных заявлений, включенных в 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 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 прогнозных заявления. Такие прогнозные заявления в каждом случае представляют собой лишь один из вариантов развития событий и не должны рассматриваться как наиболее вероятные.

В качестве иных факторов, способных оказать влияние на финансовые и производственные показатели Компании, на ее планы, проекты, капитальные затраты и иные аспекты ее деятельности, могут быть изменения макроэкономических или рыночных условий и деятельность государственных органов в Российской Федерации и других юрисдикциях, где Компания осуществляет деятельность. Указанный перечень факторов не является исчерпывающим.

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

Настоящий Отчет может содержать ссылки на сайт Компании. Такие ссылки приведены для удобства читателя.

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Уважаемые акционеры!

2019 год для Транспортной Группы FESCO был успешным. Для российской экономики он стал годом стабилизации благодаря устойчивой внутренней экономической активности. Рост ВВП России составил 1,4 %, при этом рынок контейнерных перевозок вырос на 9 % в сравнении с прошлым годом. Считаю, что менеджменту Группы удалось в полной мере реализовать операционный потенциал Компании в столь благоприятной ситуации.

Владивостокский морской торговый порт уже второй год подряд достигает рекордных объемов перевалки грузов за всю свою историю. Темпы роста перевалки контейнеров в Порту и железнодорожных контейнерных перевозок Компании значительно превосходили темпы роста рынка и составили 13 и 14 % соответственно.

Таких результатов команда FESCO достигла под руководством Александра Исурина, занимавшего должность Президента Группы с 2016 до начала 2020 года. За этот период мы вместе прошли через кризис ликвидности, радикально пересмотрели стратегию Компании и начали успешно трансформировать ее в лидера отрасли мультимодальных перевозок. От имени Совета директоров благодарю Александра за проделанную работу.

В марте 2020 года Совет директоров назначил Президентом FESCO Максима Сахарова, ранее занимавшего должность вице-президента по финансам. Максиму предстоит непростая задача – управление Группой в период серьезного мирового кризиса, вызванного волатильностью на финансовых рынках, а также пандемией коронавирусной инфекции. Мы убеждены, что знание отрасли, бизнес-процессов и корпоративной культуры Компании позволят Максиму обеспечить ее дальнейшее устойчивое развитие.

В этом году исполняется 140 лет со дня основания «Дальневосточного морского пароходства» – базовой компании Группы. Это годы большой и славной истории, которая, мы уверены, будет продолжаться. С чувством большой гордости хочу поздравить всех наших сотрудников, коллег и партнеров. Благодаря вашим усилиям и поддержке FESCO занимает лидирующие позиции в сегменте перевозок через Дальний Восток, и наша первоочередная задача – оставаться надежным и открытым партнером. Уверена, что мы сумеем преодолеть трудности и приложим все усилия для развития бизнеса и поддержания устойчивого положения Компании.



Лейла Маммед Заде,
Председатель Совета директоров

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА

Уважаемые коллеги, клиенты, акционеры и партнеры!

Я рад представить вашему вниманию первый годовой отчет, подготовленный в должности Президента и Председателя Правления Транспортной Группы FESCO.

В 2019 году Компания завершила процесс реструктуризации долговых обязательств, успешно справилась с последствиями кризиса 2014–2015 годов, тем самым обеспечила финансовую стабильность: показатель «Чистый долг / EBITDA» на конец 2019 года составил 3,7х (без учета МСФО (IFRS) 16).

Мы достигли таких показателей благодаря тому, что начиная с 2016 года сосредоточились на улучшении качества услуг на ключевых направлениях – в интермодальных перевозках по маршруту Восток – Запад и в услугах Порта на Дальнем Востоке, что позволило увеличить долю рынка до 46 и 44 % соответственно. Компания увеличила долю рынка в интермодальных перевозках, во-первых, за счет сокращения срока доставки контейнеров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Москву до 24 суток (в два раза быстрее, чем через Суэцкий канал); во-вторых, за счет расширения регулярных железнодорожных маршрутов до 45 направлений; в-третьих, за счет внедрения IT-решений, например сервиса MY.FESCO, который позволяет клиентам в режиме онлайн заказывать услуги и отслеживать передвижение груза (60 % интермодальных перевозок в 2019 году заказано в режиме онлайн).

За счет улучшения качества услуг менеджмент и сотрудники Порта впервые за всю его историю достигли объемов перевалки в размере 11,5 млн т, что включает рекордные объемы по контейнерным грузам – 624,5 тыс. TEU и генеральным грузам – 5,13 млн т.

Благодаря стабилизации финансового положения Компания проинвестировала около 4 млрд руб. в развитие Порта, железнодорожных и морских активов, в том числе:

- 1,7 млрд руб. – на реконструкцию причалов и терминалов, на поставку сразу пяти новых портовых кранов и на малую портовую механизацию;
- 1,0 млрд руб. – на железнодорожные активы, в результате чего парк фитинговых платформ и крытых вагонов был увеличен до 6 620 и 2 047 единиц соответственно;
- 1,0 млрд руб. – в активы Морского дивизиона, включая 0,7 млрд руб. на покупку двух контейнеровозов. Заключен контракт на приобретение одного многоцелевого судна ледового класса с поставкой в 2020 году;
- 0,1 млрд руб. – на инвестиции в развитие информационных технологий, которые позволили улучшить клиентские сервисы, полностью перевести оформление интермодальных импортных перевозок в электронный вид, сократить общее время оформления документов в Порту с пяти суток до 21 часа.



Чтобы сосредоточиться на развитии ключевых направлений бизнеса, Группа реализовала непрофильные активы: все полувагоны и окатышевозы, часть старого флота; заключила предварительный договор купли-продажи зернового бизнеса (ООО «Транс-Грейн» и связанные активы).

Наш фокус на ключевой бизнес принес плоды, и мы не останавливаемся на достигнутом. Несмотря на непростую экономическую ситуацию, мы будем продолжать улучшать качество услуг, а также наращивать объемы перевозок транзитных грузов из Азии в Европу, объемы перевозок внутри страны, расширять терминальную сеть, обновлять портовое оборудование и флот.

Как и в 2019 году, мы будем продолжать инвестировать в наших сотрудников, вовлекать их в процесс принятия решений, доверять сложные задачи, делегировать внедрение инновационных проектов, давать возможность расти профессионально.

Я благодарю наших клиентов и партнеров, акционеров и инвесторов, менеджмент и сотрудников производственных подразделений за лояльность, поддержку и слаженное взаимодействие.

Я горжусь быть частью этой профессиональной команды и со своей стороны приложу все усилия для выполнения поставленных задач, сохранения и укрепления лидирующих позиций FESCO на рынке.

Максим Сахаров,
Президент, Председатель Правления



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.

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

FESCO принадлежат следующие активы:

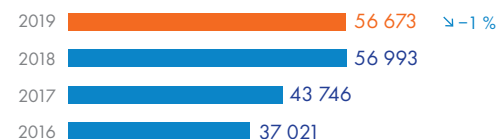
- **ПАО «Владивостокский морской торговый порт»** (далее – ВМТП, Порт, Порт Владивосток) – один из крупнейших портов и стивидоров на Дальнем Востоке России;
- **собственники и операторы подвижного состава**, управляющие подвижным составом как под брендом FESCO, так и под собственными брендами – ООО «Фирма «Трансгарант» (далее – Трансгарант), ООО «Транс-Грейн» (далее – Транс-Грейн) и АО «Русская тройка» (далее – Русская тройка). Подвижной парк FESCO включает 6 620 фитинговых платформ и 2 047 крытых вагонов. FESCO занимает второе место в России по количеству фитинговых платформ в оперировании;
- **собственный флот** в количестве 20 судов под российским и иностранными флагами;
- **сухие терминалы** в Новосибирске, Хабаровске и Томске;
- **сухие и рефрижераторные контейнеры**;
- **грузовые автомобили** – ООО «ФЕСКО Транс» (далее – ФЕСКО Транс).

Взаимодействие всех участников перевозки и оказание услуг по интермодальной транспортировке сухих контейнеров осуществляет входящая в состав Группы компания ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» (далее – ФИТ), рефрижераторных контейнеров – ООО «Дальрефтранс» (далее – Дальрефтранс).

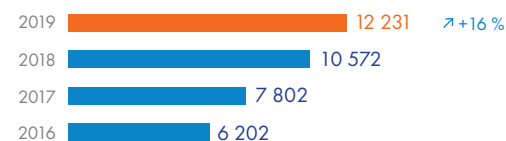
Активами, которые не задействованы в перевозке контейнеров, компании управляют самостоятельно.

Финансовые результаты Группы

Выручка, млн руб.



EBITDA¹, млн руб.



Рентабельность по EBITDA, %



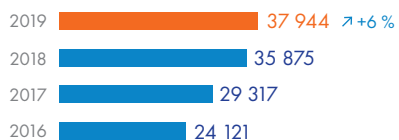
¹ Показатель EBITDA рассчитывается как операционная прибыль без учета амортизации, обесценения и результата от выбытия активов и разовых расходов.

Финансовые результаты по дивизионам

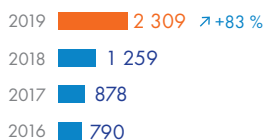


Линейно-логистический дивизион

Выручка, млн руб.



EBITDA, млн руб.

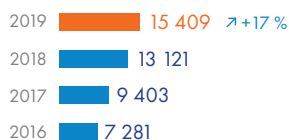


Рентабельность по EBITDA, %

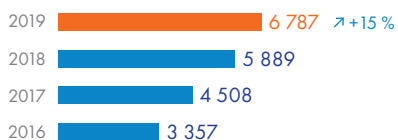


Портовый дивизион

Выручка, млн руб.



EBITDA, млн руб.

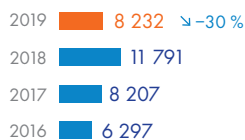


Рентабельность по EBITDA, %

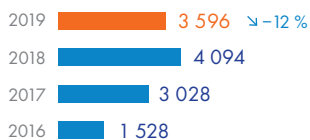


Железнодорожный дивизион

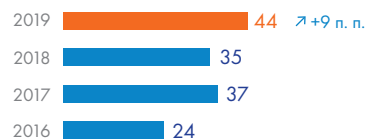
Выручка, млн руб.



EBITDA, млн руб.



Рентабельность по EBITDA, %

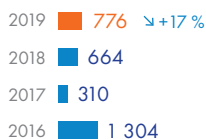


Морской дивизион

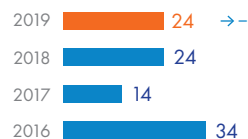
Выручка, млн руб.



EBITDA, млн руб.



Рентабельность по EBITDA, %



Бункеровочный дивизион

Выручка, млн руб.



EBITDA, млн руб.

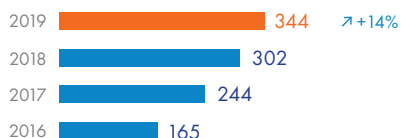


Рентабельность по EBITDA, %

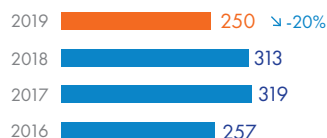


Операционные показатели по дивизионам

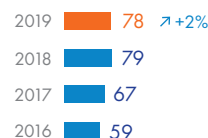
Интермодальные перевозки, тыс. TEU



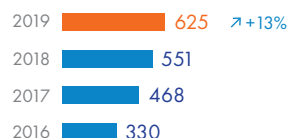
Международные морские перевозки, тыс. TEU



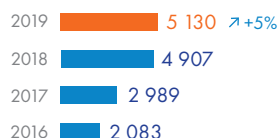
Каботажные морские перевозки, тыс. TEU



Перевалка контейнеров, тыс. TEU



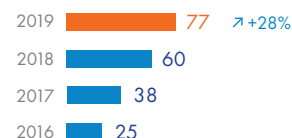
Перевалка генеральных грузов, тыс. т



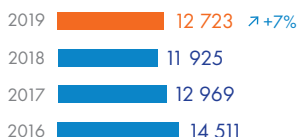
Перевалка нефтепродуктов, тыс. т



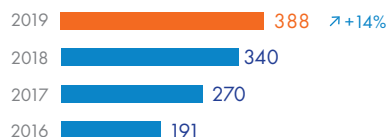
Перевалка средств транспорта, тыс. ед.



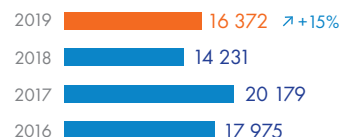
Подвижной состав², ед.



Железнодорожные контейнерные перевозки, тыс. TEU



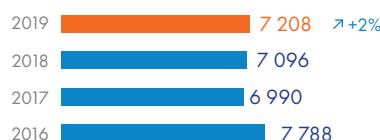
Вагоноотправки в крытых вагонах, ед.



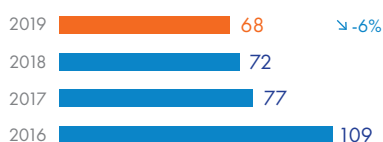
Транспортный флот³, ед.



Судо-сутки в эксплуатации⁴



Объемы бункеровки, тыс. т

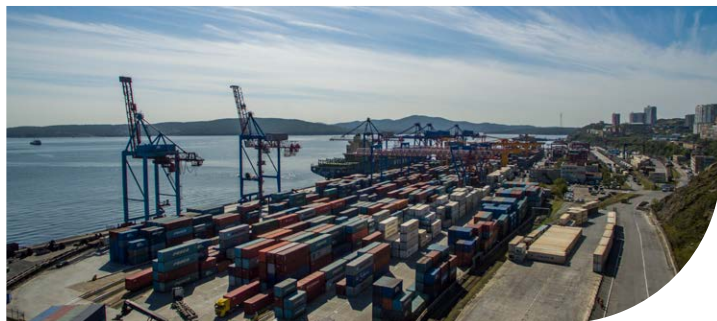


² Структура парка подвижного состава подробно рассматривается в разделе «Железнодорожный дивизион».

³ Состав транспортного флота подробно рассматривается в разделе «Морской дивизион».

⁴ Общее количество дней, в 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.

Ключевые события и достижения 2019 года



FESCO увеличила долю в основных направлениях бизнеса: в интермодальных перевозках по маршруту Восток – Запад – до 46 % и в перевалке на Дальнем Востоке России через ВМТП – до 44 %:

- объем интермодальных перевозок вырос до 344 тыс. TEU (на 14 % выше 2018 года);
- FESCO достигла рекордных объемов перевалки в ВМТП за всю его историю – было обработано 11,5 млн т грузов (на 10 % выше 2018 года), включая рекордный объем перевалки контейнеров – 624,5 тыс. TEU и генеральных грузов – 5,13 млн т.

FESCO сократила срок доставки контейнеров по ключевому маршруту Шанхай – Москва до 24 суток, что в два раза быстрее, чем через Суэцкий канал.

FESCO совместно с АО «РЖД Логистика» запустила ускоренный транзитный сервис Trans-Siberian Landbridge для перевозки транзитных грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по Транссибирской железнодорожной магистрали (далее – Транссибу) через Владивосток.

FESCO продолжила расширять сеть сухопутных маршрутов: запустила железнодорожные сервисы из Китая в города России через Монголию; из России в Китай через пограничный переход Гродеково – Суйфынхэ; транзитные поезда из Китая в Германию и обратно через Калининград.

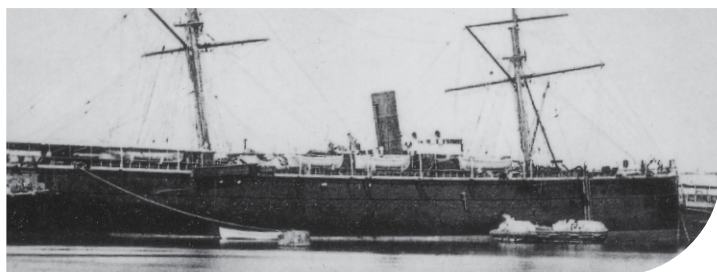


FESCO открыла интермодальный контейнерный сервис для доставки грузов из городов России на Курильские острова через Дальний Восток России.

FESCO запустила новые контейнерные поезда во внутрироссийском сообщении: из Екатеринбурга в Санкт-Петербург и из Санкт-Петербурга в Новосибирск.

FESCO сократила показатель «Чистый долг / EBITDA» до 3,7х (без учета МСФО (IFRS) 16).

События после отчетной даты



- ПАО «ДВМП» – головная компания Группы FESCO – в 2020 году празднует 140 лет со дня основания. 25 апреля 1880 года пароход «Москва», пройдя путь из Одессы, вошел в бухту Золотой Рог – так были открыты регулярные товарно-пассажирские рейсы между европейской частью

России и Дальним Востоком России. В честь юбилея парк FESCO пополнили две тысячи новых 40-футовых контейнеров. Контейнеры имеют повышенную грузоподъемность – 28,8 тыс. кг (масса брутто – до 32,5 тыс. кг) – и соответствуют современным экологическим требованиям. Их можно узнать по логотипу, разработанному специально к 140-летию Компании.

- В январе 2020 года FESCO приобрела у ОАО «РЖД» 25 % плюс одна акция Русской тройки, став единственным акционером Компании. Стоимость сделки составила 622 млн руб.

FESCO реализовала непрофильные активы – все полувагоны и окатышевозы, часть старого флота, заключила предварительный договор купли-продажи зернового бизнеса (Транс-Грейн и связанные активы).

FESCO заключила контракты на поставку пяти кранов для ВМТП и универсального судна ледового класса, приобрела два контейнеровоза, увеличила парк фитинговых платформ в оперировании до 6 620 единиц. Кроме того, Компания заключила договор с ОАО «РЖД» на приобретение оставшейся неконтролируемой доли в Русской тройке.



FESCO начала сотрудничать с Национальным центром исследований Антарктики и океана министерства земледелия Индии (англ. National Centre for Polar and Ocean Research, NCPOR) по организации снабжения индийских научно-исследовательских станций в Антарктиде, куда дизель-электроход «Василий Головин» доставил более 4 тыс. т груза.

FESCO продолжила развивать управление цепочками поставок в сегментах 3PL и 4PL и существенно расширила портфель заказов проектной логистики.

- В феврале 2020 года FESCO продала 100%-ю долю в операторе зерновозов Транс-Грейн и ряд прочих активов, относящихся к зерновому бизнесу. Общая сумма сделки составила 4 391 млн руб.
- В апреле 2020 года состав флота FESCO пополнило новое многоцелевое судно ледового класса – сухогруз «ФЕСКО Улисс». А уже в июле 2020 года флот получил второе в этом году судно – универсальный сухогруз, получивший имя «ФЕСКО Парис». Ледовый класс обоих судов соответствует стандартам, необходимым для работы в полярных морях.
- В мае 2020 года ВМТП приобрел новый порталый кран Liebherr LPS 420 грузоподъемностью 124 т.
- В июне 2020 года международное рейтинговое агентство Fitch пересмотрело и повысило кредитный рейтинг FESCO на четыре пункта – с «RD» до «CCC».

FESCO активно реализует стратегию цифровой трансформации:

более 60 % заявок на интермодальные перевозки было оформлено через личный кабинет клиентов MY.FESCO, который теперь стал доступен для всех клиентов;

запущен проект **Service Excellence** для мониторинга динамики показателей, оказывающих наибольшее влияние на качество сервиса;

50 % юридически значимого клиентского документооборота переведено в электронный вид;

автоматизированы извлечение и обработка данных из транспортной и бухгалтерской документации клиентов;

частично автоматизирована комплексная система управления сухими терминалами с целью улучшения интермодальных сервисов и расширения линейки комплексных логистических услуг;

FESCO сократила общее время оформления документов в ВМТП с пяти суток до 21 часа, запустив совместно с ОАО «РЖД» полностью электронное оформление интермодальных перевозок импортных грузов через ВМТП в рамках проекта «ИНТЕРТРАН». На первом этапе этого проекта технология будет доступна для оформления импортных перевозок, на втором – для оформления транзитных грузов из стран АТР в Европу.

Участие в форумах, выставках и достигнутые договоренности

Март 2019 года

Красноярский экономический форум

Подписано соглашение о партнерстве между FESCO и УК «Сегежа групп» в области транспортно-логистического обеспечения лесоперерабатывающих предприятий.

Подписано трехстороннее соглашение между FESCO, АО «Российский экспортный центр» и Rail Cargo Logistics – RUS о сотрудничестве в области развития экспортных перевозок грузов в контейнерах из регионов Сибири в Китай через железнодорожные сухопутные пограничные переходы и ВМТП. Это соглашение соответствует стратегии FESCO по расширению географии маршрутов и развитию несырьевого экспорта.

Апрель 2019 года

Выставка TransRussia

Подписано соглашение между FESCO и DB Cargo Russia Co.Ltd о совместном развитии контейнерных перевозок скоропортящихся грузов между Россией и Китаем как прямыми сухопутными сервисами, так и по мультимодальному маршруту через ВМТП.

Подписано соглашение между FESCO и АО «РЖД Логистика» о создании совместного мультимодального сервиса для доставки грузов в контейнерах из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Европу через ВМТП по Транссибу.

Июнь 2019 года

Петербургский международный экономический форум

Подписано соглашение между FESCO и АО «ОХК «Уралхим» о намерении сотрудничать в области перевозки минеральных удобрений по железной дороге и морскими регулярными линиями.

Сентябрь 2019 года

Восточный экономический форум

Подписано соглашение между FESCO и корейской компанией UNICO о развитии ускоренных транзитных сервисов из Японии и Кореи в Европу.

Подписано соглашение между FESCO и польской компанией PCC Intermodal о развитии ускоренной доставки грузов из АТР в Европу через Дальний Восток России и Транссиб.

Подписано соглашение между FESCO и китайскими партнерами о развитии линейных морских сервисов и экспорте российского зерна.

Подписано соглашение между FESCO и китайскими логистическими компаниями о развитии интермодальных перевозок сжиженного природного газа в танк-контейнерах с Дальнего Востока России в Китай.

Заключено соглашение между FESCO и Северо-Восточным федеральным университетом им. М.К. Аммосова о сотрудничестве в сфере научных исследований и разработок.

Подписано соглашение между FESCO и АО «ПФ «СКБ Контур» о сотрудничестве в сфере электронного документооборота.

Устойчивое развитие и социальная ответственность

FESCO – одна из старейших компаний России, которая гордится своей историей. В основе всего, что мы делаем, лежит стремление к устойчивому развитию, обеспечению таких условий, когда все, кто так или иначе вовлечен в нашу деятельность, могут удовлетворять свои потребности и устремления.



Для того чтобы быть надежным и ответственным партнером для всех заинтересованных сторон, Компания:

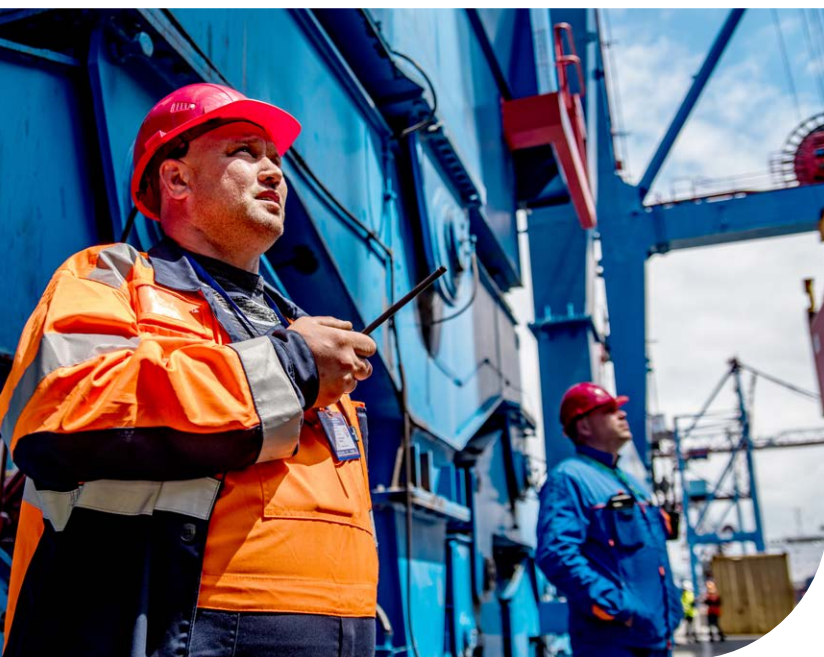
- создает дополнительную стоимость для акционеров;
- способствует высокой вовлеченности и раскрытию творческого потенциала сотрудников, в том числе вовлекая их в общественно значимые проекты;
- постоянно стремится к безопасному производству;
- строго соблюдает все требования законодательства Российской Федерации и содействует всем органам государственной власти в решении задач устойчивого развития общества;
- применяет справедливые, открытые и этические методы сотрудничества в отношениях с деловыми партнерами;
- заботится об экологии, эффективно использует ресурсы, применяет новейшие технологии и лучшие решения в области защиты окружающей среды;
- вносит вклад в социально-экономическое и культурное развитие регионов присутствия;

- ведет диалог и строит взаимодействие со всеми заинтересованными сторонами на основе принципов взаимного уважения и делового партнерства, добросовестного соблюдения взятых на себя обязательств;
- улучшает качество корпоративного управления и обеспечивает регулярное и полное раскрытие информации о своих решениях и деятельности.

Экология

Минимизация вредного воздействия на окружающую среду и соблюдение законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды являются одними из приоритетов FESCO, поэтому в каждом дивизионе Группы созданы службы, которые несут строгую ответственность за соответствие этому законодательству. В частности, отдел безопасности производства и охраны окружающей среды Портowego дивизиона по собственной инициативе в 2019 году прошел аудит соответствия деятельности ВМТП требованиям действующего законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды. Аудит проводился специализированной компанией, аккредитованной на осуществление экологического аудита, и включал:

- оценку соблюдения установленных требований в области обращения с отходами;
- оценку соблюдения установленных требований в области водопользования;
- оценку соблюдения установленных требований в области охраны атмосферного воздуха;
- оценку соблюдения установленных санитарно-гигиенических требований;
- оценку системы производственного экологического контроля;
- оценку соответствия деятельности организации законодательству Российской Федерации в области экологически ориентированного управления.



По результатам аудита было выдано положительное заключение о соответствии деятельности ВМТП требованиям действующего законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, а также составлены соответствующие рекомендации. На сегодняшний день все полученные рекомендации полностью выполнены.

Морской дивизион с целью соблюдения охраны в области окружающей среды:

- приобретает современные суда с более экономичным расходом топлива;
- использует технологию окрашивания подводной части корпусов судов специальными силиконовыми покрытиями, которые, во-первых, не выделяют вредных веществ в морскую воду и, во-вторых, снижают сопротивление корпуса судна при движении, в результате чего расход топлива уменьшается в среднем на 6–8 %;
- снабжает суда специальными комплектами оборудования и препаратами (диспергентами) для быстрого устранения любых разливов нефтепродуктов и предотвращения загрязнения акватории;
- перевел все свои суда на использование бункерного топлива с низким содержанием серы;
- выполняет требования Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) в части энергоэффективности судов и ведет мониторинг расхода топлива в соответствии с утвержденными Планами управления энергетической эффективностью судна (ПУЭЭС, SEEMP). Все суда FESCO имеют документы Регистра, подтверждающие правильное ведение сбора данных;
- выполняет требования правил EU MRV, в соответствии с которыми все суда, посещающие порты Евросоюза, должны иметь соответствующий план, утвержденный верификатором (проверяющей компанией), собирать и предоставлять данные

по расходу топлива, выбросам CO_2 и работе (количеству груза, времени рейса и расстоянию);

- провел предварительные обследования по выбору систем очистки балластных вод и возможности их монтажа на конкретных судах.

Социальная ответственность

FESCO является социально ориентированной компанией и уделяет большое внимание развитию персонала, спонсорству и благотворительности.

FESCO обновила стратегию корпоративной социальной ответственности (КСО), основным приоритетом которой теперь являются проекты в сфере здравоохранения, образования, культуры и благоустройства на Дальнем Востоке России. Благополучие жителей Владивостока и других городов региона имеет принципиальное значение для FESCO, поскольку значительная часть активов сосредоточена именно на Дальнем Востоке. Следуя стратегии, FESCO:

- подписала соглашение с крупнейшим благотворительным фондом России «РУСФОНД» для оказания помощи тяжело больным детям Приморья;
- отремонтировала и оснастила этаж в учебном корпусе № 1 Морского государственного университета им. Г.И. Невельского;
- создала коворкинг-зону для работы студенческих проектных команд в учебном корпусе Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета (ДВФУ);
- продолжила сотрудничество с ДВФУ по организации стажировок и практик студентов.

В 2019 году ВМТП реализовал в Приморье около 100 благотворительных и социально значимых общественных проектов, в том числе оказал помощь детским домам в п. г. т. Ярославском и пос. Монастырище, а также школе-интернату для детей с нарушением слуха во Владивостоке, Краевому детскому онкогематологическому центру, Приморской общественной организации социальной помощи населению «Живая надежда», Дому детства и юношества.



FESCO оказывает поддержку семьям сотрудников с детьми, своим ветеранам, уделяет особое внимание спорту. Во Владивостоке при поддержке ВМТП сформированы любительские клубы по футболу, хоккею и волейболу, в Москве – команды по футболу и волейболу. Кроме того, FESCO осуществляет спонсорскую поддержку Федерации каратэ-номичи России, принимает участие в развитии хоккея в Приморском крае – выступает спонсором хоккейного клуба «ХК «Адмирал ПК», в состав которого входят команды Континентальной (КХЛ) и Молодежной хоккейных лиг (МХЛ), а также детская юношеская школа «Союз».

FESCO реализует программу «Люди FESCO», в рамках которой в 2019 году были выполнены следующие показатели:

- на 100 % исполнены планы развития сотрудников, занимающих ключевые должности;
- запущена программа FESCO Leader, ориентированная на непрерывное и системное развитие всех уровней менеджмента согласно корпоративной модели компетенций FESCO;
- запущены сервисы онлайн-обучения сотрудников (система дистанционного обучения (СДО), электронная библиотека), доступные всем категориям сотрудников;
- утверждены и реализуются 37 корпоративных программ обучения (дистанционные программы и очные тренинги).

Филиал ПАО «ДВМП» во Владивостоке и профсоюзные организации Российского профессионального союза моряков и Профсоюза работников водного транспорта заключили новый коллективный договор. Стороны договорились:

- повысить заработную плату плавающему составу: рядовому составу – в среднем на 30 %, командному – на 5–10 % с сохранением ежегодной индексации окладов;
- внести дополнения по предоставлению материальной помощи в связи с рождением ребенка;
- увеличить в два раза размер материальной помощи в случае смерти близких родственников;

- ввести новую выплату материальной помощи (помимо выплаты по страхованию жизни) семье сотрудника, погибшего в результате несчастного случая;
- увеличить компенсацию за путевки для детей сотрудников.

Участие в социально значимых проектах федерального значения

Обособленное подразделение Трансгаранта в Новосибирске – предприятие промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ). Данное предприятие организует бесперебойную и своевременную подачу угольной продукции на ТЭЦ-4, которая является стратегическим объектом городской инфраструктуры, обеспечивающим теплоснабжением значимую часть Новосибирска. Объемы поставки угольной продукции через ППЖТ составляют более 1 млн т ежегодно, что делает предприятие важным стратегическим звеном в обеспечении жизнедеятельности крупнейшего города Западной Сибири.

Суда FESCO доставляют годовой объем товаров народного потребления в северные регионы России (в порты Певек, Анадырь, Эгвекинот и Провидение) в сжатый период пятимесячной летней навигации.

География FESCO

FESCO является одним из ключевых игроков на рынке международных и транзитных перевозок через Дальний Восток России.

Сервисы через порты Дальневосточного бассейна
Регулярные морские международные контейнерные линии FESCO China Express (FCXP) работает по следующим маршрутам:

- Владивосток – Циндао – Шанхай – Нинбо – Владивосток;
- Владивосток – Восточный – Яньтянь – Шекоу (Чивань) – Сямынь – Нинбо – Шанхай – Владивосток.

FESCO Korea Express (FKXP) работает по следующим маршрутам:

- Владивосток – Пусан – Владивосток (FKXP-1);
- Восточный – Пусан – Восточный (FKXP-2);
- Корсаков – Пусан – Корсаков (FKXP-3).

Japan Trans-Siberian Line (JTSL) – прямой сервис по маршруту Владивосток – Восточный – Сендай – Йокогама – Симидзу – Нагоя – Кобе – Пусан – Тоямашинко – Восточный.

FESCO India Line East (FILS) – из портов Индии через порт Сямынь во Владивосток и Восточный.

Регулярные морские контейнерные каботажные сервисы во Владивосток и из него:

- FESCO Kurily Line (FKL) в Курильск и Южно-Курильск / Малокурильское;
- FESCO Petropavlovsk-Kamchatsky Line (FPKL) в Петропавловск-Камчатский;
- FESCO Anadyr Direct Line (FADL) в Анадырь и Эгвекинот;
- FESCO Korsakov Direct Line (FKDL) в Корсаков;
- FESCO Magadan Line (FML) в Магадан.

Сервисы через порты Балтики
Регулярные морские контейнерные линии:

- FESCO Baltorient Line (FBOL) из портов Юго-Восточной Азии в города России, а также страны СНГ через Санкт-Петербург, Ригу, Клайпеду, Котка, Хельсинки;
- FESCO Baltorient Line (FBOL ER) Service Europe-Russian Far East and Inland из Европы до портов Дальнего Востока России (с перевозкой по железной дороге вглубь России);
- FESCO ESF Service (FESF) из портов Европы через Санкт-Петербург и в города России, а также страны СНГ.



Сервисы через порты Черного моря
Регулярные морские линии в Новороссийск и из него:

- FESCO Black Sea Service Far East (FBSS FE) из портов АТФ;
- FESCO Black Sea Service Far East (FBSS EU) из портов Европы;
- FESCO Black Sea Service Far East (FBSS MED) из портов Италии и Мальты;
- FESCO Turkey Black Sea Service (FTBS) из Амбарли.

Контейнерные поезда
Регулярные контейнерные поезда, составляющие интермодальные сервисы, из Юго-Восточной Азии через порт Владивосток:

- FESCO Moscow Shuttle в Москву;
- FESCO Siberian Shuttle в Новосибирск;
- FESCO Ural Shuttle в Екатеринбург;
- FESCO Baltic Shuttle в Санкт-Петербург;
- FESCO Yenisey Shuttle в Красноярск;
- FESCO Tashkent Shuttle в Ташкент (Узбекистан);
- FESCO Primorye Shuttle в Суйфэньхэ (Китай).



Регулярные контейнерные поезда, составляющие интермодальные сервисы, из Москвы:

- FESCO Moscow Shuttle Eastbound в Владивосток и далее на Чукотку, Сахалин (Корсаков), в Петропавловск-Камчатский и Магадан;
- FESCO Bazaikha Shuttle в Красноярск;
- FESCO Amur Shuttle в Хабаровск;
- FESCO Ob Shuttle в Новосибирск.

Регулярные контейнерные внутрироссийские сервисы:

- FESCO Siberian Shuttle Eastbound из Новосибирска во Владивосток и далее на Чукотку, Сахалин (Корсаков), в Петропавловск-Камчатский и Магадан;
- FESCO Ob Amur Shuttle из Новосибирска в Хабаровск;
- FESCO Ural Shuttle Eastbound из Екатеринбурга во Владивосток;
- FESCO Ural Baltic Shuttle из Екатеринбурга в Санкт-Петербург;
- FESCO Yenisey Shuttle Eastbound из Красноярска во Владивосток;
- FESCO SPB Eastbound из Санкт-Петербурга во Владивосток.

Сквозные сервисы через сухопутные пограничные переходы:

- FESCO Silk Way Shuttle из Китая (Чжэнчжоу) в Европу (Гамбург);
- FESCO Mongolia Shuttle из Китая (Иу) в Москву.

Регулярные поезда через сухопутные пограничные переходы:

- Китай – Монголия – Тула;
- Китай – Монголия – Москва;
- Красноярск – Монголия – Китай;
- Новосибирск – Монголия – Китай.

Сервисы для скоропортящихся контейнерных грузов

Международные, каботажные, транзитные перевозки скоропортящихся грузов осуществляются в рефрижераторных контейнерах на собственных линиях.

Бизнес-модель

В состав FESCO входят пять операционных дивизионов (Линейно-логистический, Портовый, Железнодорожный, Морской и Бункеровочный), а также Внедивизиональная группа, которая выступает в качестве управляющей компании для всей Группы. FESCO имеет собственные каботажные и международные морские линии, железнодорожные и автомобильные маршруты, что позволяет осуществлять как интермодальные перевозки, так и услуги на уровне каждого дивизиона. FESCO активно развивает 3PL-услуги, проектную логистику и логистические услуги в Китае.



ФИТ

Дальрефтранс

ФЕСКО Транс

FOML Ltd



Линейно-логистический дивизион

Линейно-логистический дивизион – интегратор услуг других дивизионов.

Услуги:

- морские линейные перевозки;
- железнодорожные контейнерные перевозки;
- интермодальные перевозки;
- 3PL- и проектная логистика;
- автоперевозки;
- морское агентирование и экспедирование;
- таможенное оформление;
- транспортно-экспедиционное обслуживание.

Подробнее читайте в разделе «Линейно-логистический дивизион» на с. 25.

ВМТП



Портовый дивизион

Услуги:

- стивидорное обслуживание;
- хранение, взвешивание, специфицирование и сепарирование грузов;
- буксирная и лоцманская проводка судов;
- внутрипортовое экспедирование;
- таможенное оформление;
- обслуживание судов и других транспортных средств.

Подробнее читайте в разделе «Портовый дивизион» на с. 36.

Трансгарант

Русская тройка



Железнодорожный дивизион

Услуги:

- перевозка грузов в собственных крытых вагонах;
- экспедиторские услуги;
- диспетчерский контроль (круглосуточный мониторинг перемещения вагонов по сети);
- комплексные услуги для грузоотправителей и грузополучателей;
- планирование и управление железнодорожным транспортом;
- предоставление в аренду тягово-маневрового состава;
- терминальные услуги.

Подробнее читайте в разделе «Железнодорожный дивизион» на с. 42.

ПАО «ДВМП»



Морской дивизион

Услуги:

- чартер судов;
- транспортировка генеральных грузов;
- трамповые перевозки;
- доставка грузов на судах усиленного ледового класса в регионы Арктики и Антарктики.

Подробнее читайте в разделе «Морской дивизион» на с. 48.

ООО «Топливная компания ФЕСКО»

ООО «ФЕСКО-Бункер»



Бункеровочный дивизион

Услуги:

- закупка и реализация нефтепродуктов;
- заправка судов в портах;
- хранение и перевалка нефтепродуктов на собственной нефтебазе.

Подробнее читайте в разделе «Бункеровочный дивизион» на с. 52.

СТРАТЕГИЯ FESCO

ОТРАЖАЕТ СТРЕМЛЕНИЕ
КОМПАНИИ:

Сохранять лидирующее положение FESCO на транспортном рынке Дальнего Востока России, обеспечивающем торговлю между Российской Федерацией и странами АТР

Усиливать техническое превосходство FESCO в стивидорном бизнесе и морских каботажных перевозках

Трансформировать FESCO в компанию, оказывающую комплексные услуги по управлению цепочками поставок (Supply Chain Management)



Расширять
терминальную сеть
во всех регионах
Российской
Федерации

Наращивать объем
перевозок транзитных
грузов из Азии
в Европу, переключая
часть грузопотока
с морского транспорта
на Транссиб

Оптимизировать
затраты, чтобы снизить
стоимость перевозок
без потери качества



Для реализации своей стратегии FESCO концентрируется на основном бизнесе, осваивает новые маршруты и регионы и развивает новые направления бизнеса.

Для того чтобы целенаправленно развивать основной бизнес, FESCO:

- оптимизировала парк железнодорожного подвижного состава;
- наращивает парк фитинговых платформ, чтобы сохранить долю на рынке железнодорожных контейнерных перевозок и снизить зависимость от волатильности на рынке контейнерных перевозок, а также сохранить значимое присутствие в данном сегменте рынка;
- модернизирует и оптимизирует флот;
- развивает собственные перевалочные мощности.



Для того чтобы осваивать новые маршруты и регионы, FESCO:

- совершенствует текущие сервисы за счет ускорения сроков доставки грузов и дальнейшего развития решений FESCO Fast Forward и FESCO Express;
- развивает транзитные перевозки из Азии в Европу и обратно через порты Дальнего Востока и сухопутные пограничные переходы;
- организует новые маршрутные направления в экспортном сообщении, развивая:
 - экспорт из северо-западных районов России через порты Балтики, Владивосток и сухопутные пограничные переходы,
 - экспорт из уральского региона в порты Балтики и Черного моря;
- расширяет сети хабов для внутрироссийских/импортных маршрутов, развивая:
 - перевозки через переход Гродеково – Суйфыньхэ (Россия – Китай),
 - импортно-экспортные перевозки между Россией и Европой в мультимодальном и железнодорожном сообщении.

Для того чтобы развивать новые направления бизнеса, в том числе на международных рынках, FESCO:

- развивает проектную логистику, которая позволяет использовать опыт перевозок проектных грузов и выстраивать долгосрочные отношения с ЕРС-подрядчиками и прямыми заказчиками;
- развивает логистические услуги 3PL и 4PL, которые позволяют клиентам передавать на аутсорсинг логистическое сопровождение операций. Такие услуги включают:
 - мультимодальные перевозки,
 - таможенное оформление,
 - складские операции, ответственное хранение и кросс-докинг,
 - перевозки сборных грузов в контейнерах LCL⁵;
- предлагает комплексные логистические решения для лесной, горнодобывающей и сельскохозяйственной отраслей.

⁵ Контейнер LCL (от англ. less than container loaded) – контейнер, который используется для неполной загрузки товаром от разных грузоотправителей.

ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ



Линейно-логистический дивизион

Линейно-логистический дивизион интегрирует функции всех дивизионов FESCO, предоставляя клиентам Компании услуги интермодальной перевозки в формате «от двери до двери» с возможностью доставки до конечного пункта назначения.

Активы в управлении

- 6 620 единиц – фитинговые платформы;
- 40 301 единица – универсальные контейнеры;
- 1 839 единиц – рефрижераторные контейнеры;
- 167 единиц – тягачи и прицепы.

Контейнерные перевозки

Обзор рынка

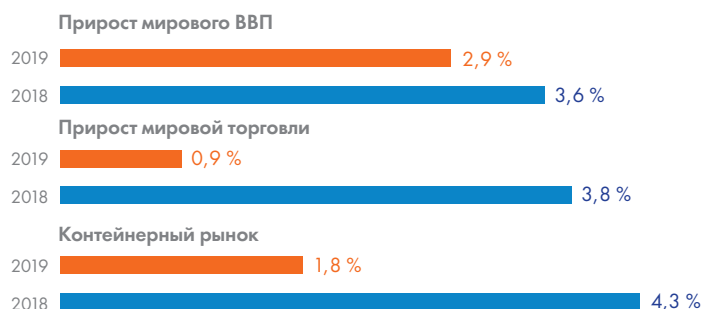
Мировая экономика и контейнерный рынок

В начале 2019 года ситуация на мировых рынках указывала на дальнейший высокий рост в основных отраслях экономики. Однако негативное влияние на динамику торговли оказали следующие серьезные риски:

- обострилась американо-китайская торговая война;
- замедлился темп роста на развивающихся рынках;
- затянулось решение по выходу Великобритании из состава Евросоюза (Brexit);
- были введены санкции против Ирана.

Кроме того, снижение курсов национальных валют Турции, Бразилии и Аргентины способствовало увеличению доли локального производства – регионализации. Данный процесс привел к замещению импортного потока товаров и изменению международных цепей поставок.

Меньшие темпы роста продемонстрировали объем мирового производства (на 2,9 против 3,6 % в 2018 году (IMF)) и объем торговли (на 0,9 против 3,8 % в 2018 году (IMF)). На фоне процессов, происходящих в мировой экономике, прирост мирового контейнерного рынка замедлился до 1,8 против 4,3 % в 2018 году.



Источники: IMF, Clarkson.

Доходность морских линий оставалась на низком уровне под влиянием следующих факторов:

- доля трех доминирующих морских альянсов (The Alliance, 2M и Ocean Alliance) в восточной части Тихого океана охватывает 75,9 % рынка (по данным IHS). Перевозчикам становится все сложнее получать разрешение антимонопольных органов на дальнейшее слияние и, как следствие, оптимизировать издержки;
- оказывается давление со стороны избыточного тоннажа на рынке. Мировое предложение контейнерного флота выросло на 5,7 %, тогда как объем транспортировки вырос на 4 % (по данным агентства Alphaliner);
- необходимость снижать выбросы вредных веществ за счет использования бункерного топлива с низким содержанием серы согласно стандарту IMO 2020 вынуждает перевозчиков закупать более дорогое топливо;
- экспансия глобальных игроков на локальные развивающиеся рынки;
- стандартизация и цифровизация документооборота;
- замедление роста производства в Китае;
- замедление потребления в результате снижения мирового производства и роста инфляции;
- давление на рост ставок за счет размещения крупных заказов на суда-контейнеровозы;
- замедление мировой торговли за счет развития национального производства и ограничений на импорт товаров, вводимых в ряде стран.

Контейнерный рынок России

В 2019 году экономический рост составил +1,5 % ВВП.

Замедление темпов роста было характерно для всех ключевых макропоказателей: промышленного производства, розничной торговли и инвестиций в основной капитал.

Динамика макроэкономических показателей России, % год к году

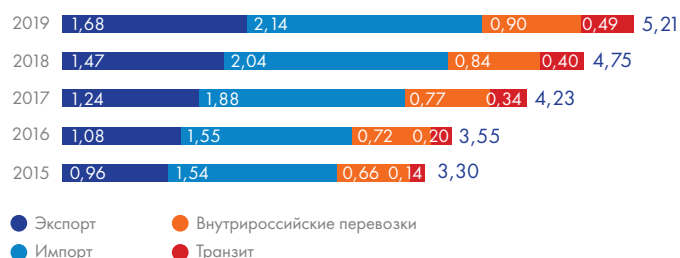
Динамика	2015	2016	2017	2018	2019
ВВП	(3,7)	0,3	1,6	2,3	1,5
Промышленное производство	(5,1)	(0,5)	1,6	2,4	2,0
Розничная торговля	(9,4)	(1,2)	4,1	3,2	1,7
Инвестиции в основной капитал	(7,7)	0,5	6,5	3,0	2,0
Курс доллара США к рублю	61,0	67,0	58,0	63,0	65,0

Источники: консенсус Bloomberg, Банк России.

Среднегодовое значение индекса уверенности опустилось ниже границы в 50,0 пункта, индекс деловой активности в декабре 2019 года опустился до 45,6 пункта. Данные обстоятельства свидетельствуют об ожидаемых негативных изменениях в экономических условиях.

Вслед за охлаждением роста экономики замедлился и рост контейнерного рынка России⁶. Объем перевозок увеличился на 9,3 против 12,6 % в 2018 году.

Структура контейнерного рынка России, груженные контейнеры, млн TEU



Источник: расчет Компании.

Экспорт

Экспорт вырос на 14 % (в основном за счет продукции деревообработки, поставляемой в Китай). Доля лесных грузов в структуре контейнерного экспорта увеличилась до 43 против 37 % в 2018 году в результате влияния следующих факторов:

- увеличения пошлин на вывоз необработанного леса;
- высоких инвестиций в отрасль;
- снижения курса рубля;
- субсидирования Китаем перевозок через наземные пограничные переходы.

На рост экспорта также повлияло развитие контейнерного экспорта сельскохозяйственной и пищевой продукции (входит в блок «Прочие» ниже).

Грузовая структура контейнерного экспорта на сети ОАО «РЖД» (универсальные контейнеры), %



Источник: расчет Компании.

Импорт

Импорт увеличился на 5 %, до 2,1 млн TEU против 2 млн TEU в 2018 году. Такой минимальный прирост за последние пять лет связан с повышением величины налога на добавленную стоимость (НДС) и отсутствием инвестиционной активности, которые лишь частично компенсировались активным кредитованием населения и укреплением курса рубля к доллару США.

Доля Дальнего Востока России в импорте выросла на 0,4 п. п., до 23,6 %, за счет поставок товаров народного потребления, автозапчастей и готовых автомобилей на маршрутах из Китая через сухопутные пограничные переходы.

⁶ Контейнерный рынок России включает внешнеторговый и транзитный контейнерооборот портов Российской Федерации, внешнеторговый и транзитный контейнерооборот сухопутных переходов на сети ОАО «РЖД», внутрироссийские перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД» и каботажные перевозки.

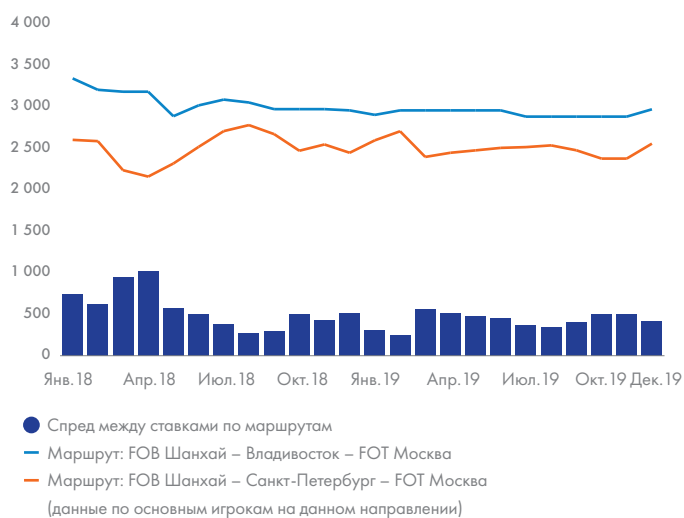
Структура точек входа контейнерного импорта в Россию, %



Источник: расчет Компании.

Средний уровень ставок на доставку 40-футового контейнера по импортному направлению Шанхай – Дальний Восток – Москва снизился на 147 долл. США – до 2 920 долл. США против 3 067 долл. США в 2018 году, тогда как уровень ставок через DeepSea (через порты Санкт-Петербурга) на аналогичном направлении остался без изменений.

Динамика ставок на перевозку одного 40-футового контейнера по маршруту Шанхай – Москва и спред между ставками на интермодальном маршруте FESCO и альтернативном маршруте DeepSea через Суэцкий канал, долл. США



Источник: расчет Компании.

Внутрироссийские перевозки

На протяжении последних четырех лет внутрироссийские перевозки показывают стабильный рост. Объем перевозок увеличился на 7 % и составил 900 тыс. TEU против 841 тыс. TEU в 2018 году. Ввиду того что 55 % качественных складских площадей России находятся в Москве (по данным KnightFrank), столица остается распределительным центром товаров для всей России. Рост на этом направлении обеспечен за счет двух факторов: запуска новых маршрутов контейнерных поездов между Москвой и городами России и эффективной конкуренции контейнерных перевозок с автотранспортом.

Объем каботажных перевозок на Дальнем Востоке России увеличился на 6 % и составил 172 тыс. TEU против 162 тыс. TEU в 2018 году. Основными источниками роста стали инфраструктурные проекты и промышленное строительство.

Транзит

Транзит – наименьшее по объемам перевозок и наибольшее по ежегодному темпу прироста направление контейнерного рынка России. Объем транзитных перевозок по железной дороге увеличился на 21 % и составил 487 тыс. TEU против 402 тыс. TEU в 2018 году. Основным направлением транзита являются перевозки из Китая в Европу и обратно. Драйверами роста транзита выступают рост качества железнодорожного сервиса через Транссиб, увеличение регулярности отправок контейнерных поездов и субсидирование перевозок китайской стороной.

Ниже представлена доля FESCO на основных маршрутах перевозок.

⁷ Включает маршруты Дальний Восток – Москва, Дальний Восток – Екатеринбург и Дальний Восток России – Новосибирск.

⁸ Включает маршруты Москва – Дальний Восток России, Москва – Новосибирск и Москва – Хабаровск.

Доля FESCO на основных рынках, %



Источник: расчет Компании.

Рынок фитинговых платформ

В 2019 году российские вагоностроители установили абсолютный рекорд по производству железнодорожных вагонов: на рынок было поставлено более 12 тыс. фитинговых платформ. За счет этого парк специализированного подвижного состава для перевозки контейнеров увеличился на 23 %, до 68 тыс. вагонов против 55 тыс. вагонов в 2018 году, с учетом строительства новых и списания старых вагонов.

Высокий спрос на новые вагоны был связан не только с ростом объемов перевозок, но и с увеличением доходности бизнеса, рыночным маркером которой является стоимость аренды. Рыночная ставка аренды 80-футовой фитинговой платформы непрерывно увеличивалась с 2016 года и к середине 2019 года достигла 2 125 руб. в сутки. В конце 2019 года ставки начали снижаться, и появился рынок вакантных предложений по аренде фитинговых платформ, что говорит о возможном возникновении профицита.

Услуги

Благодаря интеграции активов на базе ФИТ Компания продолжает удерживать одну из ведущих позиций на рынке контейнерных перевозок в России. FESCO предлагает интермодальные перевозки, которые включают линейные морские перевозки, портовые услуги, железнодорожную транспортировку, таможенные услуги и сервис последней мили. Для организации интермодальной перевозки FESCO использует собственные и арендуемые активы: морские суда, контейнеры, фитинговые платформы, грузовые автомобили, терминальные и портовые мощности во Владивостоке, Новосибирске, Хабаровске и Томске.

FESCO стремится создать стандарт качества интермодальных перевозок для отрасли, уделяя огромное внимание совершенствованию клиентских сервисов, которые позволят полностью контролировать поставки и просматривать необходимую информацию в любое время, упростят оформление документов

и дадут возможность автоматизировать процесс взаимодействия всех участников перевозки.

Морские линейные сервисы

FESCO входит в число лидеров рынка в сегменте морских линейных внешнеторговых перевозок между портами стран АТР и Дальнего Востока России. Чтобы оставаться на позиции лидера, Компания модернизировала ключевые линейные сервисы из Китая, Кореи и Японии для повышения регулярности перевозок и сокращения транзитного времени.

На маршрутах из Китая и Кореи модернизированы следующие линии:

- FESCO China Express (южная линия FCXP-1) – соединяет южные порты Китая и обеспечивает минимальное транзитное время из Шанхая во Владивосток. Рейсы на данной линии выполняются еженедельно;
- FESCO China Express (северная линия FCXP-2) – соединяет северные порты Китая и обеспечивает минимальное транзитное время из Нинбо во Владивосток. Рейсы на данной линии выполняются еженедельно;
- FESCO Korea Express (FKXP) – корейское направление было выведено из состава китайской линии FCDL и разделено на три прямых сервиса, обеспечивающих минимальное транзитное время между Пусаном – Владивостоком, Восточным и Корсаковым. Рейсы на данной линии выполняются еженедельно.

Маршрут из Японии начал работать в еженедельном формате (ранее – один раз в две недели), соединяя порты Дальнего Востока России с крупнейшими японскими портами – Сендай, Йокогама, Нагойя, Кобэ и Тоямашинко.

FESCO также является одним из лидеров рынка каботажных морских перевозок. Собственные линии соединяют Владивосток с Магаданом (FML), Сахалином (FKDL), Петропавловском-Камчатским (FPKL) и Чукоткой (FADL). Запущена новая линия FKL, соединившая Владивосток с о. Кунашир, Шикотан и Итуруп. Частота отправки курильского сервиса составляет один раз в две недели. Чтобы обеспечить доступную вместимость линии FML, FESCO приобрела контейнеровозы «ФЕСКО Магадан» и «ФЕСКО Монерон».

Железнодорожные контейнерные сервисы

Линейно-логистический дивизион осуществляет перевозки регулярными контейнерными поездами на базе собственных и арендованных фитинговых платформ. Данное направление деятельности рассматривается как одно из приоритетных и наиболее перспективных в силу постоянного роста контейнеризации грузов.

Линейно-логистический дивизион отправил более 1,4 тыс. контейнерных поездов из порта Владивосток и установил новый исторический рекорд, отправив 34 поезда за одну неделю.

Для того чтобы оптимизировать порожние перемещения и расширить географию железнодорожных перевозок, FESCO перезапустила сервис контейнерного поезда Санкт-Петербург – Владивосток (отправки со станции Санкт-Петербург – Товарный – Финляндский) и создала новые сервисы:

- FESCO Ural Baltic Shuttle из Екатеринбурга в Санкт-Петербург;
- FESCO Baltic Siberia Shuttle из Санкт-Петербурга в Новосибирск;
- FESCO Primorye Shuttle из Красноярска в Пекин через сухопутные пограничные переходы.

Доля рынка FESCO на маршрутах Восток – Запад и Запад – Восток выросла на 2 % по сравнению с 2018 годом благодаря увеличению регулярности отправок, совершенствованию качества сервисов и расширению географии железнодорожных перевозок.

FESCO активно развивает транзитные перевозки из Азии в Европу и обратно. Был отправлен первый ускоренный контейнерный поезд FESCO Silk Way по сухопутному маршруту Китай – Европа – Китай с протяженностью маршрута более 10 тыс. км и несколькими пограничными переходами. Транзит из китайского Чжэнчжоу в Польшу и Германию занял 13 и 15 суток соответственно – в три раза меньше, чем доставка аналогичного груза через Суэцкий канал. В обратном направлении транзит занял 18 дней. Данный поезд был организован в рамках сотрудничества между FESCO и китайской государственной компанией Zhengzhou International Hub (ZIH), которая специализируется на обеспечении логистики по маршрутам, проходящим через провинцию Хэнань, а также на трейдинге продуктов питания, продукции агропромышленного комплекса и вино-водочных изделий.

Для развития транзитного грузопотока из Кореи и Японии FESCO подписала соглашения с российской логистической компанией АО «РЖД Логистика» и корейской логистической компанией UNICO LOGISTICS CO.

Запущен закольцованный сухопутный сервис Китай – Германия для перевозки транзитных грузов через Калининград FESCO Silkway Amber. Маршрут проходит через пограничные переходы Эрлянь – Замын-Ууд – Наушки (Китай – Монголия – Российская Федерация) и Мамоново – Бранево (Российская Федерация – Польша). Перегрузка на подвижной состав колеи шириной 1 435 мм осуществляется в Калининградской области на ст. Дзержинская-Новая. Общее транзитное время составляет 14 суток. Основу грузопотока нового сервиса формируют товары народного потребления и оборудование.

Для расширения географии сухопутных экспортных сервисов был запущен регулярный контейнерный поезд из Хабаровского края в Харбин (Китай) через пограничный переход Гродеково (Приморский край) – Суйфыньхэ (Китай). Общее время следования составляет 10 суток. Основу грузопотока нового сервиса формирует продукция лесопромышленного комплекса.

FESCO увеличила на 2 % свою долю в поездных экспортных отправлениях из Сибири в Китай через Монголию.

Интермодальные сервисы

Интермодальные перевозки FESCO – это перевозки «от двери до двери» двумя или большим количеством видов транспорта в рамках одного процесса. Интермодальные перевозки могут включать каботажные и международные морские перевозки, транспортировку по железной дороге и автомобильную доставку. Чтобы сделать интермодальную перевозку простой и эффективной, FESCO предлагает своим клиентам перевозить контейнерные грузы по единой товарно-транспортной накладной, осуществлять заявку на перевозку и отслеживать перемещение груза через личный кабинет MY.FESCO.

Запущенный FESCO в 2017 году проект «Из Шанхая в Москву за 20 дней» благодаря детальному анализу и изменению бизнес-процессов позволил сократить среднее транзитное время с 44 до 24 дней. Опираясь на этот успешный опыт, FESCO приняла решение о дальнейшем развитии ускоренных сервисов по доставке грузов. Этот проект получил название FESCO Fast Forward. Для его реализации:

- доработан функционал личного кабинета;
- оптимизированы морские линейные сервисы;
- запущен совместный с ОАО «РЖД» проект «ИНТЕРТРАН», позволяющий в электронном виде оформить интермодальные перевозочные документы;
- увеличена частота отправки железнодорожных контейнерных поездов;
- внедрен электронный документооборот с клиентами;
- запущен проект Service Excellence для мониторинга динамики показателей, оказывающих наибольшее влияние на качество сервиса;
- оптимизированы внутренние бизнес-процессы.

Все это позволило сократить общее транзитное время и улучшить качество сервисов. На сегодняшний день более 40 % грузов доставляются в Москву за 15–20 дней.

Помимо ускоренной доставки по маршруту Шанхай – Москва FESCO предлагает следующие сервисы:

- ускоренную доставку из Японии в Москву (проект – Hayamichi);
- ускоренную доставку из Кореи в Москву (проект – Ji-Rum-Gil).

Концепция развития ускоренных поездов FESCO Fast Forward привела к созданию совместного с ООО «РЖД Логистика» сервиса Trans-Siberian Landbridge с маршрутами из Японии и Кореи до Европы. В мае 2019 года был запущен совместный транзитный сервис для ускоренной доставки грузов из Японии в Европу через Дальний Восток России по Транссибу. В июне 2019 года был отправлен первый контейнер из корейского Пусана через Владивосток по Транссибу до Бреста, а затем до склада в Польше. Общее транзитное время составило 21 день, что вдвое быстрее, чем при перевозке морем через Суэцкий канал.

После успешных отправок по проектам из Азии в Европу в октябре 2019 года был отправлен первый контейнер в обратном направлении по маршруту Европа – Брест – Владивосток – Япония. Это стало началом развития сервиса в обратном направлении Trans-Siberian LandBridge Eastbound.

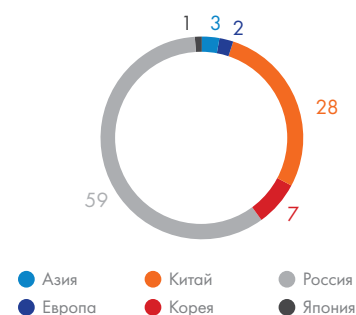
Клиенты

Клиентский портфель Линейно-логистического дивизиона диверсифицирован по типам клиентов, в число которых входят:

- крупные международные компании: Woojin Global Logistics, Zhengzhou International Hub, DHL, UNICO LOGISTICS, Swift Transport International Logistics, Группа компаний DSV и TOYO TRANS INC;
- российские экспедиторы: ООО «ВЛ Лоджистик», ООО «Фарес», ООО «ТИС-Лоджистик», ООО «КЛМ-Логистик»;
- прямые грузовладельцы:
 - розничные сети: Магнит (АО «Тандер»), ООО «Кари», ООО «Спортмастер»,
 - лесная и деревообрабатывающая промышленность: АО «Лесосибирский ЛДК № 1», Группа «Илим»,
 - нефтехимическая и нефтеперерабатывающая индустрии: ПАО «СИБУР Холдинг»,
 - металлургия: ОК РУСАЛ.

Топ-15 крупнейших клиентов, занимающих 24 % в обороте Линейно-логистического дивизиона, уже более пяти лет доверяют свои грузы FESCO. Glovis, эксклюзивный логистический оператор Hyundai, стал одним из ключевых партнеров, начав в 2019 году сотрудничество с FESCO. И еще 48 новых компаний, кроме Glovis, стали использовать интермодальный сервис FESCO в импорте.

География контейнерных перевозок Линейно-логистического дивизиона в 2019 году, %



Источник: данные Компании.

Рефрижераторные перевозки

Услуги

FESCO – единственный оператор на рынке рефрижераторных перевозок скоропортящихся грузов, требующих особого температурного контроля, который использует собственные активы для перевозок на международном и внутреннем маршрутах: морской, железнодорожный и автомобильный транспорт, контейнеры из парка FESCO (COC) и из парка грузоотправителей (SOC). Рефрижераторные контейнерные перевозки грузов на базе Линейно-логистического дивизиона осуществляет Дальрефтранс.

Обзор рынка

Объем транспортировки грузов, требующих особого температурного режима в контейнерах, вырос на 5 %, до 58 тыс. TEU против 55 тыс. TEU в 2018 году. В сегменте рефрижераторных перевозок продолжается процесс контейнеризации. Доля перевозок рефрижераторных грузов в контейнерах в общем объеме перевозок рефрижераторных грузов на сети ОАО «РЖД» выросла на 3%, до 26 против 23 % в 2018 году. Доля Дальрефтранса по отгрузкам на сети ОАО «РЖД» составила 21 %.

Основные тренды отрасли:

- экспорт продукции животноводства из России создает предпосылки для организации трансграничных рефрижераторных контейнерных поездов;
- износ и выбытие дизель-генераторных вагонов подталкивает участников рынка либо к обновлению парка этих вагонов, либо к переходу на новые технологии, в том числе приобретению автономных навесных дизель-генераторов (дженсетов), что требует существенных инвестиций;
- упрощается вход новых операторов на рынок за счет смягчения правил перевозок грузов железнодорожным транспортом. Начальные инвестиции для входа на рынок остаются очень высокими;
- программа экспансии в железнодорожные перевозки скоропортящейся продукции, объявленная компанией Maersk, и инвестиции этой компании в собственную складскую инфраструктуру усилят конкуренцию на рынке.

Клиенты

Основные клиенты Дальрефтранса – предприятия рыбной и рыбоперерабатывающей отраслей, трейдеры фруктов и овощей, экспортеры и импортеры продовольствия. В развитии клиентской базы был сделан упор на внешнеторговых перевозках – мультимодальных перевозках из портов Китая в Сибирь, Приморье и Центральный федеральный округ.

3PL

Услуги

3PL (Third Party Logistics) – предоставление полного комплекса логистических услуг. 3PL – одно из самых динамично развивающихся направлений логистического бизнеса FESCO. Компания начала оформлять внутренний таможенный транзит силами ФИТ и осуществлять авиадоставку сборных грузов. Помимо этих новых услуг, FESCO предлагает клиентам следующие услуги 3PL:

- организацию и управление перевозками;
- учет и управление запасами;
- подготовку импортно-экспортной и фрахтовой документации;
- складское хранение и обработку груза;
- доставку конечному потребителю;
- техническое обслуживание спецтехники, сборку погрузчиков и экскаваторов;
- услуги таможенного оформления;
- услуги таможенного брокера;
- доставку грузов авиатранспортом.

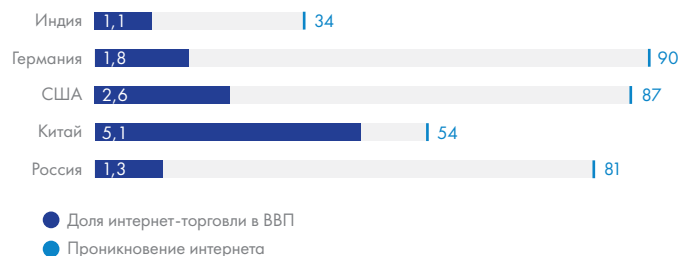
Обзор рынка

В России есть как драйверы роста рынка услуг 3PL, так и факторы, препятствующие этому росту.

Драйверы роста:

- развитие электронной коммерции. Доля интернет-торговли в ВВП России по состоянию на 2019 год составляет 1,3 % с дальнейшим потенциалом роста при высоком показателе проникновения интернета в 81 % (по данным Data Insight);

Доля интернет-торговли в ВВП в сравнении с проникновением интернета в России и других странах, %



Источник: Data Insight.

- автоматизация логистических процессов. В отрасли идет активная автоматизация процессов таможенного оформления, внедрение электронного документооборота и использование облачных технологий, что делает эти процессы более эффективными.

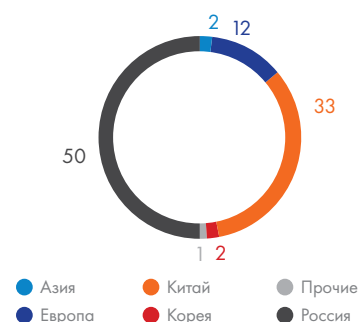
Сдерживающие факторы:

- дефицит качественных складских мощностей в регионах России. В 2019 году в России насчитывалось 27,2 млн кв. м качественной складской недвижимости. Из них около 70 % приходится на Московский регион и Санкт-Петербург / Ленинградскую область (по данным KnightFrank);
- медленные темпы перехода на аутсорсинг 3PL. Доля логистического аутсорсинга в мире составляет 40–50 %, в то время как в России – 20–25 % (по данным Компании);
- низкое качество дорожной инфраструктуры. Доля автомобильных дорог регионального и местного значения, отвечающих нормативным требованиям на конец 2018 года, составляет менее 60 и 50 % соответственно (по данным Росстата).

Клиенты

За 2019 год база клиентов, воспользовавшихся комплексными услугами 3PL, увеличилась на 40 %. Среди них главным образом прямые клиенты – представители ритейла и промышленные компании, такие как ООО «Торговый дом Аскона», ООО «Либхерр-Русланд», ООО «УК «Разрез Майрыхский», ООО «Восточная Техника» (официальный дилер компании Caterpillar) и АО «Мэлон Фэшн Груп».

География перевозок 3PL в 2019 году, %



Источник: данные Компании.

Проектная логистика

Услуги

FESCO организует проектные перевозки крупногабаритного и тяжеловесного груза под ключ: от получения на заводе-изготовителе до установки в пункте назначения. FESCO обеспечивает перевозку с соблюдением нормативных требований по прохождению груза по всему пути следования, в том числе через границы государств. В комплекс входят следующие услуги:

- инженерно-строительное сопровождение транспортно-логистических проектов;
- перевалка крупногабаритных грузов;
- перевозка крупногабаритных грузов морским и речным транспортом;
- перевозка крупногабаритных грузов специализированным автотранспортом;
- перевозка крупногабаритного оборудования по железной дороге;
- доставка негабаритных и тяжеловесных грузов любыми видами транспорта;
- таможенное сопровождение проектов;
- установка и монтаж грузов в проектное положение в конечной точке доставки груза.

За 2019 год было перевезено более 200 тыс. фрахтовых тонн крупногабаритных грузов, в том числе:

- девять блоков атомных подводных лодок и танкер из Камчатского края к месту утилизации в Приморском крае;
- негабаритное оборудование на угольный терминал, строящийся в порту Ванино;
- четыре крана Liebherr на пневмоколесном ходу (RTG) из Санкт-Петербурга на Дальний Восток России;
- оборудование, в том числе негабаритное, из Европы на строящийся завод в Губахе (Пермский край);
- оборудование для строительства тепловой электростанции в Нижнекамске;
- оборудование для строительства атомной электростанции «Руппур» в Народной Республике Бангладеш.

Обзор рынка

На мировом рынке наблюдается рост спроса на услуги проектной логистики. Это обусловлено следующими факторами:

- строительство инфраструктуры в Арктике для освоения недавно открытых крупных месторождений нефти и газа;
- развитие инфраструктуры Северного морского пути как для освоения месторождений нефти и газа, так и для транзитных перевозок;
- растущий спрос на глобальном рынке сжиженного природного газа, который привел к активному строительству заводов и терминалов по приему, хранению и переработке данного вида углеводородов по всему миру;
- активное развитие проектов возобновляемой энергетики и соответствующий спрос на строительство объектов для получения такой энергии.

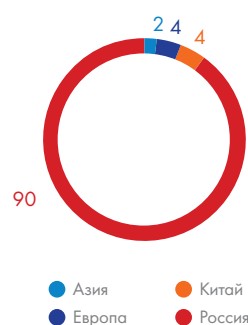
Несмотря на снижение темпов роста инвестиций в России (рост в 2 % против роста в 3 % в 2018 году), в 2019 году отмечались следующие положительные тенденции в развитии проектной логистики:

- рост числа проектов в нефтегазовом и энергетическом секторах в странах СНГ и Закавказья, главным образом в Узбекистане, Туркменистане, Казахстане и Азербайджане;
- создание международных альянсов и пулов в области перевозки проектных грузов морским транспортом, что позволяет объединить экспертизу для решения сложных проектных задач;
- государственная поддержка крупнейших инфраструктурных проектов – строительство мостов, туннелей, портов и терминалов;
- создание отдельного сегмента рынка специализированных инженерных услуг для горизонтального и вертикального перемещения грузов со сложным оборудованием;
- рост числа сделок по слияниям и поглощениям между игроками – проектными экспедиторами и 3PL-операторами, что позволяет нарастить экспертизу в оказании услуг проектной логистики.

Клиенты

В 2019 году услугами проектной логистики воспользовались 17 клиентов, из них 11 новых. Транспортировка осуществлялась из 11 стран, в том числе из России, Китая, Румынии и Народной Республики Бангладеш. В число клиентов вошли ФГУП «РосРАО», Zuest & Bachmeier Project GmbH, АО «Атомстройэкспорт» и Kuhne+Nagel.

Географическая структура проектной логистики в 2019 году, %



Источник: данные Компании.

Автомобильные перевозки

FESCO оказывает услуги «первой и последней мили» по доставке грузов в контейнерах автомобильным транспортом на короткие расстояния от терминалов до конечных получателей. Автопарк консолидирован на базе оператора ФЕСКО Транс, который использует собственные автомобили и привлеченный парк в Москве, Владивостоке, Санкт-Петербурге, Хабаровске и других городах Российской Федерации.

Судовое агентирование

FESCO оказывает следующие услуги по судовому агентированию, обеспечивая:

- прибытие/отбытие судов под российским и иностранными флагами;
- электронный документооборот с таможенными органами;
- снабжение судов топливом, водой, продуктами и запасными частями;
- ремонт судов;
- швартовку/отшвартовку судов;
- грузовые операции;
- смену экипажа.

Логистические услуги в Китае

Китай является ключевым и стратегическим рынком для FESCO, поэтому в Китае оперируют три полноценные компании с широким портфелем логистических услуг для торговых направлений, востребованных в Китае. Компании продают логистические продукты FESCO из собственных офисов в Шанхае, Пекине, Гуанчжоу, Тяньцзине, Нинбо, Циндао, Даляне, Сямыне и Чунцине. Собственные представительства в Китае помогают FESCO продавать свои транспортные решения прямым грузоотправителям. В компаниях FESCO в Китае в 2019 году работали 125 человек, которые организовали экспедирование и перевозку 267 тыс. TEU и 213 т авиагрузов, в том числе за счет:

- перевозки между Китаем, Российской Федерацией и Европой через сухопутные направления;
- импорта скоропортящихся продуктов в Китай;

- перевозки международных сборных грузов в собственном сервисе FESCO из Китая в Россию.

Эти направления сейчас активно развиваются, поэтому в планах FESCO – продолжить увеличивать объемы в несколько раз.

Операционная деятельность

В 2019 году FESCO достигла рекордных исторических значений, заняв 46 % рынка интермодальных перевозок по направлению Восток – Запад, что на 7 п. п. выше, чем в 2018 году. Объем интермодальных перевозок достиг 344 тыс. TEU и увеличился на 14 % против 302 тыс. TEU в 2018 году. Это связано с открытием новых сервисов, гибкой коммерческой политикой и автоматизацией логистических процессов.

Объем международных морских перевозок сократился до 250 тыс. TEU, на 20 %, против 313 тыс. TEU в 2018 году как результат решения сократить объемы перевозок на Балтике, принятого в конце 2018 года.

Объем каботажных морских перевозок снизился до 78 тыс. TEU, на 2 %, против 79 тыс. TEU в 2018 году.

Основные операционные показатели Линейно-логистического дивизиона

Показатель, тыс. TEU	2016	2017	2018	2019	Изменение 2019/2018, %
Интермодальные перевозки	165	244	302	344	14
Международные морские перевозки	257	319	313	250	(20)
Каботажные морские перевозки	59	67	79	78	(2)

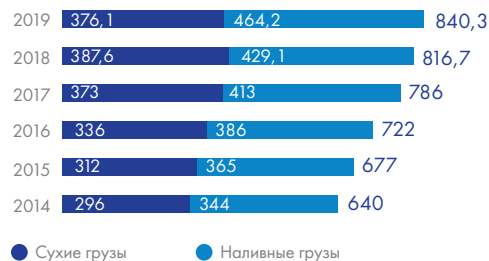
Портовый дивизион

ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП) является крупнейшей стивидорной компанией на Дальнем Востоке России, а также ключевым звеном логистической цепочки услуг FESCO, позволяя предоставлять клиентам услуги интермодальных перевозок.

Обзор рынка

В 2019 году грузооборот морских портов России достиг 840 млн т и вырос на 2,9 % против 817 млн т в 2018 году, в очередной раз обновив свой исторический максимум. Положительная динамика российской стивидорной отрасли наблюдается с конца 1990-х годов, и в период с 2014 года объем перевалки в российских морских портах увеличился на 31 %.

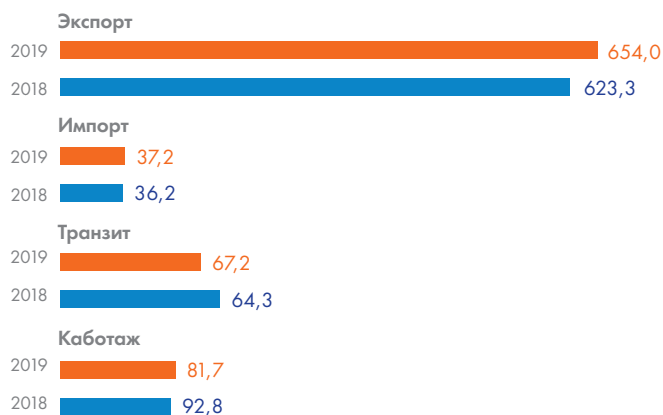
Объемы перевалки грузов в портах Российской Федерации за 2014–2019 годы, млн т



Источник: Морцентр-ТЭК:

<http://morcenter.ru/analytcs/obyom-perevalki-gruzov-v-morskih-portah-rossii-za-2019-god-mlnt>

Структура перевалки грузов в портах Российской Федерации по направлениям следования, млн т



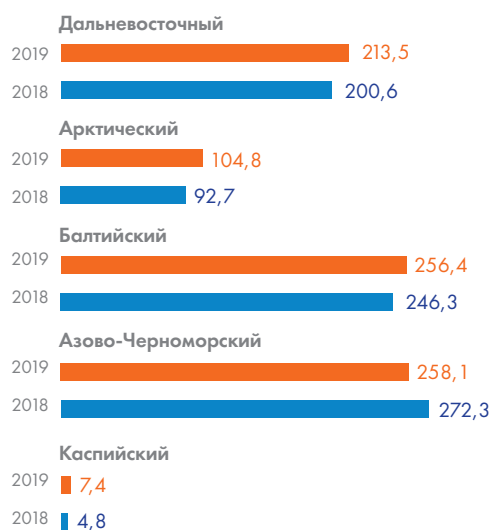
Структура перевалки грузов в портах Российской Федерации по направлениям следования, %



Источник: АМТП:

<http://www.morport.com/rus/content/statistika>

Бассейны России по объемам перевалки грузов, млн т



Доли бассейнов в общем объеме перевалки грузов, %



Источник: Морцентр-ТЭК:

<http://morcenter.ru/analytcs/peregruzka-gruzov-po-basseynam-za-2019-god-mlnt>

Доля Дальневосточного бассейна, основного региона присутствия FESCO, в общем грузообороте российских портов в 2019 году увеличилась до 25,4 % против 24,6 % в 2018 году. Дальневосточный бассейн продемонстрировал наибольший прирост грузооборота и составил 213,5 млн т (+6,5 %) против 200,6 млн т в 2018 году, из которых 135,3 млн т приходится на перевалку сухих грузов и 78,2 млн т – на наливные грузы.

Сухие грузы

Из общего грузооборота Дальневосточного бассейна объем перевалки сухих грузов составил 135 млн т (+7,8 %). Основной прирост наблюдался в сегменте тарно-штучных грузов, грузов на паромках, руды и угля. Наибольшее снижение продемонстрировали лесные грузы и металлолом.

Динамика перевалки ключевых грузов Дальневосточного бассейна (изменение в 2019 году к 2018 году (за исключением контейнеров)), %



Источник: данные АСОП.

Контейнерные грузы

ВМТП укрепил позиции в тройке лидирующих стивидорных компаний России по перевалке контейнеров.

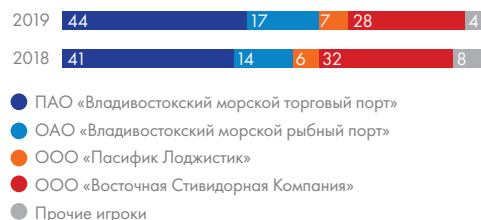
Контейнерооборот крупнейших контейнерных терминалов Российской Федерации, тыс. TEU



Источник: данные АСОП.

Объем перевалки контейнеров в ключевых портах Приморского края в 2019 году вырос на 6 % – до 1,4 млн TEU против 1,3 млн TEU в 2018 году. Среди основных игроков Приморского края ВМТП показал наибольший прирост, увеличив грузооборот на 13 %, до 625 тыс. TEU против 551 млн TEU в 2018 году, тем самым нарастив долю на рынке до 44 %.

Доля ключевых стивидорных игроков Приморского края, %



Источник: расчет Компании.

Активы

Портовый дивизион владеет и управляет терминалом во Владивостоке, предлагая стивидорные услуги, хранение грузов, аренду складских помещений и прочие портовые услуги. Порт Владивосток имеет прямой выход на Транссиб и автодорожные магистрали.

ВМТП расположен на северо-западе Владивостока и имеет круглогодичную навигацию благодаря выгодному географическому положению в незамерзающей бухте Золотой Рог в Японском море. Порт позволяет FESCO обслуживать торговые потоки между Азией и Европой, обеспечивая транспортировку контейнерных и генеральных грузов.

Площадь Порта составляет 737,5 тыс. кв. м и включает 15 причалов общей протяженностью 3,2 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.

Мощность терминалов ВМТП по перевалке в год:

- 5,6 млн т – генеральные грузы и нефтепродукты;
- 642 тыс. TEU – контейнеры.

В распоряжении ВМТП имеется 49 подъемных кранов грузоподъемностью от 16 до 100 т, грузоподъемники, тягачи, ричстакеры, а также фронтальные ковшовые и вилочные погрузчики.

В рамках программы модернизации производственных мощностей ВМТП заключил договоры на поставку:

- портального крана Liebherr LPS 420 грузоподъемностью 124 т;
- четырех новых портальных кранов «Витязь» грузоподъемностью до 63 т каждый и с максимальным вылетом стрелы до 40 м. Данная техника предназначена для обработки грузов различной номенклатуры на универсальном терминале. Новые краны позволят увеличить производительность труда, сократить время погрузки и выгрузки, повысив скорость обработки на 15–20 % по сравнению с текущими показателями.

Автопарк портовой техники в 2019 году увеличился на 23 единицы: это терминальные тягачи, ричстакеры и новые вилочные погрузчики компании Sany грузоподъемностью 46 т, которые ранее не применялись в портах Дальнего Востока России.

Помимо инвестиций в техническое оснащение порта, ВМТП отремонтировал и провел реконструкцию дорожного и причального покрытий общей площадью 71 тыс. кв. м, благодаря чему была увеличена складская площадь универсального терминала.

Услуги

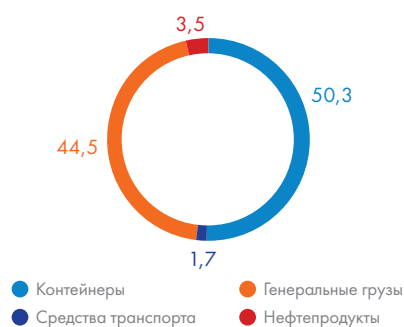
ВМТП – это многофункциональный портовый оператор, который работает с различными видами грузов, включая контейнерные, сборные, навалочные и генеральные грузы, машины и большегрузные автомобили, а также нефтепродукты.

Портовый дивизион оказывает стивидорные, сюрвейерские и транспортно-экспедиционные услуги, включая погрузку/разгрузку судов, вагонов и грузовых автомобилей; перевозку грузов в складские помещения; сортировку, перетарку и маркировку грузов; услуги по хранению грузов; взвешивание и измерение; документальное сопровождение получаемых и отправляемых грузов; а также лоцманские услуги, экспедирование и таможенное оформление.

Клиенты

Клиентами Портового дивизиона FESCO являются крупные шипинговые компании, экспортеры и импортеры продукции: EAST METALS AG, АО «Сибирский Антрацит», Maersk, CMA CGM, APL Co., ООО «Хендэ Мерчант Марин Владивосток», MMK Trading AG, Sinokor Merchant Marine Co., LTD и KOREA MARINE TRANSPORT CO.

Структура грузов, обработанных в ВМТП в 2019 году, %



Источник: данные Компании.

Операционная деятельность

По итогам 2019 года ВМТП продемонстрировал улучшение ключевых операционных показателей по всем направлениям деятельности. Объем перевалки грузов достиг рекордного

значения за всю историю порта и составил 11,5 млн т, что на 10,5 % превышает предыдущий рекордный показатель 2018 года. Рост наблюдался по всем видам грузов.

Основные операционные показатели Портового дивизиона

Показатель	2016	2017	2018	2019	Изменение 2019/2018, %
Перевалка контейнеров, тыс. TEU	330	468	551	625	13
Перевалка генеральных грузов, тыс. т	2 083	2 989	4 907	5 130	5
Перевалка нефтепродуктов, тыс. т	388	299	376	396	5
Перевалка средств транспорта, тыс. ед.	25	38	60	77	28

Контейнеры

Доля рынка ВМТП в перевалке контейнеров на Дальнем Востоке России выросла на 3 п. п. в сравнении с 2018 годом и достигла рекордных 44 %. Объем перевалки контейнеров увеличился на 13 % и составил рекордные 624 519 TEU против 550 977 TEU в 2018 году. Основной рост на 17 % отмечен в сегменте перевалки импортных и экспортных грузов: в данных сегментах вырос объем обработки как груженых, так и порожних контейнеров. Для контейнеров, отправляемых в каботажном направлении, увеличение составило 1 % к уровню 2018 года.

Генеральные и навалочные грузы

Объем перевалки навалочных и генеральных грузов вырос на 5 %, до 5 130 тыс. т против 4 907 тыс. т в 2018 году. Значительный рост продемонстрировали сегменты обработки чугуна и строительных грузов (+8 и +41 % соответственно), а сокращение объема перевалки листовой стали (-52 %) было компенсировано ростом объемов перевалки слэбов (+70 %).

Нефтепродукты

Нефтебаза ВМТП обработала 396 тыс. т нефтепродуктов (+5 %) против 377 тыс. т в 2018 году.

Средства транспорта

Перевалка автомобилей и техники выросла на 27,6 %, до 77 023 единиц против 60 363 единиц в 2018 году. Рост объемов произошел в результате повышенного спроса на автомобили в 2019 году, который был обусловлен планируемым вводом Свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС), и привлечения новых клиентов. Для увеличения скорости обработки грузов растущего объема были расширены производственные площади автомобильного терминала за счет аренды площадей универсального терминала.

Всего в 2019 году ВМТП обработал 2 009 судов против 1 989 судов в 2018 году. Среднесуточная производительность при обработке флота составила 31,56 тыс. т (+10,5 %) против 28,69 тыс. т в 2018 году. На железнодорожном направлении ВМТП обработал 201 тыс. единиц подвижного состава (+12 %) против 179 тыс. единиц в 2018 году. Среднесуточная обработка вагонов составила 549 единиц против 491 единицы в 2018 году.



Железнодорожный дивизион

FESCO является одним из крупных операторов подвижного состава в России с собственной технической и ремонтной базой для обслуживания вагонного парка. Железнодорожный дивизион предлагает широкий спектр транспортно-логистических услуг, в том числе услуги по транспортировке генеральных грузов в крытых вагонах, услуги по предоставлению собственного подвижного состава под перевозки грузов по России, странам СНГ и Балтии, услуги по сдаче в аренду локомотивов, услуги сети сухих терминалов в Томске, Хабаровске и Новосибирске. В 2019 году дивизион также занимался транспортировкой зерна в специализированных хопперах-зерновозах.

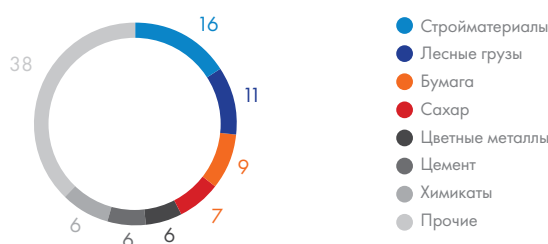
Обзор рынка

В 2019 году погрузка на сети ОАО «РЖД» уменьшилась на 0,9 % и составила 1,28 млн т. Снижение объемов началось в середине 2019 года в связи с уменьшением погрузки черных металлов и зерна, снижением цен на российский уголь и увеличением доли транспортировки нефтепродуктов через трубопровод. Грузооборот (ткм) железнодорожного транспорта вырос на 0,2 % за счет изменения логистических цепей (увеличения дальности рейса).

Крытые вагоны

Крытые вагоны являются универсальным подвижным составом и пригодны для перевозки самой широкой номенклатуры грузов.

Структура перевозимых грузов в крытых вагонах на сети ОАО «РЖД» в 2019 году, %



Источник: данные ОАО «РЖД».

На рынке перевозок в крытых вагонах заметны следующие тенденции:

- уменьшение коэффициента порожнего пробега;
- увеличение числа грузоотправителей, привлекающих к перевозке крытые вагоны (рост на 19 % в 2019 году);
- увеличение парка моделей крытых вагонов, обладающих большей вместимостью (158 куб. м) в структуре грузовой базы вагонов. Основные модели крытых вагонов обладают вместимостью 120, 138 или 158 куб. м. Ввиду равной грузоподъемности и структуры грузовой базы большим спросом

пользуются те вагоны, которые способны перевезти большее по объему количество груза;

- улучшение оборачиваемости крытых вагонов на 7 % за счет совершенствования логистических схем и увеличения доли маршрутных отправок;
- переход грузов из полувагонов в крытые вагоны. Ввиду высокой востребованности полувагонов под перевозками угля часть грузоотправителей перешла на отправки в крытых вагонах. Это касается перевозок мела, гипсовых плит и кирпича. На фоне сохранения перехода к профициту полувагонов может возникнуть обратная ситуация;
- изменение нормативов и тарифной политики. В конце 2019 года ОАО «РЖД» совместно с Союзом операторов железнодорожного транспорта выступило за унификацию тарифов на порожний пробег крытых вагонов и также одобрило перевозки отдельных пищевых грузов в универсальном подвижном составе.

География перевозок в крытых вагонах сильно не изменилась – 53 % объемов перевозится во внутрироссийском сообщении, 33 % отправляется на экспорт (преимущественно в страны СНГ), 9 % приходится на импорт, 5 % – на транзит.

Отмечен рост спроса на производство подвижного состава, несмотря на снижение объемов погрузки. За 12 месяцев было произведено более 3 тыс. крытых вагонов большого объема, и на рынок оперирования крытыми вагонами вышли более 10 новых компаний. По итогам года с учетом продажи вагонов в страны СНГ и списания по истечении срока службы парк вагонов увеличился на 1 %, а вместимость – на 2 %, почти до 7 тыс. куб. м.

Общее снижение объемов перевозок не повлияло на доходность перевозок в крытых вагонах, поскольку отдельные крупные грузоотправители испытывали дефицит вагонов под погрузку в различных локациях и вынуждены были привлекать вагоны в аренду. Ставка аренды на протяжении всего года была на высоком уровне: среднее значение по расчетам Компании составило более 1,8 тыс. руб. в сутки, что выше уровня предыдущего года на 26 %. Высокий уровень ставок также поддерживается ожиданиями списания до 35 % текущего парка крытых вагонов до 2027 года.

Хопперы-зерновозы

Объем перевозок в хопперах-зерновозах снизился, что привело к профициту вагонов и их использованию в непрофильных целях.

Объем перевозок

Погрузка сократилась до 44 млн т (-2 %) из-за уменьшения объема экспорта пшеницы на 3,5 млн т. Уменьшение связано с изменением цен на российское зерно на международном рынке и, как следствие, с переносом основного объема погрузки урожая сезона-2020/2019 на первый квартал 2020 года.

По состоянию на начало 2019 года на рынке оперировало около 45,3 тыс. вагонов. Резко возрос спрос на новые хопперы-зерновозы, так как срок службы 13 тыс. вагонов истекает в течение ближайших трех лет. За год операторам было поставлено более 8,6 тыс. новых вагонов. На конец года численность вагонов с учетом списаний увеличилась на 10,3 % и достигла 49,9 тыс. вагонов.

Консолидация рынка хопперов-зерновозов – основной тренд 2019 года. Пять крупнейших компаний увеличили количество вагонов до 38,7 тыс., что составляет 76 % рынка в 2019 году (на крупнейшего из которых приходится 50 % рынка).

Использование зерновозов в непрофильных целях

Профицит зерновозов в 2019 году привел к тому, что специализированные вагоны для перевозки зерна подают под погрузку непрофильных грузов (цемента, химических и минеральных удобрений). Как правило, это вагоны с истекающим сроком службы. Доля таких вагонов в 2019 году увеличилась на 9 %, до 34 % парка.

Активы

В Железнодорожный дивизион входят собственники и операторы подвижного состава: Трансгарант, Русская тройка и Транс-Грейн⁹, а также АО «Стройоптторг» (сухой терминал в Хабаровске) и ООО «ТГ Терминал».

Железнодорожный дивизион работает с несколькими видами целевого подвижного состава: фитинговые платформы для перевозки контейнеров, специализированные хопперы-зерновозы¹⁰ и универсальные крытые вагоны.

⁹ 100%-я доля Транс-Грейн продана в феврале 2020 года.

¹⁰ Парк хопперов-зерновозов реализован в 2020 году.

Структура парка подвижного состава в управлении

Показатель, ед.	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019
Фитинговые платформы	3 593	4 457	5 593	6 296 ¹¹
Зерновозы	–	2 931	4 069	4 203
Крытые вагоны	1 639	1 515	1 244	2 047
Прочие	1 333	381	300	177
Полувагоны	6 248	2 109	709	–
Окатышевозы	1 698	1 576	10	–

Источник: данные Компании.

FESCO занимает второе место на рынке по количеству фитинговых платформ в оперировании. Доля FESCO по численности крытых вагонов и хопперов-зерновозов на рынке составляет 4 и 8 % соответственно.

В 2019 году завершилась двухлетняя масштабная программа свопа, в результате которой все прочие виды подвижного состава (кроме фитинговых платформ, зерновозов и крытых вагонов) были отнесены к непрофильным активам. Было реализовано более 6 тыс. полувагонов, более 1,5 тыс. окатышевозов и более 1 тыс. прочих единиц подвижного состава. Реализация позволила Компании приобрести на вторичном рынке фитинговые платформы и крытые вагоны, построить новые вагоны, в том числе инновационные модели с повышенной грузоподъемностью и увеличенными сроками межремонтных пробегов, а также приобрести контрольный пакет акций Русской тройки. Парк фитинговых платформ увеличился на 703 единицы (в том числе на 450 единиц за счет лизинга), парк крытых вагонов – на 803 единицы. Всего по состоянию на 31 декабря 2019 года подвижной состав в оперировании Железнодорожного дивизиона насчитывал 12 723 единицы.

Зерновой сегмент

В 2019 году FESCO приняла решение о выходе из сегмента перевозок зерновых грузов через продажу Транс-Грейн и имеющегося парка хопперов-зерновозов в связи с ухудшением макроэкономических показателей в первой половине 2019 года, которое было вызвано профицитом парка зерновозов на сети ОАО «РЖД» и тенденциями к консолидации отрасли. На момент принятия решения подвижной состав хопперов-зерновозов состоял из 4 203 единиц. Из них 2 338 вагонов находились в лизинге. В 2019 году был заключен предварительный договор купли-продажи зернового бизнеса с намерением завершить сделку в 2020 году и направить средства от продажи на снижение долговой нагрузки FESCO и инвестиции в профильные активы и в цифровые технологии для повышения качества сервиса.

Сухие терминалы

В состав активов Железнодорожного дивизиона входят сухие контейнерные терминалы в Хабаровске, Новосибирске и Томске, которые являются ключевыми звеньями интермодальной транспортной цепочки FESCO.

¹¹ В управлении Линейно-логистического дивизиона.

Основные параметры сухих терминалов FESCO

Терминалы	Новосибирск	Хабаровск	Томск
Общая площадь, га	15,7	9,2	0,6
Площадь под хранение контейнеров, га	1,7	1,6	0,6
Емкость единовременного хранения, TEU	1 300	2 350	800
Пропускная способность в год, TEU	90 000	54 000	12 960
Перевалка контейнеров в 2019 году, TEU	72 822	35 927	8 730

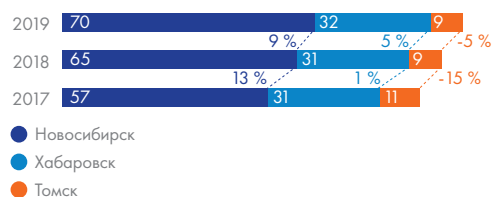
Источник: данные Компании.

Новосибирский терминал расположен в непосредственной близости от ст. Новосибирск-Восточный, имеет три железнодорожные линии. В 2019 году на терминале введена в эксплуатацию дополнительная бетонированная площадка, что позволило увеличить емкость хранения и «фронт» одновременной подачи до 71 условного вагона (ранее – 57 условных вагонов). Так, объем обработки крупнотоннажных контейнеров вырос на 9 %. На терминале имеется развитая сеть собственных железнодорожных путей и шесть собственных маневровых локомотивов. Терминал обслуживает экспортные контейнерные поезда из Новосибирска и регулярные шаттлы FESCO Новосибирск – Хабаровск. Путевое хозяйство терминала обеспечивает бесперебойную подачу угля на ТЭЦ № 4.

Хабаровский терминал является одним из крупнейших логистических центров в Дальневосточном регионе и единственным комплексом, объединяющим на своей территории услуги складской логистики, экспедирования и контейнерного терминала. Комплекс расположен на территории 9,3 га. Терминал находится в непосредственной близости от федеральной автодороги Владивосток – Хабаровск, имеет выход к р. Амур и примыкает к ст. Красная речка. В 2019 году терминал развивал новые направления по обработке и экспедированию контейнеров на экспорт и переработке рефрижераторных контейнеров, что позволило увеличить объем обработки контейнеров на 5 %, а вагонооборот – на 9 %. Благодаря привлечению новых клиентов объемы автоперевозок и экспедирования увеличились на 24 %, до 4 934 TEU против 3 968 TEU в 2018 году.

Томский терминал расположен на территории ООО «Томскнефтехим» (дочерней организации ПАО «СИБУР Холдинг»). Через терминал проходят подъездные пути протяженностью 305 м, которые обеспечивают примыкание терминала к Транссибу (ст. Копылово). Терминал обрабатывает грузы в рамках партнерства с компанией «Томскнефтехим», которая поставляет полипропилен и полиэтилен высокого давления на рынки Российской Федерации, ближнего и дальнего зарубежья. Терминал модернизировал спредер и освоил работу с танк-контейнерами. Кроме того, терминал осуществляет сварочные работы по ремонту контейнеров.

Объем обработки контейнеров за 2017–2019 годы, тыс. TEU



Источник: данные Компании.

Услуги

Железнодорожный дивизион оперирует парком универсальных крытых вагонов и специализированными хопперами-зерновозами, оказывает транспортно-экспедиционные услуги, услуги диспетчеризации и продвижения (круглосуточный мониторинг перемещения вагонов по сети), а также услуги по технологии собственных поездных формирований, предоставляет локомотивный парк в аренду и инфраструктуру под отстой вагонов. Для соблюдения высокого уровня качества перевозок Железнодорожный дивизион имеет шесть представительств в ключевых регионах присутствия грузовой базы: в Москве и Московской области, Приморском крае, Челябинской области, Иркутской области и Республике Коми.

Железнодорожный дивизион наращивает парк фитинговых платформ в целях интеграции активов FESCO и компетенций других дивизионов. Дивизион обеспечивает техническую пригодность парка и надлежащее содержание вагонов, оптимизирует затраты на ремонт вагонов и сроки проведения ремонта за счет установки собственных запасных частей и колесных пар.

Железнодорожный дивизион обеспечивает содержание и развитие инфраструктуры сети сухих терминалов в Томске, Хабаровске и Новосибирске, оказывает услуги контейнерных терминалов, включая прием и отправку контейнеров, погрузку и крепление груза в контейнере, обрешетку, услуги складской логистики и ответственного хранения.

Клиенты

Железнодорожный дивизион работает с широким кругом клиентов благодаря использованию универсального парка крытых вагонов, а также хоппер-зерновозов.

Крупнейшие заказчики в 2019 году:

- предприятия металлургической отрасли и переработки полезных ископаемых: АО «АрселорМиттал Темиртау», ОАО «ННК»;
- предприятия строительного комплекса: АО «Себряковцемент», ОАО «Новоросцемент»;
- предприятия нефтехимической отрасли: ПАО «Нижнекамскнефтехим», ПАО «СИБУР Холдинг», ОАО «Кучуксульфат»;
- предприятия лесоперерабатывающей промышленности: SWISS TIMBER INTERNATIONAL, АО «Монди Сыктывкарский ЛПК»;
- предприятия сельскохозяйственной и пищевой отрасли: ООО «ОЗК-ЮГ», ООО «Компания Луис Дрейфус Восток», ООО «ТД «РИФ», АО «Астон».

Структура грузов, перевезенных в 2019 году по видам, %



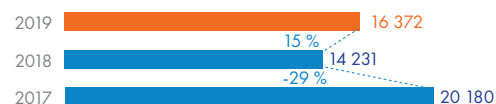
Источник: данные Компании.

Операционная деятельность

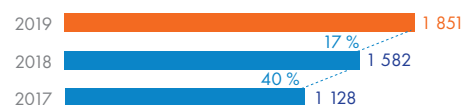
В 2019 году объем железнодорожных контейнерных перевозок в результате увеличения парка фитинговых платформ вырос на 14 %, до 388 тыс. TEU против 340 тыс. TEU в 2018 году.

Вагоноотправки в крытых вагонах увеличились на 15 %, до 16 372 единиц. Благодаря развитию новых направлений доходность перевозок в крытых вагонах увеличилась на 17 % относительно 2018 года.

Погрузка крытых вагонов, ед.



Доходность крытых вагонов, руб. / руб. ваг.-сут.



Основные операционные показатели Железнодорожного дивизиона

Показатель	2016	2017	2018	2019	Изменение 2019/2018, %
Подвижной состав, ед.	14 511	12 969	11 925	12 723	7
Вагоноотправки в крытых вагонах, ед.	17 975	20 179	14 231	16 372	15
Железнодорожные контейнерные перевозки, тыс. TEU	191	270	340	388	14



**Морской
дивизион**

Обзор

Морской дивизион владеет и управляет морскими судами, составляющими флот FESCO. В структуре флота преобладают контейнеровозы и универсальные суда ледового класса, что отражает направление основного бизнеса FESCO. Большая часть судов задействована на собственных каботажных и экспортно-импортных морских линиях, которыми управляет Линейно-логистический дивизион. Кроме предоставления судов для собственных линий, Морской дивизион осуществляет трамповые перевозки, включая снабжение дальневосточных и арктических регионов России, доставку грузов на международные станции в Антарктиде, а также проекты Министерства обороны Российской Федерации (далее – Минобороны России).

Активы

По состоянию на 31 декабря 2019 года флот Морского дивизиона насчитывал 20 судов совокупным водоизмещением 292 тыс. т. В состав флота входят 12 контейнеровозов, четыре многоцелевых судна ледового класса типа «Сокол», два лесовоза, одно ледокольно-транспортное судно и один универсальный сухогруз.

Структура флота FESCO по состоянию на 31 декабря 2019 года

Показатель	Количество судов	Дедвейт, тыс. т
Контейнеровозы	12	223
Суда ледового класса типа «Сокол»	4	38
Лесовозы	2	14
Ледокольные транспортные суда	1	11
Универсальные сухогрузы	1	6
Всего транспортных судов	20	292

Источник: данные Компании.

Важной частью стратегии FESCO является программа по обновлению флота и его постоянной модернизации. Компания реализовала четыре устаревших судна (FESCO Voyager, «Капитан Кремс», «Абакан», «Золото Колымы») и приобрела на вторичном рынке два контейнеровоза («ФЕСКО Магадан» и «ФЕСКО Монерон» вместимостью 822 TEU, водоизмещением 8,7 тыс. т каждый) ледового класса Arc4, соответствующего стандартам, необходимым для работы в северной части Охотского моря в зимний период.

В рамках программы обновления флота менеджмент предусмотрел продажу устаревших многоцелевых судов и приобретение более новых, современных судов данного назначения, что даст возможность выйти на рынок международных грузоперевозок.

Услуги

Морской дивизион осуществляет линейные и трамповые морские перевозки, в том числе с условиями выгрузки на необорудованный берег.

Линейные перевозки

Линейные морские перевозки осуществляются Линейно-логистическим дивизионом для обеспечения морского плеча интермодальной перевозки. Сервис осуществляется на каботажных линиях FESCO Magadan Line (FML), FESCO Anadyr Direct Line (FADL), FESCO Petropavlovsk-Kamchatka Line (FPKL), FESCO Korsakov Direct Line (FKDL), а также на экспортно-импортной морской линии FESCO China Express.



Трамповые перевозки

Универсальные сухогрузы FESCO привлекаются для доставки грузов на необорудованное побережье в Курильской островной зоне, на Камчатке и в Российской Арктике. Суда FESCO оперируют на линии FADL и осуществляют северный завоз – значимый социальный проект по доставке грузов в северные регионы России, в том числе в порты Певек, Анадырь, Эгвекинот и Провидение.

FESCO сотрудничает с NCPOR. Дизель-электроход «Василий Головнин» участвовал во второй антарктической экспедиции по снабжению индийских станций «Бхарати» и «Майтри». Для участия судна «Василий Головнин» в экспедиции в полярных водах было получено свидетельство судна полярного плавания, выданное Российским морским регистром судоходства, и специальное разрешение Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации на осуществление деятельности в Антарктике. Всего в ходе рейса дизель-электроход доставил более 4 тыс. т грузов, в том числе технику, топливо и продовольствие; вывез бытовые и технические отходы, доставил в Антарктиду полярников и забрал исследователей, работавших

на станциях. Контракт был продлен на антарктическое лето 2019/2020, и в декабре 2019 года теплоход «Василий Головнин» вышел в новый рейс, в ходе которого посетил также и бельгийскую станцию «Принцессы Елизавета».

В 2019 году FESCO после восьмилетнего перерыва во второй раз выиграла тендер на перевозку грузов для Минобороны России.

На базе ООО «ФЕСКО Сервис» Морской дивизион осуществляет ремонтные работы на судах FESCO и предоставляет услуги судоремонта и технического обслуживания сторонним заказчикам. Плавающие ремонтные бригады производят работы широкого спектра без вывода судов из эксплуатации как на собственных теплоходах FESCO, так и на сторонних судах.



Клиенты

В 2019 году крупнейшими сторонними клиентами Морского дивизиона стали National Centre for Polar & Ocean Research (NCPOR), Минобороны России, GUOHE INVESTMENT GROUP, SIBANTHRACITE OVERSEAS AG, ОАО «Тернейлес», ООО «Совшип ДВ», ООО «Альянс-ДВ Камчатка», ООО «Си Виктори», Far Shipping Lines PTE Ltd, Sinokor и ООО «Морские перевозки».

Операционная деятельность

Рост основных операционных показателей был обеспечен не только за счет увеличения объемов перевозок, но и благодаря реализации программы обновления флота.

Основные операционные показатели Морского дивизиона

Показатель	2016	2017	2018	2019	Изменение 2019/2018, %
Транспортный флот, ед.	21	21	22	20	(9)
Судо-сутки в эксплуатации	7 788	6 990	7 096	7 208	2



**Бункеровочный
дивизион**

Обзор

Бункеровочный дивизион начал свою деятельность в 2013 году через дочерние структуры ООО «ФЕСКО-Бункер» и ООО «Топливная компания ФЕСКО».

Услуги

Бункеровочный дивизион оказывает полный комплекс услуг по бункеровке – от закупки топлива до его передачи в резервуары транспортных судов в портах Дальнего Востока России (в частности, Владивосток, Восточный и Находка), а также организует снабжение флота FESCO бункерными нефтепродуктами в иностранных портах в качестве топливного агента. Нефтепродукты закупаются как за пределами Дальнего Востока России, так и у региональных поставщиков и сбытовых компаний. Для заправки судов у причалов используется собственная нефтебаза FESCO; для заправки судов, стоящих на рейде, привлекается местный танкерный флот.

Операционная деятельность

Рост монополизации рынка крупными игроками и снижение цен на нефть и нефтепродукты в среднем на 10 % в сравнении с предыдущим годом привели к снижению объемов реализации топлива сторонним компаниям. Как следствие, Бункеровочный дивизион преимущественно обеспечивал только собственную потребность FESCO в нефтепродуктах.

Основные операционные показатели Бункеровочного дивизиона

Показатель, тыс. т	2016	2017	2018	2019	Изменение 2019/2018, %
Объемы бункеровки	109	77	72	68	(6)

Клиенты

Более 90 % бункеровочных услуг были оказаны компаниям FESCO, 10 % бункерного топлива поставлено на суда иностранных судовладельцев и фрахтователей.



Внедивизиональная группа

Внедивизиональная группа включает инвестиционные холдинговые и управляющие компании, которые не относятся к конкретному дивизиону, обеспечивают консолидированное операционное и стратегическое управление Группой. В состав Внедивизиональной группы входит Сервисный центр FESCO.

Сервисный центр FESCO

Обзор

Сервисный центр FESCO (далее – СЦФ) – объединенный центр обслуживания Группы FESCO с основным транзакционным центром во Владивостоке и фронт-офисами (центры обработки бумажных носителей информации) в девяти городах Российской Федерации: от Санкт-Петербурга до Петропавловска-Камчатского. Руководство деятельностью СЦФ осуществляется из Москвы и Владивостока.

Сегодня СЦФ обеспечивает внутренний и внешний документооборот, 50 % которого обрабатывается в электронном виде.

СЦФ – первый центр формата общего центра обслуживания (ОЦО) на Дальнем Востоке России. В 2019 году СЦФ стал победителем конкурса «Лучший ОЦО» в номинации «Лучшее открытие».

Сервисный центр FESCO в цифрах

- 11 направлений сервиса: документооборот, бухгалтерия, HR-сервисы, казначейство, юридическое сопровождение, IT-сопровождение, центры экспертизы, управление эффективностью, экономика и планирование, взаимодействие с контрагентами, административные сервисы
- 64 вида услуг
- 25 компаний FESCO на обслуживании
- 45 млрд руб. – оборот обслуживаемых компаний
- 2,3 тыс. сотрудников пользуются сервисами
- Более 30 тыс. документов обрабатывается еженедельно
- Около 1,5 млн документов обработано в 2019 году

АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ



Финансовые результаты

Показатель, млн руб.	2018	2019	Динамика, %
Выручка	56 993	56 673	(1)
EBITDA	10 572	12 231	16
EBITDA margin	19 %	22 %	3 п. п.
Сарех	5 304	3 838	(28)

Выручка

Показатель, млн руб.	2018	2019	Динамика, %
Портовый дивизион	13 121	15 409	17
Железнодорожный дивизион	11 791	8 232	(30)
Линейно-логистический дивизион	35 875	37 944	6
Морской дивизион	2 767	3 245	17
Бункеровочный дивизион	1 018	1 191	17
Элиминация	(7 579)	(9 348)	23
Группа FESCO	56 993	56 673	(1)

Консолидированная выручка FESCO в 2019 году осталась на уровне, близком к 2018 году, и составила 56 673 млн руб. против 56 993 млн руб. в 2018 году. Все дивизионы, за исключением Железнодорожного, продемонстрировали рост выручки год к году. Снижение выручки Железнодорожного дивизиона объясняется ухудшением конъюнктуры на рынке перевозок зерновых грузов и реализацией мер по выходу из этого сегмента бизнеса.

Выручка Портового дивизиона в 2019 году увеличилась на 17 %, или на 2 288 млн руб., и составила 15 409 млн руб. в сравнении с 13 121 млн руб. в 2018 году. Главным драйвером роста являлся рост грузооборота контейнерных грузов в импортном и экспортном направлениях (на 17 %), а также изменение ставок, структуры грузов и рост грузооборота по генеральным грузам (на 5 %), рост грузооборота по средствам транспорта (на 28 %) и рост грузооборота нефтепродуктов (на 5 %).

Слабая конъюнктура на рынке перевозок зерна повлияла на снижение выручки Железнодорожного дивизиона на 30 %, или 3 559 млн руб., до 8 232 млн руб. В то же время выручка по профильному парку, который включает в себя фидинговые

платформы и крытые вагоны, выросла на 46 % за счет как расширения парка, так и новых направлений перевозок в крытых вагонах.

Выручка Линейно-логистического дивизиона увеличилась на 2 069 млн руб., или на 6 %, по сравнению с предыдущим годом благодаря увеличению объемов перевозок, которые, в свою очередь, выросли в результате повышения качества оказываемых услуг и развития новых направлений.

Выручка Морского дивизиона увеличилась на 17 %, или на 478 млн руб., преимущественно за счет выполнения рейсовых чартеров: антарктической экспедиции, работы по контракту с Минобороны России, – а также за счет роста ставок после обновления флота.

Производственные расходы

Показатель, млн руб.	2018	2019	Динамика, %
Портовый дивизион	5 618	6 753	20
Железнодорожный дивизион	6 758	3 788	(44)
Линейно-логистический дивизион	31 934	32 834	3
Морской дивизион	1 944	2 180	12
Бункеровочный дивизион	960	1 140	19
Элиминация	(7 579)	(9 415)	24
Группа FESCO	39 634	37 279	(6)

Производственные расходы FESCO составили 37 279 млн руб. по сравнению с 39 634 млн руб. в 2018 году. Сокращение расходов на 6 % связано со снижением объемов перевозки зерна.

Производственные расходы Портового дивизиона увеличились на 20 %, или на 1 135 млн руб., главным образом в результате роста переменных расходов дивизиона в связи с увеличением грузооборота и с увеличением расходов на ремонт и техническое обслуживание.

Производственные расходы Железнодорожного дивизиона сократились на 44 %, или на 2 970 млн руб., из-за падения объемов перевозок в зерновом сегменте.

Производственные расходы Линейно-логистического дивизиона увеличились на 3 %, или на 900 млн руб., из-за роста объема

перевозок и, как следствие, роста затрат по железнодорожному тарифу, на терминальные операции и на автоперевозки. Кроме того, возросли внутригрупповые расходы по аренде фитинговых платформ из-за увеличения парка платформ и роста ставок на их аренду.

Производственные расходы Морского дивизиона увеличились на 12 %, или на 236 млн руб., главным образом за счет большего количества рейсовых чартеров: антарктической экспедиции и работы по контракту с Минобороны России.

Валовая прибыль

Валовая прибыль Группы составила 19 394 млн руб. против 17 359 млн руб. в 2018 году.

Административные расходы

Показатель, млн руб.	2018	2019	Динамика, %
Заработная плата и прочие расходы на персонал	4 901	5 028	3
Профессиональные услуги	610	642	5
Аренда офисных помещений	333	347	4
Прочие административные расходы	1 139	1 323	16
Итого административные расходы	6 983	7 341	5

Административные расходы FESCO увеличились на 5 %, до 7 341 млн руб. против 6 983 млн руб. в 2018 году, главным образом за счет роста расходов на оплату труда и грейдинга персонала.

EBITDA

Показатель, млн руб.	2018	2019	Динамика, %
Портовый дивизион	5 889	6 787	15
Железнодорожный дивизион	4 094	3 596	(12)
Линейно-логистический дивизион	1 259	2 309	83
Морской дивизион	664	776	17
Бункеровочный дивизион	36	83	131
Внедивизиональная группа	(1 372)	(1 319)	4
Группа FESCO	10 572	12 231	16

EBITDA margin

Показатель, %	2018	2019	Динамика, п. п.
Портовый дивизион	45	44	(1)
Железнодорожный дивизион	35	44	9
Линейно-логистический дивизион	4	6	2
Морской дивизион	24	24	0
Бункеровочный дивизион	4	7	3
Группа FESCO	19	22	3

Консолидированный показатель EBITDA увеличился на 16 % и составил 12 231 млн руб. против 10 572 млн руб. в 2018 году. Рентабельность по EBITDA увеличилась на 3 п. п. и составила 22 % против 19 % в 2018 году. Основной вклад в увеличение показателя внесли Линейно-логистический и Портовый дивизионы.

Показатель EBITDA Портового дивизиона увеличился на 898 млн руб., или на 15 %. Основным драйвером стал рост рынка в 2019 году и, как следствие, рост объема перевалки по всем видам грузов. Благодаря активной коммерческой работе Портового дивизиона темпы роста перевалки контейнеров значительно обгоняли рост рынка, что привело к увеличению доли FESCO на рынке перевалки контейнеров на Дальнем Востоке России до рекордных 44 %.

Показатель EBITDA Железнодорожного дивизиона снизился на 12 %, или на 498 млн руб., по сравнению с 2018 годом. Производительность дивизиона находилась под давлением негативных тенденций на рынке железнодорожных перевозок зерна.

Показатель EBITDA Линейно-логистического дивизиона увеличился на 83 %, или на 1 050 млн руб., благодаря оптимизации ротации внешнеторговых перевозок на линиях из Китая и Кореи и оптимизации работы линий на Балтике. В каботажных перевозках удалось добиться улучшения финансовых результатов практически на всех направлениях. Объем интермодальных перевозок увеличился благодаря сокращению сроков обработки грузов на всех технологических участках перевозки за счет ускоренного оформления транзита, повышения оборачиваемости вагонов, введения электронного документооборота.

Показатель EBITDA Морского дивизиона вырос на 112 млн руб., или на 17 %, благодаря доходам от антарктической экспедиции, от работы по контракту с Минобороны России и увеличению эффективности флота в связи с его обновлением.

Амортизация

Показатель, млн руб.	2018	2019	Динамика, %
Портовый дивизион	639	678	6
Железнодорожный дивизион	1 225	1 945	59
Линейно-логистический дивизион	107	285	166
Морской дивизион	429	459	7
Бункеровочный дивизион	–	–	–
Внедивизиональная группа	80	118	47
Группа FESCO	2 480	3 485	41

Амортизационные отчисления увеличились на 41 % и составили 3 485 млн руб. против 2 480 млн руб. в 2018 году в результате применения нового стандарта по аренде МСФО (IFRS) 16, который вступил в силу в 2019 году.

Прибыль/(убыток) от операционной деятельности

Прибыль от операционной деятельности составила 8 304 млн руб. против 8 334 млн руб. в 2018 году.

Прочие финансовые расходы

Прочие финансовые расходы составили (7 373) млн руб. против (441) млн руб. в 2018 году. Основными причинами увеличения прочих финансовых расходов являются курсовая разница и начисление процентных расходов в соответствии с новым стандартом МСФО (IFRS) 16.

Доля в прибыли объектов инвестирования

Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия, снизилась до 77 млн руб. против 1 662 млн руб. в 2018 году за счет выбытия доли ПАО «ТрансКонтейнер» в октябре 2018 года.

Прибыль/(убыток) до налогообложения

Прибыль до налогообложения за 2019 год составила 740 млн руб. против 9 954 млн руб. в 2018 году.

Расходы по налогу на прибыль

Показатель, млн руб.	2018	2019	Динамика, %
Начисление текущего налога			
Текущий налог на прибыль за отчетный период	2 447	2 292	(6)
Начисление отложенного налога			
Возникновение и восстановление временных разниц	498	290	(42)
Итого расходы по налогу на прибыль	2 945	2 582	(12)

Расходы по налогу на прибыль снизились на 12 %, до 2 582 млн руб. против 2 945 млн руб. в 2018 году. Текущий налог на прибыль за отчетный период снизился на 6 % до 2 292 млн руб. против 2 447 млн руб. в 2018 году, главным образом в результате снижения финансового результата Железнодорожного дивизиона.

Чистая прибыль/(убыток)

Убыток составил (1 842) млн руб. при прибыли 7 009 млн руб. за 2018 год.

Долговые обязательства

Показатель, млн руб.	31.12.2018	EBITDA	31.12.2019	EBITDA
(Денежные средства)	(3 313)	(0,3x)	(1 232)	(0,1x)
Займы и обязательства по операциям финансовой аренды ¹²	45 647	4,7x	39 294	3,8x
Краткосрочные	4 695		6 659	
Долгосрочные	40 952		32 635	
Итого чистый долг	42 334	4,4x	38 062	3,7x

Структура обязательств FESCO на 31 декабря 2019 года:

- 32 632 млн руб. – обязательства по кредитам и займам;
- 6 410 млн руб. – обязательства по лизингу;
- 252 млн руб. – обязательства по российским биржевым облигациям серий БО-01 и БО-02.

Чистый долг снизился до 38 062 млн руб. с 42 334 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2018 года.

Коэффициент «Чистый долг / EBITDA» по состоянию на 31 декабря 2019 года снизился до уровня 3,7x (без учета МСФО (IFRS) 16).

Капитальные затраты

Величина капитальных затрат составила 3 838 млн руб., из которых 96 % приходится на Портовый, Морской и Железнодорожный дивизионы FESCO.

На Портовый дивизион пришлось 46 %, или 1 749 млн руб., капитальных затрат FESCO, основную часть из которых составили инвестиции в инфраструктуру порта в размере 883 млн руб. и в крановое оборудование и механизацию в размере 754 млн руб.

На Морской дивизион пришлось 25 %, или 979 млн руб., капитальных затрат. Состав флота FESCO в 2019 году пополнился двумя контейнеровозами ледового класса вместимостью по 822 TEU: «ФЕСКО Магадан» и «ФЕСКО Монерон». Стоимость судов – 701 млн руб. Затраты на ремонт судов в сухом доке – 275 млн руб.

На Железнодорожный дивизион пришлось 25 % или 959 млн руб., капитальных затрат за счет приобретения и ремонта колесных пар.

Сарех в разбивке по дивизионам за 2019 год (общая сумма – 3 838 млн руб.), %



Источник: данные Компании.

¹² В займах и обязательствах не учитываются обязательства по операционной аренде, поэтому для расчета коэффициентов также используется показатель EBITDA без учета влияния эффекта от применения стандарта МСФО (IFRS) 16.

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 эффективность корпоративного управления одним из ключевых факторов стабильности работы Компании, а также придает большое значение соблюдению принципов корпоративного управления и деловой этики для успешного и ответственного ведения бизнеса.

Ключевая роль в управлении Компанией отведена Совету директоров ПАО «ДВМП» (далее – СД). СД ПАО «ДВМП» проводит регулярные совещания с менеджментом Компании, чтобы оперативно принимать стратегические решения по наиболее важным вопросам деятельности Группы.

СД Компании утвердил план мероприятий по улучшению практики и процедур корпоративного управления ПАО «ДВМП» на 2019 год. Этот план направлен на выполнение требований Кодекса корпоративного управления, рекомендованного Банком России, Правилами листинга ПАО Московская Биржа, а также на приведение системы корпоративного управления ПАО «ДВМП» в соответствие с лучшей практикой корпоративного управления.

План включает мероприятия по совершенствованию корпоративных процедур, в том числе связанных с деятельностью СД, в частности был сформирован и исполнен график работы СД, учитывающий циклы стратегического планирования проектов и корпоративных мероприятий Группы FESCO. Разработан

и внедрен новый формат материалов и усовершенствован порядок согласования между подразделениями Компании материалов, которые предоставляются на рассмотрение СД; обновлены внутренние документы Компании и осуществлены действия, направленные на повышение качества раскрытия информации Компанией.

Структура органов управления и контроля

Общее собрание акционеров

Общее собрание акционеров – высший орган управления, 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.

На годовом Общем собрании акционеров 20 июня 2019 года акционеры утвердили в новой редакции Устав ПАО «ДВМП», Положение о единоличных исполнительных органах ПАО «ДВМП», Положение о Правлении ПАО «ДВМП», а также избрали Совет директоров Компании.

Совет директоров

Совет директоров – орган управления Компании, отвечающий за общее руководство ее деятельностью. Совет директоров действует в пределах компетенции, определенной Уставом ПАО «ДВМП». В его состав входят девять членов Совета директоров.

Порядок работы Совета директоров определен в Положении о Совете директоров ПАО «ДВМП».

В отчетном году СД провел 22 заседания (два очных и 20 заочных), на которых рассмотрел 89 вопросов, относящихся к финансово-хозяйственной деятельности Компании, к стратегии и к кадровой политике.

Для того чтобы контролировать выполнение менеджментом поставленных задач, СД регулярно рассматривал отчеты менеджмента о результатах деятельности Компании за определенный период, отчеты о выполнении поручений СД и отчеты о выполнении поручений профильных комитетов СД.

Совет директоров также обеспечивал независимость деятельности внутреннего аудита, осуществлял регулярный 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 Группы FESCO по состоянию на соответствующий период, проводил мероприятия по управлению такими рисками.

В 2019 году Совет директоров принял ряд важных решений, касающихся реструктуризации существующей финансовой задолженности Группы FESCO и связанных с выпуском Компанией публичных безотзывных офферт, адресованных владельцам облигаций. Более подробная информация расположена в разделе «Рынок капитала» настоящего Годового отчета.

Члены Совета директоров избираются на Общем собрании акционеров на срок до следующего годового Общего собрания акционеров. В отчетном году состав Совета директоров и комитетов не менялся.

Состав Совета директоров

На начало 2019 года в состав Совета директоров Компании входили следующие лица:

- Маммед Заде Лейла (Председатель Совета директоров);
- Кузовков Константин Валентинович (заместитель Председателя Совета директоров);
- Гаджиев Шагав Гаджимурадович;
- Гарбер Марк Рафаилович;
- Изосимова Наталья Вадимовна;
- Исуринс Александрс;
- Кант Мандал Дэнис Ришиевич;
- Курланов Константин Сергеевич;
- Шве́ц Дмитрий Владимирович.

На годовом Общем собрании акционеров 20 июня 2019 года Совет директоров был избран в том же составе.

Информация о членах Совета директоров



Маммед Заде Лейла

Председатель Совета директоров,
член Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам,
член Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям

Родилась в 1975 году. Имеет степень магистра наук Техасского университета A&M (США) по специальностям «финансы» и «нефтяное дело».

С 2010 по 2013 год занимала руководящие должности в ООО «Группа «Сумма», а с 2017 по 2018 год работала в должности генерального директора ООО «Группа «Сумма».

Входила в состав советов директоров ПАО «ТрансКонтейнер», ПАО «НМТП», ПАО «ЯТЭК», АО «ОЗК».

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), 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

Родился в 1981 году. Окончил Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации в г. Москве по специальности «государственные и муниципальные финансы». Имеет степень MBA Гарвардского университета, г. Кембридж, США.

С 2016 по 2018 год занимал должность директора по финансам и экономике ООО «Группа «Сумма».

С 2016 по 2019 год являлся членом совета директоров ПАО «ЯТЭК».

До прихода в ООО «Группа «Сумма» занимал должность вице-президента по развитию и инвестициям в ПАО «ДВМП». С 2004 по 2014 год работал в компании McKinsey & Company в Москве, где консультировал клиентов в области транспорта и природных ресурсов.



Гаджиев

Шагав Гаджимурадович

Член Совета директоров, член Комитета Совета директоров по аудиту

Родился в 1987 году. Окончил юридический факультет Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова. В 2019 году окончил Юридическую школу Калифорнийского университета в г. Беркли, США, имеет степень магистра права.

С 2018 года является директором компании Caspian VC Partners Limited.

Имеет опыт работы в ведущих международных юридических фирмах в области корпоративного права и сделок по слиянию и поглощению.



Гарбер Марк Рафаилович

Член Совета директоров, Председатель Комитета Совета директоров по аудиту, член Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам, член Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям

Родился в 1958 году. Окончил 2-й Московский государственный медицинский институт им. Н.И. Пирогова, кандидат наук.

Является председателем совета директоров GHP Group. Входит в состав совета директоров компании Amber Beverage Group. В 2013–2019 годах в разное время входил в состав совета директоров ПАО «ТрансКонтейнер», ООО «Группа «Сумма», UC RUSAL Plc.

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 2000 года. В 2001 году совместно с Р. Флемингом учредил международную финансовую компанию Fleming Family & Partners. В 2012 году совместно с бывшим главой JP Morgan Casenove приобрел часть операций Fleming Family & Partners, которые стали основой GHP Group.



Изосимова Наталья Вадимовна

Член Совета директоров, Председатель Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям

Родилась в 1958 году. Окончила МГПИ им. В.И. 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.

В настоящее время является членом наблюдательного совета компании Metinvest B. V. С 2014 по 2016 год была независимым директором и председателем Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям ПАО «ДВМП». Входила в состав совета директоров АО «СУЭК» и компании Talent Tuning.

В 1998 году занимала должность директора по профессиональному развитию в Восточной Европе и России в McKinsey & Company. В 2005 году стала директором по корпоративным преобразованиям System Capital Management, Украина. 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 по вопросам корпоративного управления, оптимизации основных управленческих процессов, стратегий управления персоналом и коммуникациями.



Исурин Александр

Президент, Председатель Правления¹³, член Совета директоров, член Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам

Родился в 1976 году. Окончил экономический факультет Балтийского Русского института (г. Рига, Латвия) по специальности «управление предприятием», Морскую академию Maersk (Дания) по специальности «организация и управление водными и мультимодальными перевозками».

Более 15 лет работает в сфере транспорта и контейнерных перевозок.

До прихода в FESCO в 2014 году возглавлял представительство одного из крупнейших контейнерных перевозчиков – компании MSC в России и странах Центральной Азии, начинал свою карьеру в компании Maersk.

В ПАО «ДВМП» занимал должности вице-президента и старшего вице-президента по коммерческой работе, а с 2016 по март 2020 года руководил ПАО «ДВМП» в качестве Президента и Председателя Правления. Занимал должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO, включая должность председателя наблюдательного совета ПАО «ВМТП».

¹³ До 5 марта 2020 года.

**Кант Мандал Дэнис Ришиевич**

Член Совета директоров, член Комитета Совета директоров по аудиту

Родился в 1987 году. Окончил Российскую академию народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, МРА. Окончил Международный университет Шиллер, г. Лондон, факультет международного бизнеса, имеет диплом магистра, а также London City College (Великобритания), получил ученую степень в области маркетинга.

Входил в состав совета директоров компаний Шиям Телесервис Лимитед (МТС ИНДИЯ), ОАО «ТГК-5», ПАО «ЯТЭК».

**Курланов Константин Сергеевич**

Член Совета директоров

Родился в 1976 году. Окончил юридический факультет Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова.

С 2018 по 2019 год занимал должность директора по проектам ПАО «ЯТЭК».

Более 15 лет работал в ведущих международных юридических фирмах в области слияний и поглощений, а также создания совместных предприятий, в том числе в области транспорта и логистики.

**Швец Дмитрий Владимирович**

Член Совета директоров, Председатель Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам, член Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям

Родился в 1972 году. Получил степень MBA в Университете Эмори (США), окончил Московский государственный институт международных отношений.

Является главой Московского филиала инвестиционного фонда TPG Capital. С 2014 по апрель 2019 года входил в совет директоров ООО «Лента».

С 2004 по 2008 год возглавлял дирекцию по операционной эффективности ОАО «ГМК «Норильский никель». С 1998 по 2004 год работал в McKinsey & Company, руководил проектами в таких отраслях, как потребительские товары, розничная торговля, транспорт, металлургия, нефтедобыча.

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. Положения о комитетах Совета директоров определяют их компетенции и порядок работы, цели и задачи, а именно:

- давать экспертную оценку и предварительно рассматривать вопросы и материалы, выносимые на заседания Совета директоров;

- готовить заключения и предложения Совета директоров Компании для принятия квалифицированного решения по вопросам деятельности Группы.

Комитеты Совета директоров Компании провели в 2019 году 24 заседания.

Состав комитетов Совета директоров в 2019 году

Название комитета	Состав комитета
Комитет Совета директоров по аудиту	Гарбер М.Р. (председатель) Гаджиев Ш.Г. Кузовков К.В. Кант Мандал Д.Р.
Комитет Совета директоров по кадрам и вознаграждениям	Изосимова Н.В. (председатель) Гарбер М.Р. Маммед Заде Лейла Швец Д.В.
Комитет Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам	Швец Д.В. (председатель) Гарбер М.Р. Исуринс А. Кузовков К.В. Маммед Заде Лейла

Корпоративный секретарь

В Компании утверждено и действует Положение о Корпоративном секретаре, учитывающее требования Правил листинга ПАО Московская Биржа, применяемые к деятельности ПАО «ДВМП» как к публичному обществу, акции которого обращаются на рынке, а также положения Кодекса корпоративного управления, рекомендованного к применению Банком России. В 2019 году утверждена новая редакция Положения о Корпоративном секретаре ПАО «ДВМП».

Корпоративный секретарь осуществляет следующие основные функции:

- обеспечивать соблюдение органами управления и должностными лицами Компании требований законодательства Российской Федерации и внутренних документов, регулирующих порядок защиты прав акционеров;
- готовить и проводить Общие собрания акционеров и заседания Совета директоров Компании;
- раскрывать информацию о Компании в рамках законодательства о рынке ценных бумаг.

Одна из ключевых задач Корпоративного секретаря – развивать практику корпоративного управления в Компании.

Функции аппарата Корпоративного секретаря осуществляются Подразделением корпоративного секретариата ПАО «ДВМП» под руководством Корпоративного секретаря.

С апреля 2016 года по настоящее время должность Корпоративного секретаря и Секретаря Совета директоров ПАО «ДВМП» занимает Анжела Юрьевна Коржевская, юрист, магистр международного права (LLM, University of East Anglia, UK).

В конце 2019 года Совет директоров рассмотрел вопрос об оценке работы Корпоративного секретаря ПАО «ДВМП» и утвердил отчет о его работе в 2019 году.

Практика оценки работы Корпоративного секретаря Советом директоров была сформирована в 2018 году для соблюдения норм Кодекса корпоративного управления и осуществления контроля за системой корпоративного управления в Компании Советом директоров.

Основная задача Корпоративного секретаря в отчетном году – совершенствовать внутренние процессы в области корпоративного управления и добиваться плановости в работе Совета директоров Компании и профильных комитетов с фокусом на приоритетные вопросы развития Группы FESCO.

Единоличный исполнительный орган

Согласно действующему законодательству для оптимизации руководства текущей деятельностью в ПАО «ДВМП» предусмотрено наличие двух единоличных исполнительных органов – Президента и директора, которые действуют независимо друг от друга в рамках компетенции, определенной Уставом.

С 26 февраля 2016 года Президентом Компании назначен Александрс Исуринс, занимавший до этого должность вице-президента по коммерческим вопросам ПАО «ДВМП».

С 1 февраля по 26 ноября 2018 года должность директора ПАО «ДВМП» занимал Шукшин Виктор Николаевич. 23 мая 2019 года директором ПАО «ДВМП» был избран Плотников Юрий Олегович.

Президент и директор Компании в отчетном году входили в состав коллегиального исполнительного органа – Правления ПАО «ДВМП».

В течение 2019 года состав Правления менялся один раз. По состоянию на 1 января 2019 года в состав Правления входили следующие лица:

- Исуринс Александрс (Председатель Правления);
- Гришковец Екатерина Николаевна;
- Колесников Константин Вячеславович;
- Сахаров Максим Вячеславович;
- Тетерин Константин Евгеньевич;
- Усахов Айдемир Магомед-Расулович;
- Юсупов Заирбек Камильевич.

С 2 сентября 2019 года в состав Правления вошел Плотников Ю.О., и Правление стало действовать в следующем составе:

- Исуринс Александрс (Председатель Правления);
- Гришковец Екатерина Николаевна;
- Колесников Константин Вячеславович;
- Плотников Юрий Олегович;
- Сахаров Максим Вячеславович;
- Тетерин Константин Евгеньевич;
- Усахов Айдемир Магомед-Расулович;
- Юсупов Заирбек Камильевич.

Информация о лицах, входящих в состав Правления Компании

Исуринс Александрс

Президент, Председатель Правления¹⁴

Биографические данные приведены в разделе о Совете директоров Компании.

Гришковец Екатерина Николаевна

Член Правления, вице-президент по внешним связям

Родилась в 1981 году. Окончила Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации и Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России.

В ПАО «ДВМП» начала деятельность в 2018 году в должности советника, а 3 декабря 2018 года была избрана на должность вице-президента по внешним связям, возглавив GR- и PR-службы ПАО «ДВМП».

Колесников Константин Вячеславович

Член Правления, вице-президент по кадровым вопросам¹⁵

Родился в 1981 году. Окончил Российский государственный университет нефти и газа (национальный исследовательский университет) им. И.М. Губкина.

С 2017 по 2018 год занимал должность директора по персоналу ПАО «НМТП», а с 2018–2019 годов – должность директора по кадровым вопросам ООО «СЦФ». С января 2019 года является членом совета директоров ООО «СЦФ».

С апреля 2018 года избран на должность вице-президента по кадровым вопросам ПАО «ДВМП».

Плотников Юрий Олегович

Директор, член Правления, вице-президент по безопасности

Родился в 1976 году. Окончил Российскую академию народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Академию Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

С июня 2019 года занимает должность вице-президента по безопасности ПАО «ДВМП». С 23 мая 2019 года избран на должность директора ПАО «ДВМП».

¹⁴ До 5 марта 2020 года.

¹⁵ До 15 июля 2020 года.

Сахаров Максим Вячеславович¹⁶

Член Правления, вице-президент по финансам

Родился в 1982 году. Окончил Дальневосточный государственный университет, Российскую академию народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. В Группе FESCO работает с 2005 года. Занимал должность вице-президента по финансам с 2016 года по март 2020 года.

Тетерин Константин Евгеньевич

Член Правления, вице-президент по Линейно-логистическому дивизиону

Родился в 1968 году. Окончил Сасовское летное училище гражданской авиации им. Героя Советского Союза Тарана Г. А. и Российскую академию народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. С марта 2019 года назначен на должность вице-президента по Линейно-логистическому дивизиону ПАО «ДВМП». Занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO.

Юсупов Заирбек Камильевич

Член Правления, вице-президент по Портовому дивизиону

Родился в 1969 году. Окончил Дагестанский сельскохозяйственный институт. С 2016 года назначен на должность вице-президента по Портовому дивизиону ПАО «ДВМП». С марта 2016 года занимает должность генерального директора ПАО «ВМТП».

Усахов Айдемир Магомед-Расулович

Член Правления, вице-президент по Железнодорожному дивизиону

Родился в 1976 году. Окончил Дагестанский государственный педагогический университет. Занимал должность директора по Железнодорожному дивизиону ПАО «ДВМП» с апреля 2017 по апрель 2018 года. С 2 апреля 2018 года избран на должность вице-президента по Железнодорожному дивизиону ПАО «ДВМП». Занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO.

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

Вознаграждение Единоличного исполнительного органа Компании и членов Правления производится в размере, порядке и в сроки, установленные трудовыми договорами, внутренними документами и решениями Совета директоров Компании. Вознаграждения и компенсации членам Совета директоров

Компании выплачиваются на условиях и в порядке, которые предусмотрены Положением о выплате членам Совета директоров ПАО «ДВМП» вознаграждений и компенсаций.

Размер вознаграждения и компенсаций расходов членам органов управления Компании в течение 2019 года, тыс. руб.

Общая сумма выплат	Размер вознаграждения, выплаченного в течение 2019 года членам органов управления Компании		Сумма расходов, компенсированная в течение 2019 года членам органов управления Компании	
	Совет директоров (за выполнение обязанностей члена Совета директоров)	Правление (общая сумма выплат всем членам Правления в 2019 году за выполнение обязанностей членов Правления, а также все виды вознаграждений, полученные ими за выполнение работы по трудовым договорам, заключенным с Компанией)	Совет директоров	Правление (общая сумма компенсации всем членам Правления в 2019 году)
290 596	41 625	246 405	1 667	900

¹⁶ Назначен на должность Президента ПАО «ДВМП» 6 марта 2020 года.

Контроль и аудит

Система внутреннего контроля

В ПАО «ДВМП» создан Департамент внутреннего аудита, осуществляющий функцию внутреннего аудита в целях обеспечения органов управления достоверной и полной информацией о деятельности Компании.

Департамент внутреннего аудита выполняет следующие задачи:

- повышает эффективность и результативность корпоративного управления и бизнес-процессов;
- снижает затраты;
- контролирует сохранность и рациональное использование активов;
- контролирует соблюдение принципов корпоративного управления.

В своей деятельности Департамент внутреннего аудита руководствуется Политикой в области внутреннего аудита ПАО «ДВМП».

С учетом изменений, внесенных в 2018 году в Федеральный закон от 26 декабря 1995 года № 208-ФЗ «Об акционерных обществах», в отчетном году в Компании была

усовершенствована система управления рисками. Было разработано и утверждено Положение по управлению рисками ПАО «ДВМП», которое определяет цели, задачи, основные принципы и единые подходы организации и функционирования системы управления рисками в Группе FESCO, а также устанавливает требования к методам, правилам и подходам, применяемым для целей управления рисками. Положение является основой для разработки внутренних методологических и распорядительных документов, регламентирующих процесс организации и функционирования системы управления рисками в Группе FESCO.

Для системы управления рисками в Группе FESCO разрабатывается IT-решение с поэтапным введением автоматизированной системы во все бизнес-процессы в 2020 году.

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 в состав Ревизионной комиссии избраны: Бельский Артем Станиславович, Костеневский Константин Владиславович, Лобанков Александр Вячеславович, Максимов Алексей Никитич, Тимофеев Евгений Игоревич.

Внешний аудит

Аудитором Компании на 2019 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 п. 4 ст. 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 аудиторских компаний. Кандидатура аудитора утверждается Общим собранием акционеров.

Управление рисками

Система управления рисками

В 2019 году ПАО «ДВМП» продолжило развивать систему управления рисками (далее – СУР). Для усиления работы в данном направлении были проведены следующие мероприятия, направленные на повышение эффективности управления рисками и внедрение полноценного риск-ориентированного подхода при принятии решений:

- разработано и утверждено Положение по управлению рисками ПАО «ДВМП»;
- отобраны риск-эксперты из числа сотрудников Компании;
- начата промышленная эксплуатация автоматизированной базы данных по рискам.

Информация об основных этапах системы управления рисками

Этап	Процесс	Участник СУР
Идентификация риска	Первичное определение рисков в бизнес-процессах	Все сотрудники Компании
	Подтверждение риска	Риск-эксперт
	Создание паспорта риска, в том числе определение: <ul style="list-style-type: none"> • бизнес-процесса; • вида риска; • владельца риска; • ответственного за оценку; • риск-координатора 	Риск-эксперт; владелец риска
Оценка риска	Оценка вероятности и последствий (качественная либо количественная)	Владелец риска
	Утверждение паспорта риска	Риск-эксперт; главный риск-менеджер
Разработка мероприятий по управлению риском	Разработка плана мероприятий, определение индикаторов и лиц, ответственных за их мониторинг	Владелец риска
	Утверждение плана мероприятий по управлению риском	Главный риск-менеджер
Мониторинг и отчетность	Формирование ежеквартального отчета по управлению рисками, в том числе: <ul style="list-style-type: none"> • заполнение значений индикаторов; • статус выполнения мероприятий; • обновление значений оценки риска 	Ответственный за мониторинг
	Утверждение отчета по управлению рисками	Владелец риска
	Формирование карты рисков	Главный риск-менеджер

Для повышения эффективности системы управления рисками в 2019 году была запущена в промышленную эксплуатацию автоматизированная база данных по рискам. Автоматизированы первые три этапа СУР, автоматизация четвертого этапа запланирована на 2020 год.

Согласно политике Компании консолидированная корпоративная карта рисков Группы FESCO ежегодно рассматривается Правлением и Комитетом Совета директоров по аудиту, а затем представляется на рассмотрение и утверждение Совету директоров ПАО «ДВМП».

Корпоративная карта рисков FESCO включает:

- оценку реализовавшихся рисков;
- оценку вероятности достижения целевых показателей бюджета в случае реализации рисков;
- прогноз потерь в результате реализации рисков при позитивном и негативном сценарии;
- анализ произошедших изменений в системе управления рисками.

Утвержденная карта рисков доводится до сведения руководства Компании и структурных подразделений, ответственных за выполнение мероприятий по управлению рисками.

Группа FESCO осуществляет непрерывный процесс идентификации рисков и их мониторинг, оценивает эффективность мероприятий по управлению рисками, используя в том числе возникающие возможности для развития бизнеса и повышения стоимости Компании. При этом Группа FESCO доводит до сведения акционеров и регуляторов обоснованную позицию о том, что часть рисков, которые могут существенно повлиять на финансовый результат и стоимость Компании, не поддается управлению.

Описание существенных рисков

Описание	Оценка последствия / вероятность	Комментарий	Управление рисками
Финансовые риски			
Из финансовых рисков наибольшую материальность для Группы имеют риск ликвидности и кредитные риски. Остальные финансовые риски не оказывают значительного влияния на бизнес Компании	Высокая/низкая	В 2019 году данный риск не реализовался. Риск переходит на 2020 год, и его вероятность повышается	Основой для управления рисками ликвидности является Бюджет движения денежных средств Компании, по которому проводится краткосрочное и среднесрочное планирование. Управление кредитными рисками осуществляется с помощью системы лимитов на возникающую дебиторскую задолженность и анализа рисков при заключении договора с контрагентом
Коммерческие риски			
Коммерческие риски для Группы FESCO представляют собой риск убытков по причине нестабильности как внешней среды (спрос, действия конкурентов, изменения рынка и т. д.), так и внутренней (качество, цена предоставляемых услуг и т. д.)	Высокая/средняя	В 2019 году данные риски не оказали существенного влияния на производственный результат Группы. В 2020 году риск сохраняется ввиду волатильности рынков присутствия Группы FESCO, а также роста макроэкономических рисков, особенно мировых	Для минимизации коммерческих рисков Группа FESCO проводит взвешенную ценовую политику, предоставляя скидки и преференции надежно зарекомендовавшим себя контрагентам. Основная цель при управлении коммерческими рисками – выстраивание долгосрочных партнерских отношений с контрагентами для повышения финансовой устойчивости Компании в неблагоприятных экономических условиях. Дополнительно проводится оптимизация внутренних бизнес-процессов с целью максимально эффективного реагирования на изменения рыночной конъюнктуры
Политические риски			
Политические риски связаны с проводимой внутренней политикой государств – регионов присутствия Группы, от которых зависит деятельность компаний Группы и которые могут оказать негативное влияние на функционирование бизнеса Группы	Средняя/средняя	Последствия реализации данного риска в 2019 году оцениваются в целом как незначительные	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
Операционные риски			
Группа FESCO владеет значительными транспортными активами (вагонами, контейнерами, судами), поэтому управление операционными рисками ввиду их значительного количества является одним из приоритетных направлений деятельности в 2019 году	Средняя/высокая	Последствия реализации данного риска в 2019 году оцениваются в целом как незначительные. В 2020 году риск сохраняется	Для минимизации операционных рисков Группы FESCO модернизирует контейнерные терминалы, инвестирует в ремонт и в покупку нового оборудования, оптимизирует структуру перевозок, совершенствует систему качества управления и контроля

РЫНОК КАПИТАЛОВ

Акционерный капитал

По состоянию на 31 декабря 2019 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 2019 года основными инвесторами, имеющими косвенное владение, являлись: З.Г. Магомедов – 32,5 % акций ПАО «ДВМП», Группа TPG – 17,4 % акций ПАО «ДВМП», Группа GHP – 23,8 % акций ПАО «ДВМП».

Динамика котировок акций (ПАО Московская Биржа)

Акции FESCO торгуются на Московской бирже, где они включены в котировальный список третьего уровня (тикер: FESH). За 2019 год стоимость акций FESCO выросла на 84,3 %, с 4,78 руб. по состоянию на 3 января 2019 года до 8,81 руб. на 30 декабря 2019 года. Капитализация FESCO увеличилась

с 14,10 млрд руб. (203,06 млн долл. США) на начало отчетного года до 26,00 млрд руб. (419,15 млн долл. США) на конец 2019 года.

Биржевые облигации

12 июля 2019 года Компания объявила публичную безотзывную оферту о выкупе биржевых облигаций серий БО-01 и БО-02, размещенных в 2015 и 2013 годах соответственно¹⁷. По итогам оферты выкуплено 6 658 облигаций серий БО-01 у 22 инвесторов и 29 942 облигации серии БО-02 у 112 инвесторов. В обращении у третьих лиц, не участвующих в судебных спорах, остается 3 758 облигаций серии БО-01 и 34 424 облигации серии БО-02 на общую сумму не более 38 млн руб.,

что составляет 0,54 % от первоначального объема выпусков. Все расчеты с кредиторами в рамках публичной оферты завершены. В отношении облигаций, остающихся во владении инвесторов, Компания предлагает выкупить их в порядке и на условиях публичной оферты, т. е. с выплатой номинальной стоимости и всех невыплаченных купонов.

¹⁷ Биржевые облигации процентные неконвертируемые документарные на предъявителя с обязательным централизованным хранением серии БО-01, номер государственной регистрации: 4B02-01-00032-A от 5 мая 2010 года, серии БО-02, номер государственной регистрации: 4B02-02-00032-A от 5 мая 2010 года.

Кредитные рейтинги

На конец 2019 года Компания поддерживала кредитный рейтинг эмитента от рейтингового агентства Fitch Ratings Limited на уровне RD.

В июне 2020 года рейтинговое агентство Fitch пересмотрело и повысило кредитный рейтинг FESCO на четыре пункта – с «RD» до уровня «ССС».

Ссылка на официальное
сообщение агентства:



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. Решение основывается на текущем финансовом положении Компании с учетом перспективных планов ее развития. В 2019 году дивиденды не начислялись и не выплачивались.

С приложениями к 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

«Информация о совершенных ПАО «ДВМП» в 2019 году крупных сделках и сделках, в совершении которых имелась заинтересованность».

Приложение № 3

«Сведения об объеме использованных Обществом в 2019 году энергетических ресурсов».

Приложение № 4

Годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность Общества за 2019 год с аудиторским заключением.

ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ

Консолидированная финансовая отчетность за год, закончившийся 31 декабря 2019 года,
и аудиторское заключение независимых аудиторов



Аудиторское заключение независимых аудиторов

Акционерам и Совету директоров Публичного акционерного общества «Дальневосточное морское пароходство»

Мнение

Мы провели аудит консолидированной финансовой отчетности Публичного акционерного общества «Дальневосточное морское пароходство» (далее – «Компания») и его дочерних предприятий (далее – «Группа»), состоящей из консолидированного отчета о финансовом положении по состоянию на 31 декабря 2019 года, консолидированных отчетов о прибылях и убытках, совокупном доходе, изменениях в капитале и движении денежных средств за год, закончившийся на указанную дату, а также пояснений, состоящих из основных положений учетной политики и прочей пояснительной информации.

По нашему мнению, прилагаемая консолидированная финансовая отчетность отражает достоверно во всех существенных аспектах консолидированное финансовое положение Группы по состоянию на 31 декабря 2019 года, а также ее консолидированные финансовые результаты и консолидированное движение денежных средств за год, закончившийся на указанную дату, в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (МСФО).

Основание для выражения мнения

Мы провели аудит в соответствии с Международными стандартами аудита. Наша ответственность в соответствии с этими стандартами описана далее в разделе «*Ответственность аудиторов за аудит консолидированной финансовой отчетности*» нашего заключения. Мы независимы по отношению к Группе в соответствии с требованиями независимости, применимыми к нашему аудиту консолидированной финансовой отчетности в Российской Федерации, и Международным кодексом этики профессиональных бухгалтеров (включая международные стандарты независимости), и мы выполнили наши прочие этические обязанности в соответствии с требованиями, применимыми в Российской Федерации, и указанным Кодексом. Мы полагаем, что полученные нами аудиторские доказательства являются достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения.

Аудируемое лицо: ПАО «ДВМП»

Внесено в Единый государственный реестр юридических лиц
за № 1022502256127.

Москва, Россия

Независимый аудитор: АО «КПМГ», компания, зарегистрированная в соответствии с законодательством Российской Федерации, член сети независимых фирм КПМГ, входящих в ассоциацию KPMG International Cooperative ("KPMG International"), зарегистрированную по законодательству Швейцарии.

Внесено в Единый государственный реестр юридических лиц за
№ 1027700125628.

Член Саморегулируемой организации аудиторов Ассоциации «Содружество» (СРО ААС). Основной регистрационный номер записи в реестре аудиторов и аудиторских организаций 12006020351.



ПАО «ДВМП»

Аудиторское заключение независимых аудиторов

Страница 2

Ключевые вопросы аудита

Ключевые вопросы аудита – это вопросы, которые, согласно нашему профессиональному суждению, являлись наиболее значимыми для нашего аудита консолидированной финансовой отчетности за текущий период. Эти вопросы были рассмотрены в контексте нашего аудита консолидированной финансовой отчетности в целом и при формировании нашего мнения об этой отчетности, и мы не выражаем отдельного мнения по этим вопросам.

Оценка гудвилла

См. пояснение 4 к консолидированной финансовой отчетности.

Ключевой вопрос аудита	Аудиторские процедуры в отношении ключевого вопроса аудита
<p>В консолидированном отчете о финансовом положении Группы по состоянию на 31 декабря 2019 года отражен значительный гудвилл, который является существенным для консолидированной финансовой отчетности. В силу текущих рыночных условий и сохраняющейся общей рыночной волатильности, волатильности объемов импорта и экспорта и обменных курсов существует риск того, что вышеуказанный гудвилл может быть неполностью возмещаемым. Гудвилл относится к единице, генерирующей потоки денежных средств («ЕГДП») «Владивостокский морской торговый порт («ВМТП»).</p> <p>На отчетную дату руководство проводит оценку возмещаемой стоимости активов Группы и единиц, генерирующих потоки денежных средств, на основании ценности использования.</p> <p>В силу неопределенности, связанной с прогнозированием и дисконтированием будущих денежных потоков, которые лежат в основе оценки возмещаемости, оценка гудвилла на обесценение является одной из ключевых областей аудита, связанной с применением оценочных суждений.</p>	<p>Мы оценили обоснованность ожидаемых прогнозов денежных потоков, сравнив их с данными из внешних источников, а также с нашими оценками в отношении ключевых допущений: прогнозов объемов перевалки контейнеров и генеральных грузов, ставок по перевалке контейнеров и генеральных грузов, прогнозов расходов, ставки дисконтирования и ставки роста на конец периода прогнозирования.</p> <p>В том числе мы провели процедуры в отношении:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ключевых допущений в отношении краткосрочных и долгосрочных темпов роста в прогнозах путем сопоставления их с экономическими и отраслевыми прогнозами; - используемой ставки дисконтирования. <p>В частности, мы пересчитали средневзвешенную стоимость капитала Группы с использованием сопоставимой рыночной информации.</p> <p>Мы привлекли наших специалистов по оценке для оказания нам помощи в оценке допущений и методологии, используемых Группой.</p>

**ПАО «ДВМП»**

Аудиторское заключение независимых аудиторов

Страница 3

Оценка способности Группы непрерывно продолжать свою деятельность в связи с пандемией коронавирусной инфекции

См. пояснение 2 (d) к консолидированной финансовой отчетности.

Ключевой вопрос аудита

Консолидированная финансовая отчетность Группы подготовлена на основе допущения о непрерывности деятельности.

В марте 2020 года Всемирная организация здравоохранения объявила о том, что распространение новой коронавирусной инфекции приобрело характер пандемии. Органами государственной власти Российской Федерации был принят ряд мер по сдерживанию распространения коронавирусной инфекции, включая закрытие границ, режим самоизоляции, ограничения на внутренние и внешние перевозки. В связи с этим в феврале-марте 2020 года произошло снижение объема перевозок Группы в и из Китая, которое было частично сбалансировано ростом объемов внутренних перевозок и перевалки грузов.

Оценка допущения о непрерывности деятельности Группы проводилась на основе прогнозов движения денежных средств, которые, по мнению руководства, подтверждают утверждение о том, что у Группы будет достаточно ресурсов для продолжения деятельности в обозримом будущем. Прогнозы отражают ряд сценариев, являющихся, по мнению руководства, возможными, таких как продолжающийся спад в объемах экспортно-импортных перевозок. Как указано в пояснении 2, в рамках данного анализа руководство также рассмотрело ряд мер, направленных на смягчение последствий нарушения нормальной хозяйственной деятельности и поддержание ликвидности Группы.

Использование Группой допущения о

Аудиторские процедуры в отношении ключевого вопроса аудита

Мы проанализировали оценку руководством допущения о непрерывности деятельности, в том числе оценку рисков хозяйственной деятельности и ликвидности в связи с распространением коронавирусной инфекции, а также программу дальнейших действий, планируемых для снижения выявленных рисков. В рамках данной процедуры мы также провели опрос президента и вице-президента по финансам Группы.

Мы оценили обоснованность ожидаемых прогнозов денежных потоков, проведя следующие процедуры:

- Тестирование основных допущений, использованных при формировании прогнозной финансовой информации для различных сценариев развития ситуации. В первую очередь, мы оценили прогнозируемые объемы перевозок и ставок по ним, подход к прогнозированию затрат в соответствии с нашим пониманием деятельности Компании, а также на основании общедоступных отраслевых/рыночных отчетов;

- Анализ чувствительности оценки возможности Группы непрерывно продолжать свою деятельность к изменениям в вышеуказанных ключевых допущениях, а также анализ наличия признаков предвзятости руководства при формировании данной оценки.

Мы оценили точность и полноту раскрытия информации в отношении оценки допущения о непрерывности деятельности, а также связанной с этим



ПАО «ДВМП»

Аудиторское заключение независимых аудиторов

Страница 4

Ключевой вопрос аудита	Аудиторские процедуры в отношении ключевого вопроса аудита
непрерывности деятельности является ключевым вопросом аудита в связи с высокой степенью управленческих суждений, необходимых при анализе данного допущения, а также в связи с неопределенностью, присущей прогнозированию и оценке влияния на финансовые показатели текущих условий ведения деятельности и мер, запланированных Группой.	неопределенности консолидированной отчетности Группы. в финансовой

Прочая информация

Руководство несет ответственность за прочую информацию. Прочая информация включает информацию, содержащуюся в годовом отчете Группы, но не включает консолидированную финансовую отчетность и наше аудиторское заключение о ней. Годовой отчет Группы, предположительно, будет нам предоставлен после даты настоящего аудиторского заключения.

Наше мнение о консолидированной финансовой отчетности не распространяется на прочую информацию, и мы не будем предоставлять вывода с обеспечением уверенности в какой-либо форме в отношении данной информации.

В связи с проведением нами аудита консолидированной финансовой отчетности наша обязанность заключается в ознакомлении с прочей информацией, когда она станет доступна, и рассмотрении при этом вопроса, имеются ли существенные несоответствия между прочей информацией и консолидированной финансовой отчетностью или нашими знаниями, полученными в ходе аудита, и не содержит ли прочая информация иных возможных существенных искажений.

**ПАО «ДВМП»**

Аудиторское заключение независимых аудиторов

Страница 5

Ответственность руководства и лиц, отвечающих за корпоративное управление, за консолидированную финансовую отчетность

Руководство несет ответственность за подготовку и достоверное представление указанной консолидированной финансовой отчетности в соответствии с МСФО и за систему внутреннего контроля, которую руководство считает необходимой для подготовки консолидированной финансовой отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

При подготовке консолидированной финансовой отчетности руководство несет ответственность за оценку способности Группы продолжать непрерывно свою деятельность, за раскрытие в соответствующих случаях сведений, относящихся к непрерывности деятельности, и за составление отчетности на основе допущения о непрерывности деятельности, за исключением случаев, когда руководство намеревается ликвидировать Группу, прекратить ее деятельность или когда у него отсутствует какая-либо иная реальная альтернатива, кроме ликвидации или прекращения деятельности.

Лица, отвечающие за корпоративное управление, несут ответственность за надзор за подготовкой консолидированной финансовой отчетности Группы.

Ответственность аудиторов за аудит консолидированной финансовой отчетности

Наша цель состоит в получении разумной уверенности в том, что консолидированная финансовая отчетность не содержит существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок, и в выпуске аудиторского заключения, содержащего наше мнение. Разумная уверенность представляет собой высокую степень уверенности, но не является гарантией того, что аудит, проведенный в соответствии с Международными стандартами аудита, всегда выявляет существенные искажения при их наличии. Искажения могут быть результатом недобросовестных действий или ошибок и считаются существенными, если можно обоснованно предположить, что в отдельности или в совокупности они могут повлиять на экономические решения пользователей, принимаемые на основе этой консолидированной финансовой отчетности.

В рамках аудита, проводимого в соответствии с Международными стандартами аудита, мы применяем профессиональное суждение и сохраняем профессиональный скептицизм на протяжении всего аудита. Кроме того, мы выполняем следующее:

- выявляем и оцениваем риски существенного искажения консолидированной финансовой отчетности вследствие недобросовестных действий или ошибок; разрабатываем и проводим аудиторские процедуры в ответ на эти риски; получаем аудиторские доказательства, являющиеся достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения. Риск необнаружения существенного искажения в результате недобросовестных действий выше, чем риск необнаружения существенного искажения в результате ошибки, так как недобросовестные действия могут включать сговор, подлог, умышленный пропуск, искаженное представление информации или действия в обход системы внутреннего контроля;

**ПАО «ДВМП»**

Аудиторское заключение независимых аудиторов

Страница 6

- получаем понимание системы внутреннего контроля, имеющей значение для аудита, с целью разработки аудиторских процедур, соответствующих обстоятельствам, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля Группы;
- оцениваем надлежащий характер применяемой учетной политики и обоснованность бухгалтерских оценок и соответствующего раскрытия информации, подготовленного руководством;
- делаем вывод о правомерности применения руководством допущения о непрерывности деятельности, а на основании полученных аудиторских доказательств – вывод о том, имеется ли существенная неопределенность в связи с событиями или условиями, в результате которых могут возникнуть значительные сомнения в способности Группы продолжать непрерывно свою деятельность. Если мы приходим к выводу о наличии существенной неопределенности, мы должны привлечь внимание в нашем аудиторском заключении к соответствующему раскрытию информации в консолидированной финансовой отчетности или, если такое раскрытие информации является ненадлежащим, модифицировать наше мнение. Наши выводы основаны на аудиторских доказательствах, полученных до даты нашего аудиторского заключения. Однако будущие события или условия могут привести к тому, что Группа утратит способность продолжать непрерывно свою деятельность;
- проводим оценку представления консолидированной финансовой отчетности в целом, ее структуры и содержания, включая раскрытие информации, а также того, представляет ли консолидированная финансовая отчетность лежащие в ее основе операции и события так, чтобы было обеспечено их достоверное представление;
- получаем достаточные надлежащие аудиторские доказательства, относящиеся к финансовой информации организаций или деятельности внутри Группы, чтобы выразить мнение о консолидированной финансовой отчетности. Мы отвечаем за руководство, контроль и проведение аудита Группы. Мы остаемся полностью ответственными за наше аудиторское мнение.

Мы осуществляем информационное взаимодействие с лицами, отвечающими за корпоративное управление, доводя до их сведения, помимо прочего, информацию о запланированном объеме и сроках аудита, а также о существенных замечаниях по результатам аудита, в том числе о значительных недостатках системы внутреннего контроля, которые мы выявляем в процессе аудита.

Мы также предоставляем лицам, отвечающим за корпоративное управление, заявление о том, что мы соблюдали все соответствующие этические требования в отношении независимости и информировали этих лиц обо всех взаимоотношениях и прочих вопросах, которые можно обоснованно считать оказывающими влияние на независимость аудиторов, а в необходимых случаях – о соответствующих мерах предосторожности.

Из тех вопросов, которые мы довели до сведения лиц, отвечающих за корпоративное управление, мы определяем вопросы, которые были наиболее значимыми для аудита консолидированной финансовой отчетности за текущий период и, следовательно, являются ключевыми вопросами аудита. Мы описываем эти вопросы в нашем аудиторском заключении, кроме случаев, когда публичное раскрытие информации об этих вопросах запрещено законом или нормативным актом или когда

**ПАО «ДВМП»**

Аудиторское заключение независимых аудиторов

Страница 7

в крайне редких случаях мы приходим к выводу о том, что информация о каком-либо вопросе не должна быть сообщена в нашем заключении, так как можно обоснованно предположить, что отрицательные последствия сообщения такой информации превысят общественно значимую пользу от ее сообщения.

Руководитель задания, по результатам которого выпущено настоящее аудиторское заключение независимых аудиторов:

Людмила Климанова

Акционерное общество «КПМГ»
Москва, Россия

20 мая 2020 года

Консолидированный отчет о финансовом положении на 31 декабря 2019 года

	Пояснение	31.12.19	31.12.19
			млн руб.
Активы			
Внеоборотные активы			
Флот	5	4 982	5 677
Подвижной состав и прочие основные средства	6	24 067	29 827
Гудвилл	4	6 418	8 493
Инвестиции в ассоциированные и совместные предприятия	7	68	141
Прочие внеоборотные активы	9	1 584	1 042
Итого внеоборотных активов		37 119	45 180
Оборотные активы			
Запасы	8	1 046	1 085
Дебиторская задолженность	9	10 542	10 367
Прочие оборотные активы	9	52	665
Денежные средства и их эквиваленты	9	1 232	3 313
Активы, предназначенные для продажи	19	11 336	217
Итого оборотных активов		24 208	15 647
Итого активов		61 327	60 827
Капитал и обязательства			
Капитал			
Акционерный капитал	12	2 951	2 951
Эмиссионный доход		23 697	23 697
(Непокрытый убыток) / нераспределенная прибыль		(908)	1 312
Резервы		(22 255)	(26 518)
Итого капитала, принадлежащего собственникам Компании		3 485	1 442
Доли неконтролирующих участников		2 124	1 734
Всего капитала		5 609	3 176
Долгосрочные обязательства			
Долгосрочные кредиты и займы и обязательства по финансовой аренде	10	26 741	40 952
Обязательства по аренде, за вычетом краткосрочной части	2,10	2 881	-
Отложенное налоговое обязательство	11	1 496	1 348
Прочие долгосрочные обязательства		192	200
Итого долгосрочных обязательств		31 310	42 500
Краткосрочные обязательства			
Кредиторская задолженность	9	10 666	10 456
Краткосрочные кредиты и займы и обязательства по финансовой аренде	10	6 145	4 695
Обязательства по аренде, краткосрочная часть	2,10	343	-
Обязательства, предназначенные для продажи	19	7 254	-
Итого краткосрочных обязательств		24 408	15 151
Итого обязательств		55 718	57 651
Итого капитала и обязательств		61 327	60 827

М. В. Сахаров, Президент
Дата: 20 мая 2020 года

Л. Г. Звягинцев, Вице-президент по финансам

Консолидированный отчет о прибылях и убытках за год, закончившийся 31 декабря 2019 года

	Пояснение	2019	2018
		млн руб.	
Выручка	14	56 673	56 993
Операционные расходы	15	(37 279)	(39 634)
Валовая прибыль до учета амортизации		19 394	17 359
Амортизация	5,6	(3 485)	(2 480)
Административные расходы	16	(7 341)	(6 983)
(Обесценение)/восстановление убытка от обесценения активов	17	(141)	124
Прочие (расходы)/доходы, нетто		(123)	314
Прибыль от операционной деятельности		8 304	8 334
Финансовые доходы	18	77	4 707
Финансовые расходы	18	(7 450)	(5 148)
Результат от вычития дочерних и ассоциированных компаний		-	816
Прочие не операционные расходы		(268)	(417)
Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия	7	77	1 662
Прибыль до налогообложения		740	9 954
Расходы по налогу на прибыль	11	(2 582)	(2 945)
(Убыток)/прибыль за год		(1 842)	7 009
Причитающиеся:			
Акционерам Компании		(2 232)	6 723
Держателям неконтролирующих долей участия		390	286
(Убыток)/прибыль на акцию (в рублях)	20	(0,756)	2,278

Консолидированный отчет о совокупном доходе за год, закончившийся 31 декабря 2019 года

	2019	2018
		млн руб.
(Убыток)/прибыль за год	(1 842)	7 009
Прочий совокупный доход/(убыток)		
Статьи, которые не будут впоследствии реклассифицированы в состав прибыли или убытка:		
Доля в прочем совокупном доходе объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия	-	56
Влияние пересчета валют	4 330	(7 851)
Переоценка флота	(52)	196
Амортизация резерва по переоценке флота	(11)	-
Начисление отложенного налога при переоценке флота	10	(39)
Прочий совокупный доход/(убыток) за год	4 277	(7 638)
Общий совокупный доход/(убыток) за год	2 435	(629)
Общий совокупный доход/(убыток), причитающийся:		
Акционерам Компании	2 045	(915)
Держателям неконтролирующих долей участия	390	286

Консолидированный отчет об изменениях в капитале за год, закончившийся 31 декабря 2019 года

	Акционерный капитал (Поясн. 12)	Эмиссионный доход
Остаток на 1 января 2018 года	2 951	23 697
Прибыль за год	—	—
Прочий совокупный убыток		
Влияние пересчета валют	—	—
Доля в совокупном доходе объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия	—	—
Переоценка флота	—	—
Выбытие резерва по переоценке флота	—	—
Начисление отложенного налога при переоценке флота	—	—
Итого прочий совокупный убыток	—	—
Общий совокупный убыток за год	—	—
Операции с собственниками, отраженные непосредственно в составе капитала		
Приобретение неконтролирующих долей без изменения контроля	—	—
Итого по операциям с собственниками	—	—
Остаток на 31 декабря 2018 года	2 951	23 697
Остаток на 1 января 2019 года	2 951	23 697
Убыток за год	—	—
Прочий совокупный доход		
Влияние пересчета валют	—	—
Переоценка флота	—	—
Выбытие резерва по переоценке флота	—	—
Амортизация резерва по переоценке флота	—	—
Начисление отложенного налога при переоценке флота	—	—
Итого прочий совокупный доход за год	—	—
Общий совокупный доход	—	—
Операции с собственниками, отраженные непосредственно в составе капитала		
Дивиденды выплаченные	—	—
Итого по операциям с собственниками	—	—
Остаток на 31 декабря 2019 года	2 951	23 697

Наличие нераспределенной прибыли Компании для выплаты акционерам определяется Уставом Компании и законодательством Российской Федерации и не соответствует цифрам, представленным выше. Нераспределенная прибыль Компании, имеющаяся в наличии для распределения, в соответствии с российскими стандартами бухгалтерского учета по состоянию на 31 декабря 2019 года составляла 0 руб. (по состоянию на 31 декабря 2018 года: 0 руб.).

Капитал, принадлежащий собственникам Компании					
(Непокрытый убыток)/ нераспределенная прибыль	Резерв по переоценке	Резерв накопленных курсовых разниц при пересчете из другой валюты	Итого	Часть, принадлежащая держателям неконтролирующих долей участия	Итого капитала
млн руб.					
(5 483)	32	(18 828)	2 369	785	3 154
6 723	–	–	6 723	286	7 009
–	26	(7 877)	(7 851)	–	(7 851)
56	–	–	56	–	56
–	196	–	196	–	196
28	(28)	–	–	–	–
–	(39)	–	(39)	–	(39)
84	155	(7 877)	(7 638)	–	(7 638)
6 807	155	(7 877)	(915)	286	(629)
(12)	–	–	(12)	663	651
(12)	–	–	(12)	663	651
1 312	187	(26 705)	1 442	1 734	3 176
1 312	187	(26 705)	1 442	1 734	3 176
(2 232)	–	–	(2 232)	390	(1 842)
–	(17)	4 347	4 330	–	4 330
–	(52)	–	(52)	–	(52)
–	(11)	–	(11)	–	(11)
14	(14)	–	–	–	–
–	10	–	10	–	10
14	(84)	4 347	4 277	–	4 277
(2 218)	(84)	4 347	2 045	390	2 435
(2)	–	–	(2)	–	(2)
(2)	–	–	(2)	–	(2)
(908)	103	(22 358)	3 485	2 124	5 609

Консолидированный отчет о движении денежных средств за год, закончившийся 31 декабря 2019 года

	Поясн.	2019	2018
		млн руб.	
Денежные средства от операционной деятельности			
(Убыток)/прибыль за год		(1 842)	7 009
Корректировки:			
Амортизация		3 485	2 480
Обесценение/(восстановление) убытков от обесценения		141	(124)
Прибыль от реализации основных средств		(123)	(605)
Убыток/(прибыль) по курсовым разницам		2 713	(4 391)
Чистые финансовые расходы		4 660	4 832
Результат от выбытия дочерних и ассоциированных компаний		-	(816)
Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия		(77)	(1 662)
Расходы по налогу на прибыль		2 582	2 945
Прочие доходы и расходы		(77)	132
Денежные средства от операционной деятельности до учета изменений в оборотном капитале и резервах		11 462	9 800
Изменение запасов		39	(314)
Изменение торговой и прочей дебиторской задолженности		448	(2 829)
Изменение торговой и прочей кредиторской задолженности		(387)	1 028
Денежные средства от операционной деятельности до уплаты налога на прибыль		11 562	7 685
Налог на прибыль уплаченный		(2 688)	(1 787)
Денежные средства, полученные от операционной деятельности, нетто		8 874	5 898
Денежные средства от инвестиционной деятельности			
Приобретение подвижного состава и прочих основных средств	6	(2 862)	(4 657)
Выручка от продажи прочих основных средств		1 588	1 798
Приобретение судов	5	(701)	(411)
Выручка от продажи судов	5	610	88
Расходы на ремонт в сухих доках	5	(275)	(236)
Приобретение дочернего общества, за вычетом приобретенных денежных средств		-	(732)
Выбытие дочернего общества, за вычетом выбывших денежных средств		-	234
Выбытие ассоциированной компании		-	14 625
Выбытие/(приобретение) прочих инвестиционных активов, нетто		514	(561)
Дивиденды полученные		92	912
Движение денежных средств ограниченного пользования		-	614
Проценты полученные		51	75
Денежные средства, (использованные в) / полученные от инвестиционной деятельности, нетто		(983)	11 749
Денежные средства от финансовой деятельности			
Получение кредитов и займов		-	500
Погашение кредитов и займов и обязательств по финансовой аренде		(3 731)	(10 140)
Погашение обязательств по аренде		(1 139)	-
Погашение облигаций		(120)	(3 997)
Проценты и комиссии уплаченные		(4 872)	(6 060)
Дивиденды выплаченные		(2)	-
Приобретение неконтролирующих долей		-	(28)
Денежные средства, использованные в финансовой деятельности, нетто		(9 864)	(19 725)
Влияние изменений валютных курсов на денежные средства и их эквиваленты		108	(320)
Чистое уменьшение денежных средств и их эквивалентов		(2 081)	(2 398)
Денежные средства и их эквиваленты на 1 января		3 313	5 711
Денежные средства и их эквиваленты на 31 декабря	9	1 232	3 313

Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся 31 декабря 2019 года

1. Организация и направления деятельности

Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство» (ПАО «ДВМП» или Компания) было приватизировано и получило статус акционерного общества в соответствии с законодательством Российской Федерации 3 декабря 1992 года. Юридический адрес и место осуществления деятельности Компании: 115035 Российская Федерация, г. Москва, ул. Садовническая, 75.

По состоянию на 31 декабря 2019 года основными инвесторами, имеющими косвенное владение, являлись: З.Г. Магомедов – 32.5 % акций ПАО «ДВМП», Группа TPG – 17.4 % акций ПАО «ДВМП», Группа GHP – 23.8 % акций ПАО «ДВМП».

Основным направлением деятельности Группы традиционно являлась перевозка грузов (судовладение, оперативное управление морскими судами, отфрахтование и линейные контейнерные перевозки). В последние годы ПАО «ДВМП» было трансформировано в интермодальную логистическую группу, ориентированную на оказание услуг в России и предлагающую полный спектр логистических решений, объединяющих возможности морского, железнодорожного и автомобильного транспорта и портовые услуги.

2. Принципы подготовки консолидированной финансовой отчетности

(а) Основные принципы подготовки финансовой отчетности

Настоящая консолидированная финансовая отчетность подготовлена в соответствии с требованиями Международных стандартов финансовой отчетности (далее – «МСФО») и в соответствии с требованиями Федерального Закона № 208-ФЗ «О консолидированной финансовой отчетности».

Группа дополнительно составляет консолидированную финансовую отчетность на английском языке в соответствии с требованиями МСФО.

Это первый комплект годовой финансовой отчетности Группы, подготовленной с применением требований МСФО (IFRS) 16 «Аренда».

МСФО (IFRS) 16 «Аренда» отменяет классификацию аренды в качестве операционной или финансовой, как это предусматривается МСФО (IAS) 17, и вместо этого вводит единую модель учета операций аренды для арендаторов. Арендаторы признают: (а) активы в форме права пользования и обязательства в отношении всех договоров аренды со сроком действия более 12 месяцев, за исключением случаев, когда стоимость объектов аренды (базового актива) является незначительной; и (б) амортизацию объектов аренды отдельно от процентов по арендным обязательствам в консолидированном отчете о прибылях и убытках. Актив в форме права пользования первоначально оценивается по первоначальной стоимости, составляющей первоначальную величину обязательства по аренде с корректировкой на величину арендных платежей, сделанных на дату начала аренды или до такой даты, увеличенной на понесенные первоначальные прямые затраты и оценочную величину затрат, которые возникнут при демонтаже и перемещении базового актива, восстановлении базового актива или участка, на котором он располагается, за вычетом полученных стимулирующих платежей по аренде. Активы в форме права пользования амортизируются на более короткий срок между сроком аренды и сроком полезного использования арендуемого актива. В последующем актив в форме права пользования учитывается по первоначальной стоимости за вычетом накопленной амортизации и убытков от обесценения, и корректируется для отражения определенных переоценок обязательства по аренде.

Обязательство по аренде оценивается по приведенной стоимости арендных платежей, которые еще не осуществлены на дату признания договора аренды. Арендные платежи дисконтируются с использованием или вмененной ставки, или ставки привлечения дополнительных заемных средств арендатором. Балансовая стоимость обязательства по аренде впоследствии увеличивается на сумму процентов по этому обязательству и уменьшается на сумму

осуществленных арендных платежей. Она переоценивается в случае изменения в будущих арендных платежах, вызванного изменением индекса или ставки, изменением расчетной оценки суммы, ожидаемой к уплате по гарантии остаточной ценности, или, по ситуации, изменениями в оценке наличия достаточной уверенности в том, что опцион на покупку актива или на продление аренды будет исполнен, или в том, что опцион на прекращение аренды не будет исполнен.

Группа применила МСФО (IFRS) 16, используя модифицированный ретроспективный подход, в соответствии с которым суммарный эффект от первоначального применения стандарта признается в составе нераспределенной прибыли на 1 января 2019 года. Соответственно, сравнительная информация, представленная за 2018 год, не пересчитывалась – т.е. она представлена в том виде, в котором она представлялась ранее в соответствии с МСФО (IAS) 17 и соответствующими разъяснениями.

При переходе на МСФО (IFRS) 16 Группа решила воспользоваться упрощением практического характера, позволяющим не пересматривать результаты ранее проведенной оценки операций с целью выявления аренды. Группа применила МСФО (IFRS) 16 только к тем договорам, которые ранее были идентифицированы как договоры аренды. Договоры, которые не были идентифицированы как договоры аренды в соответствии с МСФО (IAS) 17 и КР МСФО (IFRIC) 4, не переоценивались. Соответственно, определение аренды в соответствии с МСФО (IFRS) 16 было применено только к договорам, заключенным или измененным 1 января 2019 года или после этой даты.

Группа признает активы в форме права пользования на дату первоначального применения для аренды, ранее классифицированной как операционная аренда с применением МСФО (IAS) 17 «Аренда», в сумме, равной обязательству по аренде, с корректировкой на величину заранее осуществленных или начисленных арендных платежей в связи с такой арендой, которая признана в консолидированном отчете о финансовом положении непосредственно до даты первоначального применения.

Группа отражает права пользования в составе подвижного состава и прочих основных средств в консолидированном отчете о финансовом положении.

МСФО (IFRS) 16 «Аренда» в отношении учета аренды у арендодателя, по сути, сохраняет требования к учету, предусмотренные МСФО (IAS) 17 «Аренда». Таким образом, арендодатель продолжает классифицировать договоры аренды в качестве операционной или финансовой аренды и, соответственно, по-разному отражать их в консолидированной финансовой отчетности.

Аренда – Группа Арендатор

По состоянию на 1 января 2019 года Группа признала активы в форме права пользования в размере, соответствующем обязательствам по аренде в сумме 4 603 млн руб. Ставки дисконтирования, примененные в отношении обязательства по аренде на 1 января 2019 года, составили диапазон от 12 % до 17 % по различным видам договоров.

Активы, полученные по договорам аренды, которые были определены как финансовый лизинг согласно положениям МСФО (IAS) 17, на дату применения МСФО (IFRS) 16 и 31 декабря 2019 года представляли собой подвижной состав балансовой стоимостью 8 016 млн руб. и 1 149 млн руб. соответственно и технику, оборудование и прочие основные средства балансовой стоимостью 439 млн руб. и 464 млн руб. соответственно. Группа не проводила пересчета стоимости указанных активов и связанных с ними обязательств на дату применения МСФО (IFRS) 16.

При применении МСФО (IFRS) 16 «Аренда» впервые при определении аренды Группа применяет следующие упрощения практического характера:

- использование единой ставки дисконтирования для портфеля договоров аренды с аналогичными характеристиками;
- учет операционной аренды с оставшимся сроком аренды менее 12 месяцев по состоянию на 1 января 2019 года в качестве краткосрочной аренды;
- учет операционной аренды по арендуемым активам с низкой стоимостью по состоянию на 1 января 2019 года в качестве аренды, в которой базовый актив имеет низкую стоимость;
- не выделять неарендные компоненты в договорах тайм-чартера, в которых Группа выступает арендатором и учитывать данные договоры как единый арендный компонент

Группа арендует земельные участки, флот, железнодорожные подъездные пути, подвижной состав, погрузочно-разгрузочную технику, причалы и контейнеры. Оставшийся срок действия соответствующих договоров аренды по состоянию на 31 декабря 2019 года составляет от 1 года до 44 лет. Группа провела проверку на обесценение активов в форме права пользования на дату первого применения стандарта и 31 декабря 2019 года и не выявила индикаторов обесценения.

По состоянию на 31 декабря 2019 года будущие арендные платежи Группы по договорам аренды, заключенным на срок менее 12 месяцев, составили 517 млн руб.

Ниже представлена информация о балансовой стоимости активов в форме права пользования:

	Здания и инфраструктура	Подвижной состав	Прочие основные средства	Итого
Балансовая стоимость				
На 1 января 2019 года	1 291	10 741	1 026	13 058
На 31 декабря 2019 года	1 103	1 195	816	3 114

Обязательства по аренде

Обязательства по договорам аренды по состоянию на 31 декабря 2019 года составили:

	млн руб.
31 декабря 2019 года	
Баланс на 1 января 2019 года	11 051
Заключение новых договоров	547
Прекращение договоров	(157)
Переведено в обязательства, предназначенные для продажи	(7 020)
Процентные расходы по обязательствам по аренде	1 454
Арендные платежи за период	(2 593)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	(58)
	3 224
31 декабря 2019 года	
Краткосрочные обязательства по аренде	343
Долгосрочные обязательства по аренде, за вычетом краткосрочной части	2 881
	3 224

Обязательства по договорам аренды по состоянию на 31 декабря 2019 года включают:

Обязательства по договорам аренды, которая до 1 января 2019 года признавалась операционной до вступления в силу МСФО (IFRS) 16	1 557
Обязательства по договорам аренды, которая до 1 января 2019 года признавалась финансовой	1 667
	3 224

В приведенной ниже таблице представлены относящиеся к аренде расходы, признанные за 2019 год, в консолидированном отчете о прибылях и убытках:

	2019
	млн руб.
Амортизация активов в форме права пользования	1 359
Процентные расходы по обязательствам по аренде	1 454
Расход по договорам краткосрочной аренды и договорам аренды с низкой стоимостью, которые освобождены от необходимости признания по МСФО (IFRS) 16 «Аренда»	2 083
	31 декабря 2019 года
	млн руб.
Величина будущих арендных платежей по операционной аренде по состоянию на 31 декабря 2018 года, раскрытая в консолидированной финансовой отчетности Группы	9 130
Дисконтированная с использованием ставки привлечения дополнительных заемных средств на 1 января 2019 года	(4 375)
Обязательства по аренде, признанные по состоянию на 31 декабря 2018 года	6 448
Освобождение, касающееся признания договоров аренды, где срок аренды на момент перехода составляет менее 12 месяцев	(152)
Обязательства по аренде, признанные на 1 января 2019 года	11 051

Аренда – Группа арендодатель

Доходы от переданных в аренду собственных основных средств составили 2 227 млн руб. за 2019 год и были отражены в составе прочей выручки (пояснение 14). Субаренда активов в форме права пользования в Группе отсутствует.

Использование расчетных оценок

Группа использует следующие суждения при оценке:

Сроки аренды. Срок аренды, как правило, соответствует нерасторгаемому сроку договора. В отношении некоторых договоров аренды, в которых Группа является арендатором, Группа применила суждение, чтобы определить срок аренды исходя из продолжительности периода, на протяжении которого договор обеспечен защитой. Группа считает, что защищенность аренды обеспечивается договором (включая его положения о штрафах), заключенном в письменной форме, в сочетании с применимыми нормами законодательства, касающимися прав на продление или прекращение аренды (в частности, о преимущественных правах арендатора на продление аренды). Однако Группа определила, что ее преимущественное право на продление аренды само по себе не может рассматриваться как действительное в тех случаях, когда арендодатель может отказать Группе в ее просьбе продлить аренду. Как следствие, применительно к договорам аренды, в которых установлен короткий срок действия (менее 12 месяцев), когда Группа имеет преимущественное право на продление аренды в соответствии с законодательством, но арендодатель вправе ответить отказом на запрос Группы о продлении аренды, Группа определила, что срок аренды не превышает срок действия, указанный в договоре.

Группа рассматривает договор аренды как возобновляемый, когда договор предусматривает автоматическую пролонгацию аренды. В отношении таких договоров Группа определяет срок, обеспеченный защитой, с учетом экономики договора, принимая во внимание более чем незначительные потери для расторгающей стороны.

Ставки дисконтирования. При расчете приведенной стоимости арендных платежей в качестве ставки дисконтирования используется ставка привлечения дополнительных заемных средств арендатором. Ставка дисконтирования определяется для каждого актива, основываясь на ставке привлечения дополнительных заемных средств на начало договора.

Следующие поправки к стандартам и разъяснения, как ожидается, не окажут значительного влияния на консолидированную финансовую отчетность Группы:

- Поправки к ссылкам на Концептуальные основы финансовой отчетности в стандартах МСФО
- Определение бизнеса (поправки к МСФО (IFRS) 3)
- Определение понятия «значительный» (поправки к МСФО (IAS) 1 и МСФО (IAS) 8)

- МСФО (IFRS) 17 «Договоры страхования»
- Реформа сопоставления процентных ставок (поправки к МСФО (IFRS) 9, МСФО (IAS) 39, МСФО (IFRS) 7).

(b) Принципы консолидации

Настоящая консолидированная финансовая отчетность включает отчетность ПАО «ДВМП» и его дочерних предприятий.

Дочерние предприятия

Дочерними являются предприятия, контролируемые Группой. Предприятие является контролируемым в том случае, если Группа подвергается рискам, связанным с переменным доходом от участия в объекте инвестиций, или имеет право на получение такого дохода, а также возможность влиять на доход при помощи осуществления своих полномочий в отношении объекта инвестирования. При оценке наличия контроля в расчет принимаются потенциальные права голосования, если лежащие в их основе инструменты могут быть исполнены в текущий момент времени. Финансовая отчетность дочерних предприятий включается в консолидированную финансовую отчетность с даты фактического установления такого контроля до даты его фактического прекращения. При необходимости в учетную политику дочерних предприятий были внесены изменения с целью приведения ее в соответствие с учетной политикой Группы.

Операции, исключаемые при консолидации.

При подготовке консолидированной финансовой отчетности исключаются остатки по расчетам и операции внутри Группы, а также нереализованные доходы и расходы по таким операциям. Нереализованная прибыль, возникшая по результатам операций с объектами инвестирования, учитываемыми методом долевого участия, исключается пропорционально доле Группы в таких объектах. Нереализованные убытки исключаются аналогично нереализованной прибыли, за исключением тех случаев, когда имеются признаки обесценения.

Основные дочерние предприятия Группы

Наименование компании	Страна регистрации	Доля участия на 31.12.19 и 31.12.18	Вид деятельности
Bodyguard Shipping Company Limited	Кипр	100 %	Владение морскими судами
Diataxis Shipping Company Limited	Кипр	100 %	Владение морскими судами
Yerakas Shipping Company Limited	Кипр	100 %	Владение морскими судами
Marview Shipping Company Limited	Кипр	100 %	Владение морскими судами
Astro-Moon Shipping Company Limited	Кипр	100 %	Владение морскими судами
Anouko Shipping Company Limited	Кипр	100 %	Владение морскими судами
Seamore Shipping Company Limited	Кипр	100 %	Владение морскими судами
FESCO China Logistics	Китай	100 %	Транспортно-экспедиционные услуги
ООО «Фирма «Трансгарант»	Россия	100 %	Холдинговая компания группы по оказанию транспортных услуг
ООО «ФИТ»	Россия	100 %	Транспортно-экспедиционные услуги
ПАО «ВМТП»	Россия	95 %	Коммерческий порт
ООО «Дальрефтранс»	Россия	100 %	Транспортно-экспедиционные услуги
FESCO Ocean Management Limited	Кипр	100 %	Грузоперевозки

(c) Наиболее важные бухгалтерские расчетные оценки и профессиональные суждения, используемые при применении учетной политики

Подготовка консолидированной финансовой отчетности в соответствии с МСФО требует от руководства применения профессиональных суждений, использования оценок и допущений, которые влияют на использование принципов учетной политики и отражаемые суммы активов, обязательств, доходов и расходов. Фактические результаты могут отличаться от использованных оценок.

Допущения и сделанные на их основе расчетные оценки постоянно анализируются на предмет необходимости их изменения. Изменения в расчетных оценках признаются в том периоде, в котором оценки были пересмотрены, а также в каждом будущем периоде, в котором изменение той или иной оценки окажет влияние на данные финансовой отчетности.

В следующих пояснениях представлена информация о наиболее важных суждениях, сформированных в процессе применения положений учетной политики, которые оказывают наиболее значительное влияние на суммы, отраженные в консолидированной финансовой отчетности:

1. Обесценение гудвилла и основных средств, см. пояснения 4 и пояснения 5,6;
2. Определение справедливой стоимости флота Группы, см. пояснение 5;
3. Допущение непрерывности деятельности, см. пояснение 2 (d);
4. Использование расчетных оценок для определения активов в форме права пользования и обязательств по аренде 2 (a).

(d) Принцип непрерывности деятельности

На текущий момент Группа завершила реструктуризацию своих обязательств по российским рублевым облигациям и сократила консолидированный долг по кредитным договорам без учета обязательства по аренде до 32 886 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2019 года.

Несмотря на понесенный Группой убыток за 2019 год, в сумме 1 842 млн руб., операционная прибыль за указанный период составила 8 304 млн руб. и денежные потоки от операционной деятельности – 8 483 млн руб.

В рамках подготовки консолидированной финансовой отчетности и анализа позиции ликвидности Группы руководство провело подробный анализ ее денежных потоков за период с начала 2020 года по 2023 год, чтобы определить ее способность обслуживать свои существующие долговые обязательства в течение следующих 12 месяцев и в обозримом будущем. Денежные потоки Группы существенно зависят от таких макроэкономических параметров, как курсы валют и баланс экспорта и импорта. В первом квартале 2020 года глобальная экономика столкнулась с существенной турбулентностью в связи со вспышками коронавируса, который в марте 2020 года был объявлен Всемирной организацией здравоохранения как носящий характер пандемии. В ответ на потенциально серьезную угрозу органами власти Российской Федерации и других стран приняты меры по сдерживанию распространения коронавирусной инфекции, включая введение ограничений по пересечению границ, введение карантинных мер и рекомендации предприятиям о переводе сотрудников в режим удаленной работы.

В связи с вышеуказанным, мировой спрос на нефть резко снизился, что, вместе с прочими факторами, привело к резкому падению цен на нефть и финансовых индексов, а также ослаблению курса рубля. В апреле 2020 года крупнейшие мировые производители нефти, включая Россию, договорились о рекордном сокращении добычи сырой нефти для стабилизации нефтяного рынка, что тем не менее не привело к уменьшению давления на цены на нефть на дату подготовки консолидированной финансовой отчетности. Указанные факторы также привели к колебаниям объемов перевозок и перевалки грузов, осуществляемых Группой, в феврале – марте 2020 года, включая временное снижение объемов перевозки в Китай, частично компенсированное ростом по другим направлениям.

В настоящий момент Группа находится в процессе оценки дальнейшего возможного влияния изменения экономической ситуации в 1 квартале 2020 года на ее дальнейшую производственную деятельность, принимает все необходимые меры для развития бизнеса и поддержания устойчивого финансового положения, прорабатывает различные способы привлечения клиентов и новых видов грузов, оптимизирует направления перевозок и расходы. Руководство также планирует провести актуализацию бюджетов по мере стабилизации ситуации в течение следующих 2–3 месяцев. На фоне вышеуказанных событий и принимая во внимание прогнозное снижение ВВП в течение 2020 года руководство Общества предполагает возникновение колебаний общих объемов контейнерных перевозок и перевалки грузов в течение 2020 года и ставок по ним, возможного увеличение доли затрат на порожние пробеги в связи с нестабильностью баланса экспорта и импорта. Данные колебания могут быть разнонаправленными и зависят от направлений перевозок и типов перевозимых грузов.

Общество ожидает, что указанные риски будут нивелированы эффектом ослабления курса рубля к доллару, который приведет к росту доходности интермодальных дальневосточных перевозок, и введением карантинных мер, которые повышают конкурентоспособность контейнерных сервисов дочерних компаний Группы. Группа

рассматривает ряд стресс-сценариев динамики объемов перевозок и перевалки грузов в корреляции с прогнозом по изменению ВВП и текущего курса рубля, а также с учетом структуры оказываемых Группой услуг. На основании прогноза, построенного на базе исторической динамики объемов рынка в 2020 году на уровне 2014–2015 годов и с учетом цикличности рынка контейнерных перевозок, которую он исторически показывал в кризисные периоды, Группа ожидает, что сможет выполнять свои обязательства в срок и полностью в течение 2020–2021 годов. В случае существенной продолжающей негативной динамики баланса экспорта и импорта или несоответствия фактической динамики объема рынка и ставок по услугам Группы прогнозу руководства, Группа может столкнуться с недостатком ликвидности начиная с 2021 года. С целью снижения кредитных и рыночных рисков руководство Группы в настоящее время проводит переговоры с кредиторами с целью управления ликвидностью и прорабатывает иные мероприятия по оптимизации и планированию затрат, оптимизации распределения парка подвижного состава и контейнеров Группы по направлениям.

С учетом проведенных на текущий момент действий у руководства есть разумное ожидание того, что у Группы есть достаточные ресурсы для достижения целевых денежных потоков или, при необходимости, согласования приемлемых условий по существующим кредитным соглашениям и, следовательно, для ведения деятельности на непрерывной основе в обозримом будущем.

Данная консолидированная финансовая отчетность была подготовлена на основе принципа непрерывности деятельности.

3. Учетная политика

Существенные положения учетной политики раскрыты в соответствующих пояснениях к консолидированной финансовой отчетности и в этом пояснении. Существенные положения учетной политики, принятые Группой, применялись последовательно с положениями предыдущего периода, принимая во внимание новые и пересмотренные стандарты, обязательные к применению с 1 января 2019 года.

Настоящая консолидированная финансовая отчетность подготовлена в соответствии с принципом учета по первоначальной (исторической) стоимости. Суда Группы отражены по справедливой стоимости на каждую отчетную дату на основании оценки независимого профессионального оценщика (см. пояснение 5). Накопленная амортизация на дату переоценки исключается против балансовой стоимости актива, а остаточная стоимость пересчитывается до переоцененной суммы актива.

Функциональная валюта и валюта представления отчетности

Валютой представления, которая использовалась при подготовке настоящей консолидированной финансовой отчетности, является российский рубль (далее – рубль или руб.).

Функциональной валютой каждого предприятия Группы является валюта основной экономической зоны, в которой оно осуществляет свою деятельность.

Результаты и финансовое положение каждого предприятия Группы, функциональная валюта которого отличается от рублей, пересчитываются в валюту представления отчетности следующим образом:

- I. активы и обязательства на каждую отчетную дату пересчитываются по обменному курсу на конец отчетного периода;
- II. прибыль и расходы по каждому отчету о прибылях и убытках пересчитываются по среднему обменному курсу (если это среднее значение является обоснованной приближенной оценкой курсов, действовавших на даты совершения операций; в противном случае прибыль и расходы пересчитываются на даты совершения операций);
- III. все результирующие курсовые разницы отражаются в качестве отдельного компонента капитала. При продаже зарубежного предприятия (как частичной, так и полной) соответствующие суммы, отраженные в резерве накопленных курсовых разниц от пересчета операций в иностранной валюте, переносятся в отчет о прибылях и убытках.

Курсовые прибыли и убытки, которые возникают в связи с монетарной статьей, подлежащей получению от зарубежного предприятия или выплате ему, осуществление расчетов по которым ни планируется, ни ожидается в обозримом будущем, считаются частью чистой инвестиции в зарубежное предприятие и отражаются непосредственно в составе собственного капитала.

Ни одно из предприятий Группы не имеет функциональной валюты, которая является валютой гиперинфляционной экономики. Все числовые показатели в российских рублях округлены с точностью до миллиона.

Официальный обменный курс, установленный Центральным банком Российской Федерации, на 31 декабря 2019 года: 1 долл. США = 61.9057 руб. (на 31 декабря 2018 года 1 долл. США = 69.4706 руб.)

4. Гудвилл

Гудвилл представляет собой превышение стоимости приобретения над справедливой стоимостью доли Группы в чистых идентифицируемых активах приобретаемого дочернего предприятия на дату приобретения. Гудвилл при приобретении дочерних предприятий ежегодно проверяется на предмет обесценения и отражается по фактической стоимости за вычетом накопленных убытков от обесценения.

Отрицательный гудвилл (превышение справедливой стоимости доли в чистых активах над уплаченным возмещением) отражается в отчете о прибылях и убытках. Любое превышение возмещения, уплаченного в целях приобретения неконтролирующей доли участия, над балансовой стоимостью неконтролирующей доли участия отражается в составе собственного капитала.

Согласно учетной политике Группы каждый актив или единица, генерирующая денежные потоки, анализируется на каждую отчетную дату для выявления признаков их возможного обесценения. При наличии таких признаков рассчитывается величина возмещаемой суммы соответствующего актива и при превышении балансовой суммы над возмещаемой суммой признается убыток от обесценения на величину превышения. Возмещаемая величина актива или денежно генерирующей группы активов определяется по наибольшей из справедливой стоимости за вычетом затрат на продажу или ценности использования этого актива (единицы).

Справедливая стоимость определяется как цена, которая была бы получена при продаже актива или уплачена при передаче обязательства в ходе обычной сделки между участниками рынка на дату оценки, обычно определяемая как приведенная стоимость будущих потоков денежных средств, которые предполагается получать при непрерывном использовании актива, включая проекты по расширению и его конечное выбытие.

Ценность использования также обычно определяется как приведенная стоимость будущих потоков денежных средств, но только тех из них, которые предполагается получать от непрерывного использования актива в его текущем виде и от конечного выбытия.

	Валовая сумма	Накопленный убыток от обесценения	Балансовая стоимость
	млн руб.		
На 1 января 2018 года	11 618	(3 175)	8 443
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	50	-	50
На 31 декабря 2018 года	11 668	(3 175)	8 493
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	(47)	-	(47)
Переведено в активы, предназначенные для продажи (пояснение 19)	(2 028)	-	(2 028)
На 31 декабря 2019 года	9 593	(3 175)	6 418

Гудвилл распределяется на группы единиц, генерирующих потоки денежных средств (ЕГДП), которые представляют собой самый нижний уровень в организационные структуры Группы, в отношении которого руководство отслеживает информацию о гудвилле для целей внутренней отчетности.

Балансовая стоимость гудвилла за вычетом обесценения, отнесенная на каждую ЕГДП, представлена ниже:

	31.12.19	31.12.18
	млн руб.	
ООО «ФИТ» и его дочерние предприятия	115	115
FESCO ESF Limited и его дочерние предприятия	324	371
ПАО «ВМТП» и его дочерние предприятия	5 979	5 979
ООО «Транс – Грейн» (пояснение 19)	-	2 028
	6 418	8 493

Возмещаемая стоимость актива или единицы, генерирующей потоки денежных средств, представляет собой стоимость в использовании и определяется на основе дисконтированных денежных потоков. Данные расчеты выполняются на базе прогнозов потоков денежных средств с учетом налогообложения. Все допущения в части темпов роста прогнозных показателей формируются исходя из прошлого опыта менеджмента компании и прогнозов развития соответствующих отраслей.

Прогнозы потоков денежных средств включают в себя прямой прогноз денежных потоков на пять лет и оценки темпов роста денежных потоков в постпрогнозный период. Темпы роста денежных потоков в постпрогнозном периоде определены на основании оценок долгосрочного темпа роста, сделанных менеджментом. Данные оценки соответствуют оценкам, которые сделал бы участник рынка.

В отношении ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП) и его дочерних предприятий были сформированы следующие ключевые допущения:

- Прогноз выручки основан на темпах роста тарифов и объемов. Объем перевалки контейнеров по оценкам увеличится на 1.8 % в 2020 году с достижением максимальной пропускной способности на контейнерном терминале. Ожидается, что темпы роста ставок по перевалке контейнеров, номинированных в рублях, составят в среднем 5 % в год, в долларах – 2.4 % в год. Предполагается, что ставки по перевалке генеральных грузов, номинированные в рублях, увеличатся в 2020 году на 2.1 % и в среднем на 7.4 % за дальнейший прогнозный период, а объемы генеральных грузов не превысят уровень отчетного периода в связи с максимальной пропускной способностью универсальных терминалов и морского фронта.
- Прогноз расходов сформирован исходя из индексации расходов забюджетированных в 2020 году на уровне среднесрочного прогноза инфляции Минэкономразвития России – 4 %. Дальнейший прогноз расходов сформирован исходя из незначительного роста рентабельности по EBITDA в прогнозируемом периоде с существующих 45 % до 50 % в 2024 году в результате достижения максимальной загрузки мощностей порта в 2020 году с последующим эффектом экономии затрат на единицу мощности.
- Ставка дисконтирования 14.2 % и темп роста на конец периода прогнозирования 4 %.

Прогнозные объемы перевозок отражают прошлый опыт компании и оценки менеджмента относительно будущего. Цены на услуги, оказываемые указанной ЕГДП, спрогнозированы с учетом исторических показателей и ожиданий менеджмента по развитию соответствующих рынков.

Ставка дисконтирования для ЕГДП «ВМТП» рассчитана на основе средневзвешенной стоимости капитала в соответствующей отрасли с учетом специфических рисков, свойственных данной ЕГДП. Снижение прогноза выручки на 20 % или увеличение ставки дисконтирования на 2 % не приведет к обесценению гудвилла ЕГДП «ВМТП».

5. Флот

Флот отражается в разрезе отдельных судов по рыночной стоимости в соответствии с оценкой независимых профессиональных оценщиков и расчетами ценности использования. Любая накопленная амортизация на дату переоценки исключается против балансовой стоимости актива, и чистая сумма пересчитывается до переоцененной суммы актива. Переоценка проводится ежегодно.

Любая сумма дооценки актива, возникшая в результате его переоценки, отражается непосредственно в составе собственного капитала по статье «Резерв по переоценке», за исключением случая, когда такое превышение сторнирует сумму снижения (уценки) того же актива, возникшего в результате прошлой переоценки, которая была отражена в отчете о прибылях и убытках. В этом случае такая сумма признается в отчете о прибылях и убытках. Любое снижение стоимости (уценка) актива отражается в отчете о прибылях и убытках, за исключением случая, когда такое снижение (уценка) сторнирует ранее признанную сумму дооценки по тому же активу, отраженную непосредственно в составе собственного капитала. В таком случае такая сумма признается непосредственно в составе собственного капитала.

В конце года часть резерва по переоценке, равная разнице между амортизацией, основанной на переоцененной балансовой стоимости актива, и амортизацией, основанной на первоначальной стоимости, переносится из резерва по переоценке на счет нераспределенной прибыли.

В случае если объект основных средств состоит из нескольких компонентов, имеющих различные сроки полезного использования, такие компоненты учитываются как отдельные объекты (существенные компоненты) основных средств. Расходы на ремонт судов в сухих доках и проведение специальных исследований («Расходы на ремонт в сухих доках») признаются в качестве отдельного компонента судна и капитализируются по мере их возникновения на протяжении периода реализации программы ремонтных работ.

Расходы, связанные с заменой компонента объекта основных средств, признаются в балансовой стоимости такого объекта, если существует вероятность получения Группой будущих экономических выгод при дальнейшем использовании компонента и его стоимость можно оценить с достаточной степенью точности. Расходы по текущему техническому обслуживанию и ремонту объектов основных средств признаются в отчете о прибылях и убытках по мере осуществления.

Амортизация начисляется линейным методом в отчете о прибылях и убытках на чистую балансовую стоимость за вычетом оценочной стоимости лома на основании предполагаемого срока полезного использования продолжительностью 25 лет с даты строительства судна.

Расходы на ремонт в сухих доках и промежуточное освидетельствование судов капитализируются и списываются линейным методом на протяжении пяти лет. Признание неамортизированных сумм прекращается, когда проводится следующий ремонт в сухом доке / промежуточное освидетельствование судов или после продажи судна, к которому относятся такие расходы.

	Балансовая стоимость	
	31.12.19	31.12.18
		млн руб.
Флот	4 342	5 035
Расходы на ремонт судов в сухом доке	640	642
	4 982	5 677
Общий дедейт, тыс. тонн	292	303

	Оценка	Амортизация	Остаточная стоимость
			млн руб.
На 1 января 2018 года	3 947	-	3 947
Амортизация, начисленная за год	-	(157)	(157)
Приобретения	242	-	242
Выбытие	(111)	-	(111)
Переоценка	83	157	240
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	874	-	874
На 31 декабря 2018 года	5 035	-	5 035
Амортизация, начисленная за год	-	(193)	(193)
Приобретения	618	-	618
Выбытие	(412)	-	(412)
Переоценка	(344)	190	(154)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	(555)	3	(552)
На 31 декабря 2019 года	4 342	-	4 342

Группа пересматривает балансовую стоимость флота на ежегодной основе. При определении соответствующей балансовой стоимости Компания полагается на экспертное мнение независимых оценщиков (брокеров) (2 уровень оценки справедливой стоимости). На основании недавно заключенных сделок по продаже аналогичных судов оценщики определяют сумму, за которую судно может быть продано, при условии, что оно находится в удовлетворительном состоянии. Флот Группы был переоценен по состоянию на 31 декабря 2019 года независимыми профессиональными брокерами с учетом наблюдаемых рыночных операций с сопоставимыми судами. Полученный в результате переоценки убыток в размере 154 млн руб. был отражен в отчете о прибылях и убытках на сумму 102 млн руб. и резерве переоценки на сумму 52 млн руб.

Используемая основа для оценки включает стоимость ремонта судов в сухом доке в общей оценке. Таким образом, руководство вычитает остаточную стоимость капитализированного сухого дока из оценки и учитывает такой сухой док по первоначальной (исторической) стоимости за вычетом накопленной амортизации.

Полностью самортизированные суда оцениваются руководством Группы на основании стоимости судолома, что аппроксимирует их стоимость в использовании. Флот включает 3 полностью амортизированных судна по совокупной стоимости лома в размере 414 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2019 года (3 судна по стоимости лома в размере 569 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2018 года).

По состоянию на 31 декабря 2019 года оценочная стоимость лома флота Группы была рассчитана на основании оценочной величины 24453 руб. за тонну (в 2018 году – 31 262 руб.). Изменение расчетной бухгалтерской оценки связано с ростом стоимости судолома, номинированной в долларах США, и изменением курса доллара.

Если бы суда были отражены по первоначальной (исторической) стоимости, балансовая стоимость составляла бы 3 360 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2019 года (на 31 декабря 2018 года – 3 529 млн руб.).

На 31 декабря 2019 года 9 судов из флота Группы остаточной стоимостью 2 484 млн руб. были застрахованы по программе страхования судов, машин и оборудования в западных страховых компаниях. Еще 12 судов остаточной стоимостью 1 858 млн руб. были застрахованы в российских страховых компаниях. Общая страховая стоимость составила 5 593 млн руб.

Изменения в течение отчетного периода, касающиеся расходов на ремонт судов в сухом доке:

	Фактическая стоимость	Амортизация	Остаточная стоимость
			млн руб.
На 1 января 2018 года	1 112	(604)	508
Поступления	258	-	258
Приобретения	20	-	20
Выбытия	(40)	28	(12)
Начислено за год	-	(238)	(238)
Списание амортизированного сухого дока	(246)	246	-
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	228	(122)	106
На 31 декабря 2018 года	1 332	(690)	642
Приобретения	357	-	357
Выбытия	(142)	93	(49)
Начислено за год	-	(237)	(237)
Списание амортизированного сухого дока	(195)	195	-
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	(146)	73	(73)
На 31 декабря 2019 года	1 206	(566)	640

6. Подвижной состав и прочие основные средства

Прочие основные средства оцениваются по фактической стоимости за вычетом накопленной амортизации. Фактическая стоимость включает затраты, непосредственно связанные с приобретением актива.

Прочие основные средства амортизируются линейным методом до их остаточной стоимости по следующим годовым ставкам:

Здания	3–10 %;
Подвижной состав	–20 %;
Оборудование и прочие основные средства	5–33 %.

Возмещаемая стоимость актива или единицы, генерирующей потоки денежных средств, определяется по наибольшей из двух величин: ценности использования или справедливой стоимости за вычетом расходов по продаже. При определении ценности использования расчетные будущие потоки денежных средств дисконтируются до их приведенной стоимости с применением ставки дисконтирования до вычета налогов, что отражает текущую рыночную оценку временной стоимости денег и рисков, присущих данному активу. Для целей проверки на предмет обесценения активы, которые не могут быть проверены по отдельности, объединяются в минимальную по размеру группу активов, генерирующую потоки денежных средств в результате их дальнейшего использования, которые не зависят от потоков денежных средств, генерируемых другими активами или группами активов (далее – единица, генерирующая потоки денежных средств или ЕГДП).

Обесценение активов признается в том случае, если их балансовая стоимость или стоимость их части, генерирующей денежные потоки, превышает возмещаемую стоимость. Убыток от обесценения признается в отчете о прибылях и убытках, за исключением случая, когда он сторнирует ранее проведенную оценку, отраженную в составе собственного капитала. В таком случае он признается в составе собственного капитала. Убытки от обесценения единиц, генерирующих потоки денежных средств, относятся в первую очередь на уменьшение балансовой стоимости гудвилла, отнесенного к таким единицам, а затем на уменьшение балансовой стоимости других активов в составе единицы (группы единиц) в соответствующей пропорции.

Убытки от обесценения прочих активов, отличных от гудвилла, признанные в прошлых отчетных периодах, оцениваются на каждую отчетную дату на предмет выявления признаков их уменьшения или отсутствия. Убыток

от обесценения сторнируется в том случае, если произошли изменения в расчетных оценках, использованных при определении возмещаемой величины. Убыток от обесценения сторнируется только таким образом, чтобы балансовая стоимость актива не превышала балансовую стоимость, которая была бы определена (за вычетом амортизации) в том случае, если бы убыток от обесценения признан не был.

а) Подвижной состав

	Фактическая стоимость	Амортизация	Остаточная стоимость млн руб.
На 1 января 2018 года	11 175	(4 732)	6 443
Поступления	9 909	-	9 909
Поступление через объединение бизнеса	2 908	-	2 908
Начислено амортизации за год	-	(1 171)	(1 171)
Выбытия	(2 927)	2 017	(910)
На 31 декабря 2018 года	21 065	(3 886)	17 179
Применение МСФО(IFRS) 16 (пояснение 2)	2 725	-	2 725
На 01 января 2019 года	23 790	(3 886)	19 904
Поступления	949	-	949
Переведено в активы, предназначенные для продажи (пояснение 19)	(10 451)	1 331	(9 120)
Начислено амортизации за год	-	(1 888)	(1 888)
Выбытия	(1 395)	773	(622)
На 31 декабря 2019 года	12 893	(3 670)	9 223

Группа не выявила каких-либо признаков обесценения в отношении подвижного состава, который в основном относится к единице, генерирующей денежные потоки «ООО «Фирма Трансгарант» и ее дочерние предприятия» по состоянию на 31 декабря 2019 года. Существенная турбулентность, с которой столкнулась глобальная экономика в первом квартале 2020 года, и прочие факторы, описанные в пояснении 2(d), могут привести к потенциальному обесценению подвижного состава Группы в последующих периодах в случае существенной продолжающейся негативной динамики баланса экспорта и импорта или несоответствия фактической динамики объема рынка железнодорожных перевозок и ставок по услугам Группы прогнозу руководства.

По состоянию на 31 декабря 2019 года подвижной состав остаточной стоимостью 11 517 млн руб. был застрахован в российских страховых компаниях. Общая страховая стоимость составляет 18 146 млн руб. (на 31 декабря 2018 года – 19 119 млн руб. при остаточной стоимости 11 054 млн руб.).

b) Прочие основные средства

	Здания и инфра- структура	Техника, обору- дование и пр.	Незавершенное строительство	Итого
	млн руб.			
Фактическая стоимость На 1 января 2018 года	7 890	9 030	2 072	18 992
Поступления	481	880	632	1 993
Перевод из незавершенного строительства	18	11	(29)	-
Поступление через объединение бизнеса	87	-	39	126
Выбытия	(25)	(178)	(4)	(207)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	348	649	51	1 048
На 31 декабря 2018 года	8 799	10 392	2 761	21 952
Применение МСФО (IFRS) 16 (пояснение 2)	1 291	586	-	1 877
На 01 января 2019 года	10 090	10 978	2 761	23 829
Поступления	567	954	292	1 813
Перевод из НЗС	392	27	(419)	-
Переведено в активы, предназначенные для продажи (пояснение 19)	-	(8)	-	(8)
Выбытия	(259)	(183)	(36)	(478)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	(200)	(424)	(60)	(684)
На 31 декабря 2019 года	10 590	11 344	2 538	24 472
Амортизация на 1 января 2018 года	2 093	5 723	-	7 816
Амортизация, начисленная за год	212	497	-	709
Исключено при выбытии	(4)	(119)	-	(123)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	291	611	-	902
На 31 декабря 2018 года	2 592	6 712	-	9 304
Амортизация, начисленная за год	275	755	-	1 030
Переведено в активы, предназначенные для продажи (пояснение 19)	-	(7)	-	(7)
Исключено при выбытии	(28)	(156)	-	(184)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	(181)	(334)	-	(515)
На 31 декабря 2019 года	2 658	6 970	-	9 628
Остаточная стоимость				
На 1 января 2018 года	5 797	3 307	2 072	11 176
На 31 декабря 2018 года	6 207	3 680	2 761	12 648
На 31 декабря 2019 года	7 932	4 374	2 538	14 844

Прибыль от продажи и прочего выбытия подвижного состава и прочих основных средств за 2019 год составила 123 млн руб. и учтена в составе нетто величины прочих доходов (2018: 605 млн руб.).

Группа не выявила каких-либо признаков обесценения в отношении прочих основных средств на уровне основных ЕГДП, к которым они относятся.

7. Инвестиции в ассоциированные и совместные предприятия

Совместные предприятия – это компании и другие юридические лица, через которые Группа прямо или косвенно осуществляет экономическую деятельность, находящуюся под совместным контролем. Ассоциированными являются предприятия, на финансовую и операционную политику которых Группа оказывает существенное влияние, но не контролирует их. Совместные и ассоциированные предприятия отражаются в учете методом долевого участия.

Инвестиции в зависимые и совместные предприятия учитываются в данной консолидированной отчетности методом долевого участия, за исключением случаев, когда инвестиция классифицируется как удерживаемая для реализации (или включена в состав группы для реализации). Используя метод долевого участия, инвестиция при первоначальном признании отражается по фактической стоимости, скорректированной на превышение доли Группы в справедливой стоимости чистых активов объекта инвестиций на дату приобретения над первоначальной стоимостью инвестиции. В последующем в консолидированной финансовой отчетности отражается доля Группы в доходах и расходах, а также в суммах движения собственного капитала объектов инвестиций, учитываемых методом долевого участия, за вычетом убытков от обесценения.

Консолидированная финансовая отчетность включает долю Группы в доходах и расходах объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия (после внесения корректировок с целью согласования применяемых ими принципов учетной политики с принципами учетной политики Группы), с даты установления совместного контроля/существенного влияния до даты его прекращения. Когда доля Группы в убытках превышает долю ее участия в объекте инвестирования, учитываемом методом долевого участия, балансовая стоимость такой доли участия (включая все долгосрочные инвестиции) уменьшается до нуля и признание дальнейших убытков прекращается, за исключением сумм в пределах имеющихся у Группы обязательств и произведенных выплат, от имени или по поручению объекта инвестирования.

Согласно учетной политике Группы каждый объект инвестирования, учитываемым методом долевого участия, анализируется на каждую отчетную дату для выявления признаков их возможного обесценения. При наличии таких признаков рассчитывается величина возмещаемой суммы объекта инвестирования и при превышении балансовой суммы над возмещаемой суммой признается убыток от обесценения на величину превышения. Возмещаемая величина объекта инвестирования определяется по наибольшей из справедливой стоимости за вычетом затрат на продажу или ценности использования.

Объекты инвестирования, учитываемым методом долевого участия, представляют собой инвестиции в ассоциированные и совместные предприятия.

Наименование компании	Страна регистрации	Доля собственности	Вид деятельности	Классификация
Trans Russia Agency Japan Co. Ltd	Япония	50 %	Агентирование флота	Совместное предприятие
International Paint (East Russia) Limited	Гонконг	49 %	Изготовление судовых красок и лаков	Ассоциированная компания

Изменения в совместных и ассоциированных предприятиях, учитываемых методом долевого участия:

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Остаток на 1 января	141	14 325
Доля в прибыли объектов инвестиций, учитываемых методом долевого участия	77	1 662
Доля в прочем совокупном доходе объектов инвестиций, учитываемых методом долевого участия	-	56
Выбытия	(59)	(14 825)
Дивиденды полученные	(77)	(1 091)
Разницы в результате пересчета операций в иностранной валюте	(14)	14
Остаток на 31 декабря	68	141

Ниже представлена обобщенная финансовая информация по объектам инвестирования, учитываемым методом долевого участия, до корректировки на долю участия Группы:

Отчетная дата	Оборотные активы	Внеоборотные активы	Итого активов	Краткосрочные обязательства	Долгосрочные обязательства	Итого обязательств	Прибыль	Прочий совокупный доход	Итого прочий совокупный доход
млн руб.									
2019	249	8	257	149	6	155	161	-	161

Отчетная дата	Оборотные активы	Внеоборотные активы	Итого активов	Краткосрочные обязательства	Долгосрочные обязательства	Итого обязательств	Прибыль	Прочий совокупный доход	Итого прочий совокупный доход
млн руб.									
2018	504	19	523	305	-	305	6 480	222	6 702

В состав прибыли и прочего совокупного дохода за 2018 год включена прибыль и прочий совокупный доход ПАО «ТрансКонтейнер», инвестиция в который была реализована Группой в 4 квартале 2018 года, в сумме 6 386 млн руб. и 222 млн руб. соответственно.

8. Запасы

Запасы отражаются по наименьшей из двух величин: фактической себестоимости, определенной по методу ФИФО, и чистой цены продажи. Запасы включают бункерное топливо, продовольственные запасы, материально-производственные запасы, запасные части и материалы для строительства. Чистая цена продажи представляет собой предполагаемую (расчетную) сумму, за которую объект запасов может быть продан, за вычетом затрат на его продажу.

	31.12.2019	31.12.2018
млн руб.		
Бункерное топливо	370	461
Материалы и запасные части	440	436
Прочие запасы и сырье	236	188
	1 046	1 085

9. Непроизводные финансовые активы и обязательства

В состав производных финансовых инструментов входят долговые ценные бумаги, торговая и прочая дебиторская задолженность, денежные средства и их эквиваленты, кредиты и займы, а также торговая и прочая кредиторская задолженность.

Финансовые активы и финансовые обязательства Группы попадают в категорию оцениваемых по амортизированной стоимости.

Обесценение финансовых активов

Группа оценивает ожидаемые кредитные убытки на базе кредитных убытков за весь срок финансового инструмента, за исключением балансов денежных средств, по которым не произошло существенного увеличения кредитного риска с момента первоначального признания. Группа оценивает ожидаемые кредитные убытки в отношении торговой дебиторской задолженности в сумме кредитных убытков за весь срок финансового инструмента.

При определении того, что кредитный риск по финансовому активу значительно увеличился с момента первоначального признания, а также при оценке ожидаемых кредитных убытков Группа опирается на надежную и подтверждающую информацию, которая является необходимой и доступной без дополнительных затрат или усилий. Данная информация включает количественные и качественные сведения и анализ, выполненный на основании прошлого опыта Группы и предоставленных данных об оценке кредита, включая данные, ориентированные на будущее.

Группа выделяет следующие признаки потенциального дефолта по финансовому активу, если:

- кредитор, с большой вероятностью, не сможет полностью исполнить кредитные обязательства перед Группой без осуществления определенных действий со стороны Группы, например, реализация обеспечения (при наличии);
- задолженность по финансовому активу просрочена более, чем на 360 дней.

В рамках оценки ожидаемых кредитных убытков, срок оплаты определяется на уровне максимального периода, предусмотренного договором, в течение которого Группа подвергается кредитному риску.

Ожидаемые кредитные убытки представляют собой средневзвешенную оценку вероятности возникновения кредитных убытков. Кредитные убытки определяются как приведенная стоимость всех недоплат (т.е. разница между денежными потоками, причитающимися предприятию по договору, и денежными потоками, ожидаемыми к получению Группой). К ожидаемым кредитным убыткам по долгосрочным финансовым активам применяется эффективная процентная ставка по финансовому активу.

На каждую отчетную дату Группа осуществляет оценку финансовых активов, рассчитываемых по амортизированной стоимости, на предмет обесценения. Финансовый актив является обесцененным, если произошло одно или более событий, которые оказали отрицательное влияние на получение будущих денежных потоков по финансовому активу.

Резервы под обесценение финансовых активов, учитываемых по амортизированной стоимости, вычитаются из их балансовой величины. Убытки от обесценения торговой и прочей дебиторской задолженности представляются в составе чистых операционных расходов.

а) Прочие внеоборотные активы

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Денежные средства ограниченного пользования	9	10
Право аренды	-	74
Выданные авансы на приобретение основных средств, учитываемые по фактической стоимости	877	438
Авансы на приобретение инвестиций (пояснение 24)	106	-
Прочие нематериальные активы	248	228
Прочие инвестиции в долевые инструменты	38	60
Гарантии	70	80
Прочие внеоборотные активы	236	152
	1 584	1042

б) Прочие оборотные активы

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Денежные средства ограниченного пользования	41	28
Авансы, выданные под инвестиции	-	622
Активы для продажи	-	217
Прочие оборотные активы	11	15
	52	882

с) Дебиторская задолженность

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Торговая дебиторская задолженность	4 255	3 540
НДС к возмещению	2 795	2 660
Авансы, выданные ОАО «РЖД»	761	1 028
Дебиторская задолженность ассоциированных и совместных предприятий	-	11
Дебиторская задолженность не консолидируемых дочерних предприятий	-	4
Предоплата по налогу на прибыль	1 110	530
Прочие дебиторы и авансы выданные	2 252	3 090
Резерв под обесценение	(631)	(496)
	10 542	10 367

d) Денежные средства и их эквиваленты

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Остатки на банковских счетах и денежные средства в кассе	1 232	1 510
Депозиты с ограничением использования	-	1 803
	1 232	3 313

е) Кредиторская задолженность

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Торговая кредиторская задолженность	3 814	3 508
Налоги к уплате, за исключением налога на прибыль	1 128	1 070
Проценты к уплате	364	491
Кредиторская задолженность неконсолидированным дочерним предприятием	-	7
Задолженность по налогу на прибыль	997	843
Прочие кредиторы и начисленные резервы по расходам	4 363	4 537
	10 666	10 456

10. Обязательства по кредитам и займам

Долговые и долевыми инструментами классифицируются как финансовые обязательства или как долевыми инструментами в соответствии с характером договорных отношений. Долевым инструментом является любой договор, который свидетельствует об остаточной доле участия в активах предприятия после вычета всех его обязательств. Долевыми инструментами, выпущенные Компанией, отражаются в сумме полученных средств за вычетом прямых затрат на их выпуск. Финансовые обязательства классифицируются либо как финансовые обязательства, оцениваемые по справедливой стоимости, изменения в которой отражаются в составе прибыли или убытка, либо как «прочие финансовые обязательства».

Прочие финансовые обязательства, включая кредиты и займы, первоначально оцениваются по справедливой стоимости за вычетом затрат, связанных с осуществлением сделки. Справедливая стоимость определяется путем дисконтирования будущих потоков денежных средств по текущей рыночной ставке процента, применяемой к финансовым инструментам с аналогичными условиями. Впоследствии финансовые обязательства учитываются по амортизированной стоимости по методу эффективной ставки процента, процентные расходы учитываются исходя из эффективной доходности. Группа прекращает признание финансовых обязательств в тех и только в тех случаях, когда обязанности Группы выполнены, аннулированы или утратили силу.

(а) Обязательства по кредитам и займам

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Кредиты, займы и прочие обязательства:		
Обеспеченные кредиты и займы		
По фиксированным ставкам 10 % – 15 %	16	56
По переменным ставкам ЛИБОР/Банк России + 7–12 %	32 117	38 264
	32 133	38 320
Необеспеченные кредиты и займы		
По фиксированным ставкам 5 % – 10 %	501	501
	501	501
Облигации		
Рублевые облигации, по годовой ставке 11 %-19 %	252	378
	252	378
Обязательства по финансовой аренде с фиксированными ставками 12 % – 20 % (пояснение 2а)	-	6 448
	-	6 448
	32 886	45 647
Подлежащие погашению в течение года после отчетной даты	6 145	4 695
Долгосрочная часть	26 741	40 952
	32 886	45 647

Балансовая стоимость подвижного состава и прочих основных средств, находящихся в залоге на 31 декабря 2019 года, составила 8 256 млн руб. (31 декабря 2018 года – 7 704 млн руб.).

Анализ кредитов и займов и прочих обязательств в разрезе валют и по срокам погашения содержится в пояснении 22.

(б) Сверка движения обязательств с потоками денежных средств, возникающими в результате финансовой деятельности

	Кредиты	Облигации	Аренда (Поясн. 2а)	Проценты	Итого
	млн руб.				
На 31 декабря 2018	38 821	378	6 448	491	46 138
Применение МСФО(IFRS)16 (пояснение 2)	-	-	4 603	-	4 603
На 01 января 2019 года	38 821	378	11 051	491	50 741
Изменения в связи с денежными потоками от финансовой деятельности					
Погашено	(3 731)	(120)	(1 139)	-	(4 990)
Проценты уплаченные	-	-	(1 454)	(3 418)	(4 872)
Итого изменений в связи с денежными потоками от финансовой деятельности	(3 731)	(120)	(2 593)	(3 418)	(9 862)
Прочие изменения					
Заключение новых договоров	-	-	547	-	547
Прекращение договоров	-	-	(157)	-	(157)
Переведено в обязательства, предназначенные для продажи (пояснение 19)	-	-	(7 020)	-	(7 020)
Процентные расходы	-	-	1 454	3 232	4 686
Результат от погашения облигаций	-	(6)	-	-	(6)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	(2 456)	-	(58)	59	(2 455)
Итого прочие изменения	(2 456)	(6)	(5 234)	3 291	(4 405)
На 31 декабря 2019	32 634	252	3 224	364	36 474

Сравнительные данные за 2018 год:

	Кредиты	Облигации	Финансовая аренда	Проценты	Итого млн руб.
На 1 января 2018	42 371	4 559	246	1 452	48 628
Изменения в связи с денежными потоками от финансовой деятельности					
Получено	500	-	-	-	500
Погашено	(8 859)	(3 997)	(1 281)	-	(14 137)
Проценты уплаченные	-	-	(427)	(5 633)	(6 060)
Итого изменений в связи с денежными потоками от финансовой деятельности	(8 359)	(3 997)	(1 708)	(5 633)	(19 697)
Прочие изменения					
Финансовая аренда получена	-	-	7 495	-	7 495
Поступление через объединение бизнеса	110	-	-	-	110
Процентные расходы	-	-	427	3 920	4 347
Результат от погашения облигаций	-	(184)	-	-	(184)
Прочие финансовые расходы	-	-	-	752	752
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	4 699	-	(12)	-	4 687
Итого прочие изменения	4 809	(184)	7 910	4 672	17 207
На 31 декабря 2018	38 821	378	6 448	491	46 138

11. Текущий и отложенный налог на прибыль

Компании в составе Группы подлежат налогообложению в различных юрисдикциях. Наиболее существенные суммы расходов по уплате налога на прибыль приходятся на организации, зарегистрированные в Российской Федерации.

Сумма текущего налога рассчитывается исходя из предполагаемого налогооблагаемого годового дохода с использованием налоговых ставок, действующих или по существу введенных в действие на отчетную дату, включая корректировки по налогу на прибыль за предыдущие годы.

Отложенные налоговые активы и обязательства рассчитываются в отношении временных разниц с использованием балансового метода. В целях финансовой отчетности отложенные налоги на прибыль предусматриваются по всем временным разницам, возникающим между налоговой базой активов и обязательств и их балансовой стоимостью. Отложенный налоговый актив признается только в той мере, в какой существует высокая вероятность получения налогооблагаемой прибыли, против которой могут быть реализованы указанные вычитаемые временные разницы. Величина отложенных налоговых активов пересматривается на каждую отчетную дату и уменьшается в той мере, в какой уже не существует вероятности того, что будет получена соответствующая налоговая выгода от их реализации.

Величина отложенных активов и обязательств рассчитывается по налоговым ставкам, которые предположительно будут применяться в период погашения обязательств или реализации активов, исходя из налоговых ставок, действующих или по существу введенных в действие на отчетную дату.

Отложенный налог не признается для следующих временных разниц: разницы, возникающие при первоначальном признании активов и обязательств по сделке, которая не является сделкой по объединению бизнеса и не влияет ни на бухгалтерскую, ни на налогооблагаемую прибыль; разницы, относящиеся к инвестициям в дочерние предприятия, в той мере, в какой существует вероятность того, что они не будут восстановлены в обозримом будущем. Помимо этого, отложенные налоги не признаются в отношении налогооблагаемых временных разниц, возникающих при первоначальном признании гудвилла.

При расчете суммы текущего и отложенного налога на прибыль Группа учитывает влияние неопределенных налоговых позиций и возможность доначисления налогов и начисления штрафов и пеней за несвоевременную уплату налога. Основываясь на результатах своей оценки целого ряда факторов, а также на трактовке российского налогового законодательства и опыте прошлых лет, руководство Группы полагает, что обязательства по уплате налогов за все налоговые периоды, за которые налоговые органы имеют право проверить полноту расчетов с бюджетом, отражены в полном объеме. Данная оценка основана на расчетных оценках и допущениях, а ее подготовка может предусматривать формирование ряда профессиональных суждений относительно влияния событий после отчетной даты. С течением времени в распоряжение Группы может поступать новая информация, в связи с чем у Группы может возникнуть необходимость внести изменения в подготовленные суждения, касающиеся полноты отраженных налоговых обязательств. Подобные изменения величины обязательств по уплате налогов повлияют на сумму налога за период, в котором был произведен соответствующий расчет суммы текущего и отложенного налога на прибыль.

Отложенные налоговые активы и обязательства сальдируются, если имеется юридически закрепленное право зачета текущих налоговых активов и обязательств и если они относятся к налогу на прибыль, взимаемому одним и тем же налоговым органом с одной и той же организации-налогоплательщика или с разных организаций-налогоплательщиков в тех случаях, когда они намерены урегулировать текущие налоговые активы и обязательства путем взаимозачета или имеют возможность одновременно реализовать налоговые активы и погасить налоговые обязательства.

	31.12.2019	31.12.2018
		млн руб.
Начисление текущего налога		
Текущий налог на прибыль за отчетный период	2 292	2 447
	2 292	2 447
Начисление отложенного налога		
Возникновение и восстановление временных разниц	290	498
	290	498
Итого расходы по налогу на прибыль	2 582	2 945

Ниже приводится сверка суммы, рассчитанной по применимой налоговой ставке, и суммы фактических расходов по налогу на прибыль.

	31.12.2019	31.12.2018
		млн руб.
Прибыль до налогообложения	740	9 954
Налог на прибыль, рассчитанный по применимой ставке 20 % (в 2018 году – 20 %)	148	1 991
Эффект отличных ставок налога на прибыль	821	352
Налог на прибыль на дивиденды	-	123
Невычитаемые расходы/ (необлагаемые доходы), нетто	1 166	302
Изменение в непризнанных отложенных налоговых активах	447	177
	2 582	2 945

Обязательство Группы по отложенному налогу на прибыль в основном возникает у компаний, зарегистрированных на территории РФ. Сумма обязательств по отложенному налогу в других юрисдикциях является несущественной.

Изменения в величине временных разниц составили:

	Остаток на 1 января 2019 года	Отражено в составе отчета о прибылях и убытках	Переведено в обязательства, предназна- ченные для продажи (пояснение 19)	Разницы в результате пересчета операций в иностранной валюте	Отражено в составе прочего совокупного дохода за год	Остаток на 31.12.2019
млн руб.						
Флот	(437)	60	-	45	10	(322)
Прочие основные средства и незавершенное строительство	(2 692)	5	642	6	-	(2 039)
Дебиторская задолженность	147	34	(1)		-	180
Кредиторская задолженность	370	(95)	27	(3)	-	299
Кредиты и займы	564	28	(584)		-	8
Прочее	404	(213)	-	-	-	191
Убытки, перенесенные на будущие налоговые периоды	296	(109)	-	-	-	187
	(1 348)	(290)	84	48	10	(1 496)

	Остаток на 1 января 2018 года	Отражено в составе отчета о прибылях и убытках	Приобре- тения	Выбытие	Разницы в результате пересчета операций в иностран- ной валюте	Отражено в составе прочего совокупного дохода за год	Остаток на 31.12.2018
млн руб.							
Флот	(308)	(26)			(69)	(34)	(437)
Прочие основные средства и незавершенное строительство	(1 198)	(1 096)	(391)	1	(8)	-	(2 692)
Дебиторская задолженность	228	(81)	1	-	(1)	-	147
Кредиторская задолженность	207	157	-	-	6	-	370
Кредиты и займы	-	564	-	-	-	-	564
Прочее	318	86	-	-	-	-	404
Убытки, перенесенные на будущие налоговые периоды	397	(101)	-	-	-	-	296
	(356)	(497)	(390)	1	(72)	(34)	(1 348)

Неотраженные отложенные налоговые обязательства

Временная разница в размере 2 466 млн руб. (31 декабря 2018 года – 2 020 млн руб.), относящаяся к инвестициям в дочерние и совместные предприятия, не отражена в настоящей консолидированной финансовой отчетности, поскольку Группа имеет возможность контролировать сроки восстановления данной временной разницы, при этом в обозримом будущем ее восстановление не ожидается.

Неотраженный отложенный налоговый актив

Группа имеет неотраженный отложенный налоговый актив в размере 4 299 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2019 года (31 декабря 2018 года – 2 763 млн руб.). Неотраженный отложенный налоговый актив относится к налоговым убыткам, отнесенным на будущие периоды, при этом в обозримом будущем их использование не ожидается.

12. Капитал

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Количество разрешенных к выпуску акций (номинальной стоимостью 1 рубль каждая)	3 643 593 000	3 643 593 000
Количество выпущенных акций	2 951 250 000	2 951 250 000
Акционерный капитал (млн руб.)	2 951	2 951

13. Сегментный анализ

Для целей управления Группа разбита на пять основных операционных сегментов – морской дивизион, линейно-логистический дивизион, железнодорожный дивизион, портовый дивизион и бункеровку. В состав Группы также входит несколько инвестиционных и управляющих компаний, которые не могут быть отнесены к конкретному дивизиону. Группа раскрывает информацию об операционных сегментах в разрезе указанных дивизионов. Ниже приводится информация об основных направлениях деятельности каждого из дивизионов Группы.

Морской дивизион	Осуществление морских перевозок путем использования собственного, арендованного и зафрахтованного флота, оперативное управление морскими судами, оказание услуг морского агентирования и морского посредничества. Дивизион осуществляет каботажные перевозки, перевозки между иностранными портами и перевозки импортно-экспортных грузов. В дивизионе в основном используются контейнеровозы и суда навалочных грузов (балкеры).
Линейно-логистический дивизион	В линейно-логистическом дивизионе осуществляются линейные перевозки и транспортно-экспедиционное обслуживание как контейнерных, так и навалочных грузов.
Железнодорожный дивизион	Железнодорожный дивизион осуществляет перевозки как в качестве оператора, так и в качестве агента. В качестве оператора дивизион осуществляет перевозки контейнерных и навалочных грузов с использованием собственных или арендованных на условиях финансовой аренды локомотивов, железнодорожных вагонов, крытых вагонов, окатышевозов, зерновозов и цистерн. Подвижной состав также может арендоваться на условиях краткосрочной операционной аренды.
Портовый дивизион	Компании портового дивизиона являются собственниками и операторами портовых мощностей и контейнерных терминалов на территории РФ. Ими выполняются погрузочно-разгрузочные работы, стивидорное обслуживание, оказываются услуги по хранению и сдаче в аренду контейнеров, а также иные услуги, связанные с портовым хозяйством.
Бункеровка	Услуги по реализации нефтепродуктов для бункеровки флота

Информация по отчетным сегментам регулярно представляется руководству Группы в рамках процесса подготовки и представления управленческой отчетности. Сегментная информация используется для оценки эффективности деятельности сегментов и принятия решений о распределении ресурсов.

Ниже приводится сегментная информация по основным отчетным сегментам Группы за 2019 год.

	Морской дивизион	Линейно- логистический дивизион	Железнодорожный дивизион
Реализация услуг сторонним потребителям	1 971	37 613	5 466
Межсегментные продажи	1 274	331	2 766
Сегментная выручка	3 245	37 944	8 232
Итого сегментные расходы (*)	(2 557)	(35 471)	(4 612)
Сегментный результат	688	2 473	3 620
Сегментные неденежные статьи			
Амортизация	(459)	(285)	(1 945)
Обесценение активов	(102)	-	(39)
Прочие существенные статьи доходов/расходов			
Прочие финансовые расходы, нетто	(25)	46	(1 472)
Прочие доходы, нетто	(17)	(83)	320
Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия	77	-	-
Расходы по налогу на прибыль	59	(732)	(263)
Итоговый результат сегмента	221	1 419	221

Ниже приводится сегментная информация по основным отчетным сегментам Группы за 2018 год.

	Морской дивизион	Линейно- логистический дивизион	Железнодорожный дивизион
Реализация услуг сторонним потребителям	1 757	35 779	9 767
Межсегментные продажи	1 010	96	2 024
Сегментная выручка	2 767	35 875	11 791
Итого сегментные расходы ¹⁸	(2 247)	(34 462)	(7 685)
Сегментный результат	520	1 413	4 106
Сегментные неденежные статьи			
Амортизация	(429)	(107)	(1 225)
Восстановление убытков от обесценения	124	-	-
Прочие существенные статьи доходов/расходов			
Прочие финансовые доходы, нетто	(7)	(81)	(672)
Прочие доходы, нетто	112	(124)	655
Результат от выбытия дочерних и ассоциированных компаний	-	-	290
Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия	42	19	-
Расходы по налогу на прибыль	(47)	(421)	(1 217)
Итоговый результат сегмента	315	699	1 937

¹⁸ Итого сегментные операционные расходы включают операционные и административные расходы.

Портовый дивизион	Бункеровка	Инвестиционные и управленческие компании	Исключения / корректировки	Итого
11 512	111	-	-	56 673
3 897	1 080	-	(9 348)	-
15 409	1 191	-	(9 348)	56 673
(8 614)	(1 158)	(2 519)	10 311	(44 620)
6 795	33	(2 519)	963	12 053
(678)	-	(118)	-	(3 485)
-	-	-	-	(141)
1 477	(20)	(5 802)	(1 577)	(7 373)
(127)	51	736	(1 003)	(123)
-	-	-	-	77
(1 344)	(13)	(289)	-	(2 582)
6 123	51	(8 260)	(1 617)	(1 842)

Портовый дивизион	Бункеровка	Инвестиционные и управленческие компании	Инвестиция в ТрансКонтейнер	Исключения / корректировки	Итого
9 674	16	-	-	-	56 993
3 447	1 002	-	-	(7 579)	-
13 121	1 018	-	-	(7 579)	56 993
(7 085)	(981)	(2 406)	-	8 249	(46 617)
6 036	37	(2 406)	-	670	10 376
(639)	-	(80)	-	-	(2 480)
-	-	-	-	-	124
425	(6)	386	-	(486)	(441)
(188)	(1)	562	-	(702)	314
-	-	-	526	-	816
-	-	-	1 601	-	1 662
(912)	(5)	(344)	-	1	(2 945)
4 714	25	(2 291)	2 127	(517)	7 009

Сегментные активы и обязательства

	Активы		Обязательства	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.			
Морской дивизион (на мировом рынке)	8 107	7 128	723	958
Линейно-логистический дивизион (на мировом рынке)	9 150	8 021	5 467	4 147
Железнодорожный дивизион (на российском рынке)	23 427	23 442	9 046	9 404
Портовый дивизион(на российском рынке)	13 556	11 473	36 535	41 430
Бункеровка (на российском рынке)	104	100	133	143
Итого по всем сегментам	54 344	50 164	51 904	56 082
Гудвилл	6 418	8 493	-	-
Прочие статьи, не отнесенные на конкретный сегмент	565	2 170	3 814	1 569
Консолидировано	61 327	60 827	55 718	57 651

Прочая сегментная информация

	Приобретение сегментных активов		Вложения в объекты инвестирования, учитываемые методом долевого участия	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.			
Морской дивизион (на мировом рынке)	987	746	50	59
Линейно-логистический дивизион (на мировом рынке)	402	113	18	82
Железнодорожный дивизион (на российском рынке)	1 103	13 271	-	-
Портовый дивизион (на российском рынке)	1 231	1 738	-	-
	3 723	15 868	68	141

14. Выручка

Группа получает выручку из следующих основных источников:

- фрахтование и отфрахтование судов для морских перевозок;
- оказание услуг морского агентирования по организации транспортировки;
- оказание транспортных услуг с использованием собственного и арендованного подвижного состава (в качестве оператора);
- выполнение погрузочно-разгрузочных работ;
- сдача имущества в аренду;
- бункеровка.

У Группы существует два основных типа транспортных услуг:

- Группа имеет договорные отношения с покупателями и определяет условия ценообразования по сделкам, включая железнодорожный тариф и услуги субподрядчиков и полностью несет кредитный риск. По таким договорам общая сумма поступлений от покупателей включается в состав выручки Группы.
- Группа имеет договорные отношения с покупателями и определяет условия сделок без учета тарифов на железнодорожные перевозки стоимости услуг субподрядчиков, при этом Группа перевыставляет расходы по железнодорожному тарифу клиенту для возмещения или в виде суммы к оплате покупателями непосредственно в пользу третьего лица. По таким договорам Группа признает выручку от данных услуг за вычетом перевыставляемых расходов.

Выручка от оказания услуг транспортировки и фрахта признается в процессе оказания транспортировки. Выручка от оказания стивидорных услуг признается в течение периода, когда услуга оказана клиенту.

	2019	2018
	млн руб.	
Выручка по договорам с покупателями		
Транспортные услуги (операторские перевозки)	41 795	44 183
Портовые и стивидорные услуги	11 512	9 674
Бункеровка	111	16
Фрахт судов	770	525
Итого выручка по договорам с покупателями	54 188	54 398
Прочая выручка		
Выручка от аренды судов	1 201	1 232
Выручка от сдачи имущества в аренду	1 026	1 097
Агентское вознаграждение	258	266
Итого прочая выручка	2 485	2 595
	56 673	56 993

Выручка от фрахта и аренды судов относится к компаниям морского дивизиона Группы. Выручка от сдачи имущества в аренду относится к компаниям железнодорожного дивизиона Группы. Выручка от операторских перевозок относится к компаниям линейно-логистического и железнодорожного дивизионов.

Активы и обязательства по договорам с покупателями:

	31.12.2019	1.01.2019
	млн руб.	
Активы по договорам с покупателями, включенные в торговую и прочую дебиторскую задолженность	805	419
Обязательства по договорам с покупателями, включенные в торговую и прочую кредиторскую задолженность	(1 776)	(1 927)

Активы по договорам относятся к правам Группы на получение возмещения за услуги, которые были выполнены, но счета за них еще не выставлены на отчетную дату. Обязательства по договору изначально относятся к предоплаченному возмещению, полученному от покупателей, по которым выручка признается на протяжении времени. Сумма обязательств по договору на начало периода, была отражена как выручка за год, закончившийся 31 декабря 2019 года.

15. Операционные расходы

	2019	2018
	млн руб.	
Железнодорожный тариф, транспортные услуги	26 832	29 120
Себестоимость нефтепродуктов на реализацию	63	36
Расходы на персонал	4 802	3 752
Рейсовые и эксплуатационные расходы	1 181	1 088
Аренда	1 736	3 035
Стивидорные услуги	2 591	2 409
Налоги, за исключением налога на прибыль	74	194
	37 279	39 634

16. Административные расходы

	2019	2018
	млн руб.	
Заработная плата и прочие расходы на персонал	5 028	4 901
Профессиональные услуги	642	610
Аренда офисных помещений	347	333
Прочие административные расходы	1 324	1 139
	7 341	6 983

17. Обесценение активов

	2019	2018
	млн руб.	
(Обесценение)/восстановление обесценения флота (см. пояснение 5)	(102)	83
Переоценка активов для продажи	-	41
Обесценение прочих активов	(39)	-
	(141)	124

18. Финансовые доходы и расходы

Финансовые доходы включают процентные доходы по вложенным средствам (включая финансовые активы, имеющиеся в наличии для продажи), доходы в форме дивидендов, прибыль от реализации финансовых активов, изменения в справедливой стоимости финансовых активов, оцениваемых по справедливой стоимости, изменения в которой отражаются в составе прибыли или убытка за период, а так же доходы от гашения облигаций.

Процентные доходы отражаются в отчете о прибылях и убытках по мере начисления по методу эффективной ставки процента. Доход в форме дивидендов отражается в отчете о прибылях и убытках на дату возникновения у Группы права на получение дивидендов.

Финансовые расходы включают проценты по заемным средствам, расходы, связанные с выпуском ценных бумаг, высвобождение дисконта по резервам, дивиденды по привилегированным акциям, классифицируемые как обязательства, изменения в справедливой стоимости финансовых активов, оцениваемых по справедливой стоимости, изменения в которой отражаются в составе прибыли или убытка за период, и признанные убытки от обесценения финансовых активов. Все затраты, связанные с привлечением заемных средств, признаются в отчете о прибылях и убытках по методу эффективной ставки процента, за исключением затрат по займам, относящихся к приобретению квалифицируемых активов, которые включаются в стоимость этих активов.

	2019	2018
	млн руб.	
Финансовые доходы		
Выкуп облигаций	6	184
Процентный доход	71	132
Курсовая разница	-	4 391
Итого финансовый доход	77	4 707
Финансовые расходы		
Процентный расход	(3 232)	(3 920)
Курсовая разница	(2 713)	-

	2019	2018
		млн руб.
Проценты по аренде (МСФО (IFRS) 16 (2018: финансовой аренде))	(1 454)	(427)
Прочее	(51)	(801)
Итого финансовый расход	(7 450)	(5 148)
	(7 373)	(441)

Процентные расходы по МСФО (IFRS) 16 в сумме 1 454 млн руб. включают в себя процентные расходы по договорам аренды, признаваемой таковой на 31 декабря 2018 года согласно МСФО (IAS) 17, в сумме 808 млн руб. и процентные расходы по договорам аренды, которая была признана таковой в связи с применением МСФО (IFRS) 16 в сумме 646 млн руб.

19. Выбывающая группа, предназначенная для продажи

В 2019 г. руководство Группы одобрило решение о реализации части железнодорожного сегмента бизнеса Группы, связанной с перевозками зерна. Соответственно, его активы и обязательства представлены на 31 декабря 2019 года как выбывающая группа, предназначенная для продажи. Необходимые действия по продаже данной выбывающей группы были проведены, и ее продажа фактически была завершена в феврале 2020 года (пояснение 24).

По состоянию на 31 декабря 2019 года данная выбывающая группа включала следующие активы и обязательства.

млн руб.	2019
Активы, классифицированные в категорию предназначенных для продажи	
Гудвилл	2 028
Основные средства	9 121
Торговая и прочая дебиторская задолженность	178
Денежные средства	9
	11 336

млн руб.	2019
Обязательства, классифицированные в категорию предназначенных для продажи	
Торговая и прочая кредиторская задолженность	150
Отложенные налоговые обязательства	84
Обязательства по аренде	7 020
	7 254

20. (Убыток)/прибыль на акцию

Расчет базовой прибыли на акцию производится путем деления прибыли, приходящейся на владельцев обыкновенных акций, на средневзвешенное количество обыкновенных акций в обращении в течение года, за исключением акций, находящихся во владении компаний Группы. При расчете разводненной прибыли на акцию средневзвешенное количество обыкновенных акций в обращении корректируется с учетом возможной конвертации всех обыкновенных акций с потенциальным разводняющим эффектом.

	31.12.2019	31.12.2018
		руб.
(Убыток)/прибыль за год	(2 232 000 000)	6 723 000 000
Средневзвешенное количество акций в обращении (см. пояснение 12)	2 951 250 000	2 951 250 000
(Убыток)/прибыль на акцию	(0,756)	2,278

21. Условные обязательства

(а) Условные налоговые обязательства

Налоговая система Российской Федерации продолжает развиваться и характеризуется частыми изменениями законодательных норм, официальных разъяснений и судебных решений, которые временами являются противоречивыми, что допускает их неоднозначное толкование различными налоговыми органами.

Налоговые органы имеют право налагать крупные штрафы и начислять пени по налогам, просроченным к уплате. Правильность исчисления налогов в отчетном периоде может быть проверена в общем случае в течение трех последующих календарных лет. В настоящий момент налоговые органы занимают более жесткую и аргументированную позицию в части интерпретации и требований соблюдения налогового законодательства.

Действующее законодательство о трансфертном ценообразовании предусматривает необходимость анализа трансфертного ценообразования применительно к большинству внешнеэкономических операций между компаниями группы, а также к значительным операциям между компаниями группы на внутреннем рынке. Начиная с 2019 года, контроль трансфертного ценообразования, по общему правилу, применяется к операциям на внутреннем рынке исключительно в случае, если одновременно выполняются два условия: стороны применяют разные ставки налога на прибыль и объем операций в год между сторонами превышает 1 млрд руб.

Правила трансфертного ценообразования, действующие в Российской Федерации, близки к рекомендациям Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), однако, есть и определенные отличия, создающие дополнительную неопределенность в связи с практическим применением налогового законодательства при конкретных обстоятельствах. Очень ограниченное количество общедоступных судебных дел по вопросам трансфертного ценообразования не позволяет с достаточной уверенностью оценить подход, который следует использовать при применении правил трансфертного ценообразования в России. Влияние начисления дополнительных налогов, связанных с трансфертным ценообразованием, может быть существенным для финансовой отчетности Группы, однако вероятность такого дополнительного начисления не может быть достоверно оценена.

Российские налоговые органы могут проверять цены по операциям между компаниями группы, в дополнение к проверкам трансфертного ценообразования. Они могут начислить дополнительные налоги к уплате, если придут к выводу, что в результате таких операций налогоплательщик получил необоснованную налоговую выгоду.

Российские налоговые органы продолжают осуществлять обмен информацией в отношении трансфертного ценообразования, а также других связанных с налогами вопросов, с налоговыми органами других стран. Эта информация может использоваться налоговыми органами для выявления операций, которые будут дополнительно подробно анализироваться.

Помимо этого, в налоговое законодательство были внесены изменения, направленные на регулирование налоговых последствий сделок с иностранными компаниями, такие как концепция бенефициарного собственника доходов, налогообложение контролируемых иностранных компаний, правила определения налогового резидентства и др. Потенциально данные изменения могут оказать существенное влияние на налоговую позицию Группы и создать дополнительные налоговые риски.

Указанные обстоятельства могут привести к тому, что налоговые риски в Российской Федерации будут гораздо выше, чем в других странах. Руководство Группы, исходя из своего понимания применимого российского налогового законодательства, официальных разъяснений и судебных решений, считает, что налоговые обязательства отражены в адекватной сумме. Тем не менее, трактовка этих положений налоговыми и судебными органами может быть иной и, в случае, если налоговые органы смогут доказать правомерность своей позиции, это может оказать значительное влияние на настоящую консолидированную финансовую отчетность.

(b) Условия осуществления хозяйственной деятельности

Группа осуществляет свою деятельность преимущественно в Российской Федерации. Соответственно, на бизнес Группы оказывают влияние экономика и финансовые рынки Российской Федерации, которым присущи особенности развивающегося рынка. Правовая, налоговая и регуляторная системы продолжают развиваться, однако сопряжены с риском неоднозначности толкования их требований, которые к тому же подвержены частым изменениям, что вкупе с другими юридическими и фискальными преградами создает дополнительные трудности для предприятий, ведущих бизнес в Российской Федерации.

Начиная с 2014 года, Соединенные Штаты Америки, Европейский Союз и некоторые другие страны вводили и постепенно ужесточали экономические санкции в отношении ряда российских граждан и юридических лиц. Введение санкций повлекло за собой увеличение экономической неопределенности, в том числе большую волатильность на рынках капитала, падение курса российского рубля, сокращение объема иностранных и внутренних прямых инвестиций, а также существенное снижение доступности источников долгового финансирования. В частности, некоторые российские компании могут испытывать сложности при получении доступа к международному фондовому рынку и рынку заемного капитала, что может привести к усилению их зависимости от государственной поддержки. Оценить последствия введенных и возможных дополнительных санкций в долгосрочной перспективе представляется затруднительным.

Представленная консолидированная финансовая отчетность отражает точку зрения руководства на то, какое влияние оказывают условия ведения бизнеса в Российской Федерации на деятельность и финансовое положение Группы. Фактическое влияние будущих условий хозяйствования может отличаться от оценок их руководством.

22. Справедливая стоимость и управление финансовыми рисками

Справедливая стоимость

Руководство полагает, что справедливая стоимость финансовых активов и финансовых обязательств, отраженная в отчете о финансовом положении на 31 декабря 2019 года и 31 декабря 2018 года, примерно равна их балансовой стоимости.

Управление риском капитала

Группа осуществляет управление капиталом с целью гарантировать возможность продолжения и расширения своей хозяйственной деятельности, одновременно обеспечивая максимальную прибыль акционерам.

Группа не подпадает под требования к достаточности собственного капитала, налагаемые внешними организациями, за исключением требований, налагаемых российским законодательством, и ограничительных финансовых условий привлечения банковских кредитов.

Основные категории финансовых инструментов

Финансовые обязательства Группы преимущественно включают заемные средства, операции финансовой аренды (лизинга), торговую и прочую кредиторскую задолженность.

Основными рисками, связанными с финансовыми инструментами Группы, являются рыночный риск, включая валютный и процентный риски, кредитный риск и риск недостатка ликвидности.

Общую ответственность за создание системы управления рисками Группы и контроль за ее эффективностью несет Совет директоров. Комитет по аудиту Группы отвечает за разработку и мониторинг политики управления рисками Группы.

Комитет по аудиту Группы осуществляет надзор за тем, как руководство обеспечивает оперативный контроль за соблюдением политики и процедур управления рисками Группы, а также оценивает эффективность существующей системы управления рисками. Содействие Комитету по аудиту Группы в выполнении надзорных функций оказывает служба внутреннего аудита. Служба внутреннего аудита проводит регулярные и внеплановые проверки эффективности средств контроля и процедур управления рисками, о результатах которых докладывает Комитету по аудиту.

(а) Кредитный риск

Кредитный риск представляет собой риск финансовых убытков для Группы в случае несоблюдения или нарушения сроков исполнения договорных обязательств со стороны ее покупателей и заказчиков.

Торговая и прочая дебиторская задолженность

Подверженность Группы кредитному риску в основном зависит от индивидуальных особенностей каждого покупателя или заказчика. Риск дефолта в тех отраслях экономики и странах, в которых покупатели услуг Группы ведут свою деятельность, оказывают относительно небольшое влияние на уровень кредитного риска. Концентрация кредитного риска по одному покупателю отсутствует.

Каждая компания в составе Группы разрабатывает свою собственную кредитную политику с учетом специфики своей отрасли и клиентской базы.

Большинство клиентов Группы работают с ней на протяжении многих лет, убытки Группы по операциям с данной категорией клиентов возникают достаточно редко.

В соответствии с политикой компаний Группы новые клиенты обычно проходят кредитную проверку на основании имеющейся о них информации. Если по результатам проверки клиент не признается кредитоспособным, как правило, Группа предлагает ему услуги только на условиях предоплаты.

Группа создала резерв под обесценение всех сумм дебиторской задолженности со сроком просрочки свыше одного года в размере полной суммы задолженности, поскольку, как показывает опыт, задолженность с таким сроком просрочки обычно не погашается.

Максимальная величина кредитного риска по каждой категории признанных финансовых активов равна балансовой стоимости указанных активов и приведена ниже:

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Дебиторская задолженность	4 607	3 857
Прочие оборотные активы	52	15
Денежные средства и их эквиваленты	1 232	3 313
	5 891	7 185

Суммы торговой дебиторской задолженности Группы, сгруппированные по признаку срока просрочки задолженности, составили:

	31.12.2019		31.12.2018	
			млн руб.	
	Совокупная балансовая стоимость	Резерв под обесценение	Совокупная балансовая стоимость	Резерв под обесценение
Текущая задолженность	2 947	-	2 563	-
Задолженность со сроком просрочки 90 дней	418	(2)	331	-
Задолженность со сроком просрочки от 91 дня до одного года	518	(146)	462	-
Задолженность со сроком просрочки свыше одного года	372	(372)	184	(184)

	31.12.2019		31.12.2018	
			млн руб.	
	Совокупная балансовая стоимость	Резерв под обесценение	Совокупная балансовая стоимость	Резерв под обесценение
	4 255	(520)	3 540	(184)

Изменения в величине резерва под обесценение торговой дебиторской задолженности Группы в течение года составили:

	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Остаток на 1 января	184	191
Изменение резерва	336	(7)
Остаток на 31 декабря	520	184

Ниже представлен анализ, раскрывающий подробности расчета ожидаемых кредитных убытков, относящихся к торговой дебиторской задолженности. Группа использует матрицу резерва для расчета ожидаемых кредитных убытков по торговой дебиторской задолженности покупателей. Уровень убытков рассчитывается с использованием метода скользящих ставок на основании вероятности перехода дебиторской задолженности на стадию дефолта для списания. Ожидаемые кредитные убытки были рассчитаны на основании фактических кредитных убытков, понесенных в течение года. Группа определила коэффициенты ожидаемых кредитных убытков для покупателей каждой из операционных компаний Группы. Риски по каждой операционной компании далее не разбивались, за исключением индивидуально существенных покупателей, которые связаны с определенными кредитными рисками в зависимости от кредитной истории покупателя и взаимоотношений с Группой.

	Средневзвешенный процент убытка	Обесценен по факту
Текущая задолженность (непросроченная)	0 %	Нет
Просроченная на 1–30 дней	4 %	Нет
Просроченная на 31–90 дней	10 %	Нет
Просроченная на 90–360 дней	13 %	Нет
Просроченная более чем на 360 дней	100 %	Да

Помимо дебиторской задолженности, кредитному риску подвергаются такие активы Группы, как денежные средства и прочая дебиторская задолженность. Группа размещает денежные средства в надежных банках, пользующихся высокой репутацией, и имеющих рейтинг инвестиционного класса. Прочая дебиторская задолженность представляет собой в основном расчеты с компаниями-агентами сроком оборачиваемости менее 3 месяцев. По мнению руководства, данные контрагенты смогут исполнить свои обязательства в установленные сроки.

(b) Рыночный риск

Рыночный риск заключается в том, что колебания рыночной конъюнктуры, в частности, изменение курсов валют или процентных ставок, могут повлиять на доходы Группы или стоимость имеющихся у нее финансовых инструментов. Управление рыночным риском осуществляется с целью удержать его на приемлемом уровне, одновременно оптимизируя получаемую от него выгоду.

Валютный риск

Группа подвергается валютному риску, осуществляя операции по продажам, закупкам, финансовой аренде и привлечению заемных средств, которые выражены в валюте, отличной от функциональной валюты соответствующих предприятий Группы, осуществляющих операции преимущественно в рублях и долларах США.

В части прочих монетарных активов и обязательств, выраженных в иностранной валюте, Группа принимает все меры к тому, чтобы соответствующая чистая позиция подверженная риску не превышала допустимого уровня, для чего при необходимости осуществляет сделки купли-продажи иностранной валюты по спот-курсу с целью устранения временного дисбаланса.

По состоянию на 31 декабря 2019 года у Группы имелись следующие монетарные активы и обязательства, выраженные в валюте, отличной от функциональной валюты соответствующих предприятий Группы:

	долл. США	руб.	Активы и обязательства, выраженные в других валютах млн руб.
Активы			
Прочие внеоборотные активы	-	11	723
Дебиторская задолженность	506	53	94
Остатки на банковских счетах и денежные средства в кассе	80	-	5
Внутригрупповые активы	21 735	5 522	-
	22 321	5 586	822
Обязательства			
Кредиторская задолженность	487	108	153
Кредиты, займы и прочие обязательства	18 868	-	-
Внутригрупповые обязательства	358	33 470	9
	19 713	33 578	162
	2 608	(27 992)	660

К другим валютам в основном относится евро.

По состоянию на 31 декабря 2018 года у Группы имелись следующие монетарные активы и обязательства, выраженные в валюте, отличной от функциональной валюты соответствующих предприятий Группы:

	долл. США	руб.	Активы и обязательства, выраженные в других валютах млн руб.
Активы			
Прочие внеоборотные активы	27	12	-
Дебиторская задолженность	464	37	9
Остатки на банковских счетах и денежные средства в кассе	243	1 766	17
Внутригрупповые активы	17 860	4 963	-
	18 594	6 778	26
Обязательства			
Кредиторская задолженность	414	149	27

	долл. США	руб.	Активы и обязательства, выраженные в других валютах млн руб.
Кредиты, займы и прочие обязательства	23 536	-	-
Внутригрупповые обязательства	920	30 136	3
	24 870	30 285	30
	(6 276)	(23 507)	(4)

Другие валюты включают в себя в основном Евро.

Анализ чувствительности к изменению валютных курсов

В таблице ниже показана чувствительность показателей Группы к повышению/понижению курса рубля к доллару США на 30 %, (2018–20 %) что отражает оценку руководством возможной величины изменения валютного курса.

Влияние изменения курса рубля к доллару США				
млн руб.	31 декабря 2019 года	31 декабря 2019 года	31 декабря 2018 года	31 декабря 2018 года
	Ослабление курса рубля к доллару США на 30 %	Ослабление курса рубля к доллару США на 30 %	Укрепление курса рубля к доллару США на 20 %	Укрепление курса рубля к доллару США на 20 %
Прибыль или (убыток)	9 180	(9 180)	3 446	(3 446)

Процентный риск

Процентный риск, связанный с денежными потоками, заключается в том, что будущие потоки денежных средств по данному финансовому инструменту будут колебаться в связи с изменением рыночных процентных ставок.

Процентный риск, связанный со справедливой стоимостью, заключается в том, что стоимость финансового инструмента будет колебаться в результате изменения рыночных процентных ставок.

Процентный риск Группы в основном возникает по долговым обязательствам, в том числе по долгосрочным заимствованиям. Заимствования по плавающим ставкам подвергают Группу процентному риску, связанному с денежными потоками. Заимствования по фиксированным ставкам или приобретение долговых инструментов с фиксированными ставками подвергают Группу риску изменения справедливой стоимости.

Руководство Группы постоянно анализирует портфель долговых инструментов и отслеживает изменения в процентных ставках с целью обеспечить приемлемый уровень процентных платежей. Информация о процентных ставках по заимствованиям Группы раскрывается в пояснении 10.

Структура процентного риска

По состоянию на отчетную дату величина процентного риска по процентным финансовым инструментам Группы, без учета влияния производных финансовых инструментов, составила:

	Балансовая стоимость	
	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Финансовые инструменты с фиксированной ставкой		
Денежные средства и их эквиваленты	698	624
Кредиты и векселя к получению	-	587
Долгосрочные депозиты	9	10
Прочие долгосрочные обязательства	(3 741)	(7 005)
	(3 034)	(5 784)
Финансовые инструменты с плавающей ставкой		

	Балансовая стоимость	
	31.12.2019	31.12.2018
	млн руб.	
Кредиты и займы	(32 369)	(38 642)
	(32 369)	(38 642)

Анализ чувствительности к изменению процентных ставок

В таблице ниже представлена чувствительность Группы к повышению или снижению плавающих процентных ставок на 1 %.

Анализ был применен к кредитам и займам (финансовым обязательствам) на основании допущения, что сумма задолженности по состоянию на отчетную дату существовала в течение всего года.

	ЛИБОР		Ключевая ставка ЦБ	
	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2019
	Процентная ставка +1 %	Процентная ставка –1 %	Процентная ставка +1 %	Процентная ставка –1 %
	млн руб.	млн руб.	млн руб.	млн руб.
Прибыль/ (убыток)	(198)	198	(133)	133

(с) Риск недостатка ликвидности

Риск недостатка ликвидности заключается в том, что Группа не сможет выполнить все свои обязательства при наступлении сроков их исполнения. В Группе установлен строго регламентированный порядок формирования бюджета и прогнозирования денежных потоков с целью гарантировать наличие достаточных денежных средств для выполнения платежных обязательств Группы.

Кредиты и займы, задолженность по аренде и прочая кредиторская задолженность

млн руб.	Балансовая стоимость	Денежные потоки по договору			
		Минимальные будущие платежи	Менее 12 мес.	1–5 лет	Свыше 5 лет
На 31 декабря 2019 года					
Кредиты, займы и проценты к уплате по кредитам и займам	33 250	38 717	8 631	30 086	-
Обязательства по аренде	3 224	8 510	758	2 305	5 447
Торговая и прочая кредиторская задолженность	7 108	7 108	7 108	-	-
Итого	43 582	54 355	16 497	32 391	5 447
На 31 декабря 2018 года					
Кредиты, займы и проценты к уплате по кредитам и займам	39 690	49 655	7 694	41 961	-
Обязательства по финансовой аренде	6 448	12 059	1 248	5 869	4 942
Торговая и прочая кредиторская задолженность	7 746	7 746	7 746	-	-
Итого	53 884	69 460	16 706	47 830	4 942

23. Операции со связанными сторонами

Для целей настоящей консолидированной финансовой отчетности стороны признаются связанными, если они находятся под общим контролем или одна из сторон имеет возможность контролировать другую сторону либо оказывать на нее существенное влияние при принятии финансовых и операционных решений.

В отчетном году количество ключевых руководящих сотрудников и директоров Группы составило 8 человек (в 2018 году – 8 человек). Указанным лицам были выплачены следующие суммы вознаграждения за период:

	31.12.2019	31.12.2018
		млн руб.
Зарботная плата	274	215
Начисленные премии	169	147
	443	362

	31.12.2019	31.12.2018	Характер остатков
			млн руб.
Консолидированный отчет о финансовом положении			
Неконсолидированные дочерние предприятия	-	4	Торговая дебиторская задолженность
Неконсолидированные дочерние предприятия	-	(7)	Торговая кредиторская задолженность
Ассоциированные предприятия	-	11	Торговая дебиторская задолженность
Компания, имеющая общего с Группой акционера	(103)	-	Прочие услуги
Консолидированный отчет о прибылях и убытках			
Закупки у ассоциированных предприятий	(7)	(282)	Агентские услуги, аренда и услуги по охране
Продажи ассоциированным предприятиям	-	68	Агентские услуги, аренда и услуги по охране
Компания, имеющая общего с Группой акционера	(323)	(251)	Прочие доходы и расходы, нетто

24. События после отчетной даты

Помимо событий после отчетной даты, описанных в примечании 2(d), следующие события имели место до даты утверждения данной консолидированной финансовой отчетности. В январе 2020 года Группа приобрела у ОАО «РЖД» 25 % плюс 1 акция АО «Русская тройка», став единственным акционером Компании. Стоимость сделки составила 622 млн рублей. Аванс под приобретение в сумме 106 млн руб. был выплачен Группой в 2019 году (пояснение 9)

В феврале 2020 года Группа продала свою 100 % долю в компании – операторе зерновозов ООО «Транс – Грейн» и ряд прочих активов, относящихся к зерновому бизнесу. Общая сумма сделки составила 4 391 млн руб.

В феврале-марте 2020 года Группа реализовала 3 судна общей стоимостью 334 млн руб. (5 млн долл. США) и приобрела 1 судно стоимостью 451 млн руб. (6 млн долл. США).

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Контакты для инвесторов:

Департамент по работе с инвесторами ПАО «ДВМП»

+7 (495) 926-80-00, добавочный 11160

ir@fesco.com

123112, Москва, Пресненская наб., 6 стр. 2, подъезд 2, 7 этаж

Контакты для прессы:

+7 (495) 780-60-01

pr@fesco.com

