



НА ПУТИ К БОЛЬШЕМУ

Годовой отчет
2020

Отчет утвержден повторным годовым Общим собранием акционеров ПАО «ДВМП» 23 июля 2021 года (Протокол № 55 от 26.07.2021).

Достоверность данных, содержащихся в годовом отчете (далее – Годовой отчет), подтверждена Ревизионной комиссией ПАО «ДВМП».

В настоящем Годовом отчете термин «ПАО «ДВМП» означает Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство».

Термины «Группа FESCO», «FESCO», «Группа», «Компания», «ДВМП», «Транспортная Группа FESCO» 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 2020 года.

СОДЕРЖАНИЕ

НА
ПУТИ
К БОЛЬШЕМУ

ОБ ОТЧЕТЕ

- 3 Ограничение ответственности
- 5 Обращение Председателя Совета директоров
- 7 Обращение Президента

#1

О КОМПАНИИ

- 10 История создания FESCO
- 11 FESCO сегодня
- 11 Финансовые результаты Группы
- 14 Ключевые события и достижения 2020 года
- 17 События после отчетной даты
- 18 География FESCO
- 20 Бизнес модель
- 22 Стратегия

#2

ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ

- 26 Линейно-логистический дивизион
- 40 Портовый дивизион
- 46 Железнодорожный дивизион
- 52 Морской дивизион
- 56 Бункеровочный дивизион
- 58 Клиенты
- 60 Цифровизация
- 66 Управление персоналом
- 72 Социальная ответственность
- 77 Экология

#3

АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

- 80 Анализ финансовых результатов

#4

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

- 90 Структура органов управления и контроля ПАО «ДВМП»
- 103 Контроль и аудит

#5

РЫНОК КАПИТАЛОВ

- 108 Акционерный капитал
- 108 Динамика котировок акций (ПАО Московская Биржа)
- 108 Биржевые облигации
- 109 Кредитные рейтинги
- 109 Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов по акциям Компании

ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ

- 110 Приложения

Ограничение ответственности

Настоящий Годовой 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 Годового отчета, однако не утверждает и не гарантирует, что она не будет в дальнейшем уточнена, пересмотрена или иным образом изменена. Настоящий Годовой отчет также может содержать определенные прогнозные заявления в отношении хозяйственной деятельности, экономических показателей, финансового состояния, итогов хозяйственной и производственной деятельности Компании, 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 Годовой отчет. В свете указанных рисков, неопределенностей и допущений Компания предупреждает о том, что фактические результаты могут существенно отличаться от выраженных, прямо или косвенно, в указанных прогнозных заявлениях, действительных только на момент составления настоящего Годового отчета.

Компания не утверждает и не гарантирует, что результаты деятельности, обозначенные в прогнозных заявлениях, будут достигнуты. Компания также не несет какой-либо ответственности за убытки, которые могут понести физические или юридические лица, действовавшие, полагаясь на прогнозные заявления. Такие прогнозные заявления в каждом 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, работники 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 Годовой отчет может содержать ссылки на сайт Компании. Такие ссылки делаются для удобства читателя.



Обращение Председателя Совета директоров

Уважаемые акционеры!

2020 год стал для всех нас годом серьезных испытаний. Пандемия новой коронавирусной инфекции, связанные с ней экономические неурядицы по всему миру – нечто, чего мы никогда не видели прежде. В этих беспрецедентных условиях Транспортная Группа FESCO тем не менее показала не только фундаментальную устойчивость, но и способность гибко адаптироваться к меняющимся условиям.

В то время как российский ВВП по итогам прошлого года сократился на 3,1 %, рост контейнерного рынка превысил 10 % в годовом выражении. При этом темпы роста выручки/доли FESCO опередили среднерыночные. И уже очевидно, что экономические показатели 2021 года еще более приятно удивят всех нас.

Изменившаяся структура акционерного капитала гарантирует FESCO стабильное поступательное развитие, а новый состав Совета директоров обеспечит высокое качество стратегических решений в интересах всех стейкхолдеров.

Обновившаяся команда топ-менеджмента во главе с Аркадием Коростелевым, с одной стороны, сохраняет преемственность экспертизы и развивает уже сформированные лучшие управленческие практики, а с другой – привносит новую динамику и способствует обновлению всей компании.

Ранее Аркадий уже работал в FESCO в должности вице-президента по коммерции, прекрасно знаком со спецификой отрасли и компании.

Все эти изменения благоприятно отразились на уровне внутрикорпоративной интеграции. Более тесное взаимодействие различных подразделений FESCO создает дополнительный синергетический импульс, который уже заметен по успехам Владивостокского морского торгового порта (далее – ПАО «ВМТП», ВМТП, Порт, Порт Владивосток). ВМТП, став крупнейшим портом России по контейнерообороту, продолжает демонстрировать высочайшие производственные и финансовые показатели.

Несмотря на потрясения 2020 года, мы продолжаем последовательно реализовывать свою амбициозную стратегию и трансформировать FESCO в лидера отрасли мультимодальных перевозок.

С середины 2020 года мы вели переговоры о рефинансировании нашего долга с ВТБ, нашим основным финансовым партнером. С чувством глубокого удовлетворения и гордости за успех нашей команды могу сказать, что уже в новом году эти переговоры успешно завершились договоренностью о кардинальном снижении процентной ставки и об изменении размера ежеквартального платежа, который теперь становится для Группы очень комфортным; Группа получает достаточный запас ликвидности. Кроме того, мы достигли договоренности об открытии кредитных линий и на наши новые инвестиционные проекты.

Налаживание взаимовыгодных альянсов с ключевыми игроками на транспортном рынке – основа долгосрочного успеха, и мы рады приветствовать ГК «Росатом» в числе наших стратегических партнеров.

Символично, что все эти позитивные изменения совпали со 140-летним юбилеем «Дальневосточного морского пароходства» – головной компании Группы. Отрадно, что большая и славная история одной из старейших частных компаний России продолжается.

Мы благодарны нашим партнерам, что, несмотря на все сложности, они нас поддерживали и верили в нас. Спасибо нашим коллегам, которые, невзирая на все сложности карантинных ограничений и дистанционного режима работы, продолжали заботиться о наших клиентах и обеспечивали высококлассный сервис на каждом направлении работы.

**Уверен, что нас ждет
большое будущее!**

**Андрей
СЕВЕРИЛОВ**

Председатель Совета директоров



Обращение Президента

Уважаемые коллеги, клиенты, акционеры и партнеры!

В 2020 году FESCO успешно справлялась со множеством вызовов, которые были связаны с пандемией коронавируса и спровоцированными ею финансовыми потрясениями. Группа не только сохранила финансовую стабильность, но и улучшила большинство основных показателей.

Показатель «Чистый долг / EBITDA» на конец 2020 года составил 2,8x (без учета МСФО (IFRS) 16).

Это стало возможным, поскольку начиная с 2016 года мы последовательно работаем над улучшением качества и расширением перечня услуг на ключевых направлениях. Наши усилия привели к росту доли FESCO на рынке портовых и терминальных услуг, а Владивостокский морской торговый порт стал крупнейшим в России по контейнерообороту, установив также и исторический рекорд перевалки.

С 44 до 45 % выросла доля Владивостокского морского торгового порта в перевалке крупнотоннажных контейнеров на Дальнем Востоке России, что также стало для Группы историческим максимумом.

Увеличилась рыночная доля сухих терминалов FESCO – в Новосибирске с 21 % в 2019 году до 22 % в 2020 году, в Хабаровске с 19 до 27 %.

Компания увеличила долю рынка в интермодальных перевозках, в том числе благодаря тому, что предлагает своим клиентам – а их насчитывается более 10 тыс. – лучший сервис. Так, несмотря на дополнительные карантинные ограничения, срок доставки контейнеров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Москву составил менее 25 суток (в два раза быстрее, чем через Суэцкий канал).

Мы постоянно расширяем географию сервисов, так, в прошлом году количество регулярных железнодорожных маршрутов увеличилось с 5 до 50 направлений.

Кроме того, операционные успехи FESCO поддержаны развитием IT-решений, что оказалось особенно актуально в условиях пандемии. Продолжается развитие сервиса MY.FESCO, который позволяет клиентам заказывать услуги и отслеживать передвижение груза в режиме онлайн. В прошлом году 62 % всех заявок на перевозку поступило через личный кабинет MY.FESCO, всего их было принято 95 тыс. против 69 тыс. в 2019 году. Сервисом MY.FESCO пользуется пятая часть наших клиентов.

Курс на большую степень интеграции различных подразделений FESCO, а также слаженная работа межфункциональных команд специалистов привели к большей синергии, результатом которой стал целый ряд рекордов, установленных коллективом ВМТП в прошлом году.

В 2020 году объем перевалки составил 11,4 млн т. Портовики обработали рекордные 672 тыс. TEU, что позволило ВМТП выйти на первое место в России по грузообороту контейнеров. За 2020 год ВМТП обработал 1 654 КП и поставил рекорд по еженедельной отправке контейнерных поездов – 41 поезд. Увеличил среднесуточную обработку вагонов до 575 вагонов (в том числе 386 выгрузка и 189 погрузка) и поставил исторический максимум по суточной отгрузке вагонов – 852 единицы.

Мы также продолжаем расширять портфель заказов проектной логистики, и в прошлом году осуществили целый ряд сложнейших доставок для наших клиентов: FESCO обеспечила доставку сверхтяжелого оборудования для первого энергоблока строящейся АЭС «Руппур» в Бангладеш, оборудование для строящейся Ереванской ТЭЦ, а также ряд сложных операций на Северном морском пути.

В минувшем году FESCO инвестировала в основные фонды более 3 млрд руб.:

- 0,8 млрд вложено в развитие ВМТП – в реконструкцию причалов и терминалов;

- 1,1 млрд руб. инвестированы в железнодорожные активы – 90 % капитальных затрат составляют инвестиции в приобретение и капитальный ремонт колесных пар;
- 0,9 млрд руб. пошли на обновление активов Морского дивизиона, включая 0,8 млрд руб. на покупку двух сухогрузов;
- 0,2 млрд руб. – это инвестиции в развитие информационных технологий, которые позволили улучшить клиентские сервисы. В частности, автоматизировано управление терминалом в Новосибирске, а ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» перешло на электронный документооборот, подключив к системе 70 % своих клиентов и 50 % поставщиков.

Мы продолжили реализацию нашей стратегии, которая предусматривает отказ от непрофильных активов, и закрыли сделку по продаже зернового бизнеса (ООО «Транс-Грейн» и связанные активы). Эта фокусировка позволяет нам сохранять устойчивые конкурентные позиции во всех наиболее рентабельных направлениях.

В нынешней высокотурбулентной ситуации мы намерены еще больше, чем раньше, сфокусироваться на повышении качества наших сервисов, сокращении сроков перевозок и упрощении всех операций для клиентов.

Мы также понимаем всю важность инвестиций в развитие наших сотрудников. Мы постоянно работаем над обучением и профессиональным развитием всех специалистов, готовим кадровый резерв, сотрудничая с ключевыми вузами в регионах присутствия.

В рамках обновленной стратегии корпоративной социальной ответственности, принятой в прошлом году, мы вкладываем значительные средства в развитие местных сообществ. Главным фокусом для нас остается поддержка родного для нас Приморья. Здесь мы стремимся способствовать развитию институтов гражданского общества и социально ориентированных некоммерческих организаций, вовлекаем наших сотрудников в корпоративное волонтерство.

От лица всего коллектива FESCO я благодарю наших клиентов и партнеров, акционеров и инвесторов за то, что вы были с нами, и надеюсь на долгие годы плодотворного сотрудничества и больших достижений!

Аркадий КОРОСТЕЛЕВ

Президент, Председатель Правления



О КОМПАНИИ

История создания FESCO	10
FESCO сегодня	11
Финансовые результаты группы	11
Ключевые события и достижения 2020 года	14
События после отчетной даты	17
География FESCO	18
Бизнес-модель	20
Стратегия	22



О Компании

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 лидером контейнерных перевозок через Дальний Восток России по внешнеторговым морским линиям в страны и из стран Азии, по каботажным морским линиям и по железной дороге, а также крупнейшим портовым контейнерным оператором Дальневосточного региона России.

FESCO принадлежит ПАО «Владивостокский морской торговый порт» с ежегодной пропускной способностью 8 млн т генеральных грузов и нефтепродуктов, 100 тыс. единиц автомобилей и колесной техники и 723 тыс. TEU контейнерных грузов.

FESCO эксплуатирует 8 тыс. единиц подвижного состава и входит в число 10 крупнейших российских частных железнодорожных операторов, осуществляя перевозки под брендами Трансгарант и Русская Тройка. В управлении Группы находится 47 тыс. сухих и 2 тыс. рефрижераторных контейнеров, интермодальную транспортировку которых осуществляют ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» (далее – ФИТ) и ООО «Дальрефтранс» (далее – Дальрефтранс).

FESCO оперирует собственным автопарком грузовых автомобилей и сухими терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске и Томске совокупной пропускной способностью 169 тыс. TEU в год.

Флот FESCO включает 18 собственных транспортных судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ FESCO

В 2020 году ПАО «ДВМП» – головная компания Группы FESCO – празднует 140 лет со дня основания. История FESCO началась 25 апреля 1880 года, когда во Владивостоке было учреждено представительство русского морского судоходного общества «Добровольный флот».



В этот день 1880 года пароход «Москва», пройдя путь из Одессы, вошел в бухту Золотой Рог и были открыты регулярные товарно-пассажирские рейсы между европейской частью России и Дальним Востоком России.

История «Доброфлота» неразрывно связана с историей страны. С 1883 года пароходы «Доброфлота» по соглашению с российским правительством начали доставлять на Дальний Восток переселенцев. С 1891 года «Доброфлот» стал главным перевозчиком грузов для строящейся Транссибирской железнодорожной магистрали. Знаковый рубеж компания преодолела в 1911 году, когда вышедший из Владивостока пароход «Колыма» достиг устья реки Колымы, тем самым положив начало судоходно-транспортному освоению Восточного сектора Арктики. В годы Первой мировой войны пароходы «Доброфлота» перевезли на Дальний Восток миллионы тонн грузов.

В 1924 году был создан единый всесоюзный «Совторгфлот», а владивостокский офис «Доброфлота» стал его отделением. В 1934 году появилось Владивостокское арктическое пароходство, а в 1935 году было создано Дальневосточное государственное морское пароходство, ставшее всемирно известной советской компанией.

В годы Великой Отечественной войны флот ДВМП обеспечил доставку почти половины общего объема необходимых и жизненно важных грузов, поставленных в СССР в рамках военной помощи.

В 1967 году для ДВМП были разработаны международное название Far Eastern Shipping Company и логотип FESCO.

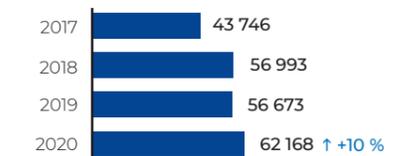
В начале 1990-х годов вместе со всей страной ДВМП прошло этап экономических реформ. 15 февраля 1991 года было зарегистрировано Государственное предприятие «Дальневосточное морское пароходство» (ГП «ДВМП»). 23 сентября 1992 года конференция трудового коллектива компании зафиксировала преобразование государственного предприятия в акционерное общество.

FESCO СЕГОДНЯ:

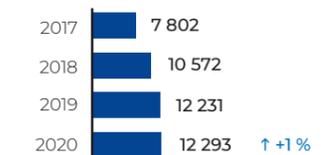
- обслуживает **важнейшие транспортные коридоры** и **экспортно-импортные направления**;
- имеет **сеть филиалов, представительство по всему миру** и офисы в основных входных портах России – Санкт-Петербурге, Новороссийске, Владивостоке, Находке;
- является **абсолютным лидером по контейнерообороту** среди российских морских портов по итогам 2020 года;
- оказывает услуги **10 тыс. клиентов** со среднегодовым уровнем NPS (индекс потребительской лояльности) 62 %;
- занимает **34 % в доле** всех отгрузок по железной дороге из Приморского края на запад по Транссибирской магистрали;
- предоставляет **19 регулярных морских сервисов**, включая международные и каботажные сервисы;
- обеспечивает **50 регулярных железнодорожных сервисов** включая сервисы по перевозке грузов с температурным режимом;
- предоставляет уникальную экспертизу по перевозке тяжелых и крупногабаритных грузов – **более 100 крупнотоннажных грузов** было перевезено в 2020 году;
- почти **5 тыс. сотрудников** по всему миру.

ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ГРУППЫ

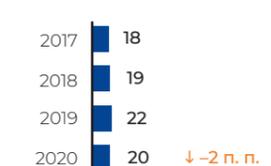
Выручка, млн руб.



ЕБИТДА¹, млн руб.



Рентабельность по ЕБИТДА, %

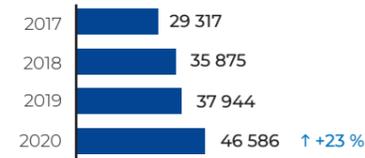


¹ Показатель ЕБИТДА рассчитывается как операционная прибыль без учета амортизации, обесценения материальных основных средств и разовых расходов и учитывает влияние МСФО (IFRS) 16.

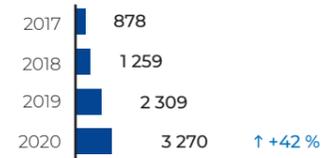
Финансовые результаты по дивизионам

Линейно-логистический дивизион

Выручка, млн руб.



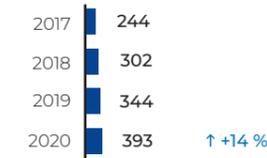
EBITDA, млн руб.



Рентабельность по EBITDA, %



Интермодальные перевозки, тыс. TEU



Международные морские перевозки, тыс. TEU

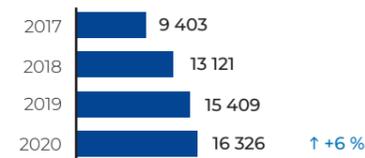


Каботажные морские перевозки, тыс. TEU

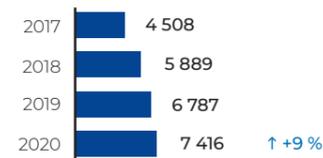


Портовый дивизион

Выручка, млн руб.



EBITDA, млн руб.



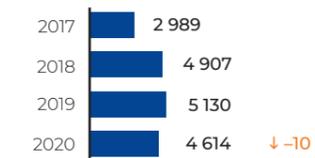
Рентабельность по EBITDA, %



Перевалка контейнеров, тыс. TEU



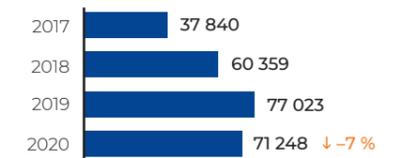
Перевалка генеральных грузов, тыс. т



Перевалка нефтепродуктов, тыс. т

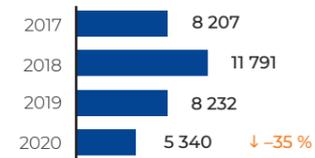


Перевалка средств транспорта, ед.

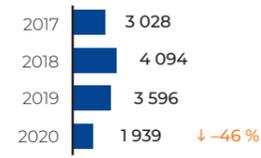


Железнодорожный дивизион

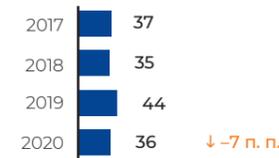
Выручка, млн руб.



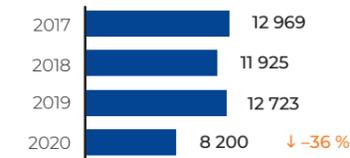
EBITDA, млн руб.



Рентабельность по EBITDA, %



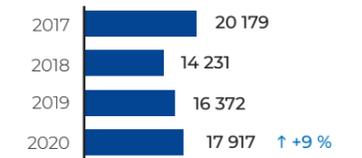
Подвижной состав, ед.¹



Ж/д контейнерные перевозки, тыс. TEU

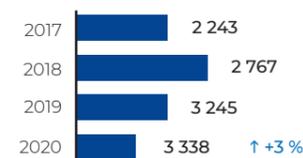


Вагоноотправки в крытых вагонах, ед.

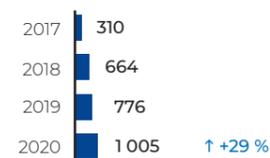


Морской дивизион

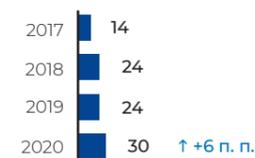
Выручка, млн руб.



EBITDA, млн руб.



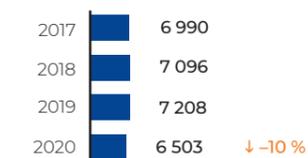
Рентабельность по EBITDA, %



Транспортный флот, ед.²



Судо-сутки в эксплуатации³



Бункеровочный дивизион

Выручка, млн руб.



EBITDA, млн руб.



Рентабельность по EBITDA, %



Объемы бункеровки, тыс. т



¹ Структура парка подвижного состава подробно рассматривается в разделе «Железнодорожный дивизион».

² Состав транспортного флота подробно рассматривается в разделе «Морской дивизион».

³ 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 2020 года

Несмотря на глобальный экономический кризис, спровоцированный пандемией новой коронавирусной инфекции, и сложные экономические обстоятельства, FESCO:

Достигла рекордных объемов перевалки контейнеров в ВМТП за всю его историю – 672 442 TEU (на 8 % выше уровня 2019 года) и рекордной доли рынка по перевалке контейнеров в Дальневосточном бассейне – 45 % (+1 п. п. к 2019 году).

По итогам 2020 года ВМТП вышел на первое место среди морских портов России по контейнерообороту.

Увеличила объем внешнеторговых перевозок до 293 тыс. TEU (на 17 % выше уровня 2019 года).

Обеспечила бесперебойность всех производственных процессов и сохранила заработную плату работников в полном объеме.

Увеличила объем интермодальных перевозок до 393 тыс. TEU (на 14 % выше уровня 2019 года).

Осуществила рекордно быструю доставку грузов из Японии в Европу за 17 дней при поддержке Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии (MLIT) и ОАО «РЖД».

Сократила показатель «Чистый долг / EBITDA» до 2,8x (без учета МСФО (IFRS) 16).

Обновила исторический максимум по объемам перевозки грузов на каботажных линиях – более 80 тыс. TEU (на 3 % выше уровня 2019 года).

Запустила девять новых поездных сервисов.

Получила повышение кредитного рейтинга на четыре пункта с уровня «RD» до «CCC» от международного рейтингового агентства Fitch.

КОРПОРАТИВНЫЕ СОБЫТИЯ



Во втором полугодии 2020 года из состава акционеров FESCO вышли TPG Capital и GHP Group. На конец 2020 года основными акционерами, имеющими косвенное владение, являлись Андрей Северилов (23,8 % акций ПАО «ДВМП»), Михаил Рабинович (17,4 % акций ПАО «ДВМП»), Зиявудин Магомедов (32,5 % акций ПАО «ДВМП»).



В сентябре 2020 года Президентом FESCO назначен Аркадий Коростелев.



В ноябре 2020 года Общее собрание акционеров FESCO избрало новый Совет директоров, Председателем которого стал Андрей Северилов.

УЧАСТИЕ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТАХ



FESCO организовала доставку крупногабаритного оборудования, используя индивидуальные схемы транспортировки: для Ереванской ТЭЦ из Грузии в Армению; для АЭС «Руппур» из Новороссийска в Бангладеш; для АЭС «Аккую» из Ростовской области в Турцию; для золотодобывающих рудников «Купол» и «Двойной», расположенных в Чукотском автономном округе; четырех кранов Liebherr с терминала АО «Петролеспорт» в Санкт-Петербурге на терминал ООО «Восточная Стивидорная Компания» во Врангеле (Приморский край).



FESCO обеспечила комплексное агентское обслуживание судна, на котором транспортировалась стартовая платформа «Одиссей» космодрома «Морской старт» в порт Славянка (Приморский край).



FESCO заключила контракт с Группой компаний «Норильский никель» на обеспечение интермодальной перевозки грузов в контейнерах из Мурманской области на экспорт в страны Европы, Азии и Америки. Всего в рамках контракта, рассчитанного до конца сентября 2021 года, будет перевезено более 4 тыс. TEU.



FESCO продолжила взаимодействие по организации снабжения индийских и бельгийских научно-исследовательских станций в Антарктиде.



FESCO совместно с ОАО «РЖД» и Белорусской железной дорогой в рамках развития проекта «ИНТЕРТРАН» организовали первую транзитную интермодальную перевозку контейнеров из Китая в Европу в полностью цифровом формате.



FESCO выступила генеральным спонсором XII международной конференции HEAVY RUSSIA 2020.

ЗАПУСК СЕРВИСОВ ПО НОВЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ



FESCO запустила новые контейнерные поезда во внутрироссийском сообщении: из Санкт-Петербурга в Хабаровск, из Екатеринбурга в Хабаровск, из Хабаровска во Владивосток, из Новосибирска в Хабаровск, из Москвы в Иркутск, из Москвы в Благовещенск, из Наушки в Екатеринбург, из Владивостока в Тольятти и из Владивостока в Брест.



FESCO продолжила расширять сеть сухопутных маршрутов и запустила: интермодальный контейнерный сервис для доставки рыбы и морепродуктов с Дальнего Востока России в провинцию Гирин (Китай) на регулярной основе; контейнерный поезд для транзитной ускоренной доставки автомобилей из Китая в Бельгию, Беларусь и Польшу; контейнерный поезд из Китая в Москву (на ТЛЦ «Белый Раст»).



FESCO открыла новый морской контейнерный сервис FESCO Arctic Line, который соединил порты Чукотского автономного округа – Провиденция и Певек с портами Китая и США.



FESCO запустила новый сезонный интермодальный контейнерный сервис из Новосибирска в населенные пункты, расположенные в Якутии, и доставила около 300 TEU грузов различной номенклатуры.



FESCO и ведущий грузовой железнодорожный перевозчик Европы DB Cargo AG организовали отправку первого контейнерного поезда из Европы (Дуйсбург) в Китай (Шанхай) через Брест и Владивосток. Сервис позволил значительно снизить сроки перевозки грузов из стран Азии в Европу по Транссибу в сравнении с традиционными морскими маршрутами.



FESCO совместно с ОАО «РЖД» отправили по Транссибирской магистрали первый полносоставный контейнерный поезд с грузами из Японии в Европу (Германия, Бельгия, Нидерланды). Отправка осуществлена в рамках сервиса Trans-Siberian LandBridge, который FESCO реализует совместно с АО «РЖД Логистика».



FESCO в сотрудничестве с логистическим оператором Rail Cargo Logistics – RUS организовали первую отправку рапсового масла в контейнерах, оборудованных флекситанками, из Красноярского края в порт Наньтун (Китай).



FESCO впервые отправила рефрижераторные контейнеры со скоропортящимися грузами из России в Монголию через пограничный переход Наушки и осуществила первую интермодальную отправку контейнеров с ячменем из Омска в Китай.

РАЗВИТИЕ ТЕКУЩИХ СЕРВИСОВ



FESCO добавила новый порт судозахода – Вэньчжоу (провинция Чжэцзян, Китай) для развития морской контейнерной линии FESCO China Express-2 «Eastern Arrow».



FESCO и АО «РЖД Логистика» расширили номенклатуру перевозимых грузов из стран АТР в Европу в рамках развития Trans-Siberian LandBridge, добавив к ней опасные грузы.

МОДЕРНИЗАЦИЯ И ОПТИМИЗАЦИЯ АКТИВОВ



FESCO завершила программу по выходу из непрофильных активов: реализованы зерновой сегмент и крытые вагоны.



FESCO увеличила парк профильных активов – фидинговых платформ на 13 % к уровню 2019 года, до 7 130 единиц.



FESCO приобрела у ОАО «РЖД» 25 % плюс одну акцию АО «Русская тройка», став единственным акционером компании.



Флот FESCO пополнился двумя новыми многоцелевыми судами: «ФЕСКО Улисс» и «ФЕСКО Парис», что позволило выполнить первый рейс через Северный морской путь.



FESCO реализовала программу по модернизации производственных мощностей ВМТП: реконструировано более трети площади порта, обновлен парк техники – от ричстакеров до кранов. Это позволило повысить скорость обработки грузов и увеличить пропускную способность по всем видам груза.



FESCO продолжила программу обновления контейнерного парка и приобрела 100 новых сорокафутовых рефрижераторных контейнеров повышенной вместимости.

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ



FESCO в партнерстве с благотворительным фондом «Русфонд» запустила программу помощи тяжелобольным детям Приморья.



FESCO стала официальным транспортным партнером благотворительного фонда «Арифметика добра».



FESCO запустила конкурс социальных проектов «Море возможностей» для решения острых социальных проблем Приморья.

События после отчетной даты

2021

В апреле 2021 года FESCO подписала кредитный договор с Банком ВТБ на сумму 25,8 млрд руб. для рефинансирования своих текущих обязательств. Полученные средства были направлены на погашение основной части существующей финансовой задолженности перед Банком ВТБ. По результатам сделки FESCO получила более комфортные условия обслуживания долга: снижение процентной ставки, изменение валютной структуры долга, которое позволит обеспечить принцип естественного хеджирования валютных рисков, продление срока погашения основного долга до ноября 2027 года включительно и сокращение суммы ежеквартального платежа.

В мае 2021 года международное рейтинговое агентство Fitch Ratings Limited повысило долгосрочный кредитный рейтинг FESCO с «ССС» до «В+» со стабильным прогнозом.

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 – Восточный – Шекоу – Яньтянь – Самынь – Нинбо – Шанхай – Владивосток.
- Владивосток – Циндао – Шанхай – Нинбо – Вэньчжоу – 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 – Тояма-Шинко – Владивосток.

FESCO India Line East (FILS) – из портов Индии через порт Самынь или Пусан/Шанхай во Владивосток и Восточный.

FESCO Arctic Line (FAL) – из портов Циндао и Тайцин через Владивосток в порты Певек, Providения и Эверетт.

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 Черного моря

Регулярные морские линии в Новороссийск и из него:

- FESCO Black Sea Service Far East (FBSS FE), связывающий порты Черного моря и Дальнего Востока через Юго-Восточную Азию;
- FESCO Black Sea Service Mediterranean Ports (FBSS MED) из портов Средиземного моря в Новороссийск;
- FESCO Black Sea Service Europe (FBSS EU) между Санкт-Петербургом и Новороссийском через порты Турции и Северной Европы;
- FESCO Turkey Black Sea Service (FTBS) между портами Турции и Новороссийском.



- Порт
- Порты судоходства
- Узловые станции
- Ж/д линии
- Морские сервисы
- Терминальные комплексы
- Офисы FESCO



Сервисы через порты Балтики

Регулярные морские контейнерные линии:

FESCO Baltorient Line Westbound (FBOL WB) из портов Юго-Восточной Азии в северную Европу и города России через Санкт-Петербург;

FESCO Baltorient Line Eastbound (FBOL EB) Service Europe-Russian Far East and Inland из портов северной Европы и Санкт-Петербурга через Юго-Восточную Азию до портов Дальнего Востока России;

FESCO Baltorient Line Westbound Mediterranean (FBOL WB MD) из портов Дальнего Востока через Юго-Восточную Азию в порты Средиземного моря;

FESCO Baltorient Line Eastbound Mediterranean (FBOL EB MD) из портов Средиземного моря через Юго-Восточную Азию в порты Дальнего Востока;

FESCO ESF Service (FESF) из портов Европы через Санкт-Петербург и в города России, а также страны СНГ;

FESCO India Line West (FILW) – из портов Индии через Роттердам в Санкт-Петербург.



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 Суйфэнхэ (Китай).

Регулярные контейнерные поезда, составляющие интермодальные сервисы, из Москвы:

- FESCO Moscow Shuttle Eastbound во Владивосток и далее морем на Чукотку, Сахалин (порт 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 (порт 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.

- >100** портов судозаходов;
- >40** офисов и представительств по всему миру;
- 19** регулярных морских сервисов;
- 50** регулярных железнодорожных сервисов;
- Быстрые** сроки доставки:
- 20** дней из Японии в Москву;
- 15** дней из Кореи в Москву;
- 20** дней из Китая в Москву.

FESCO ПРЕДЛАГАЕТ

Портовый дивизион

ПАО «ВМТП»

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. 40.

Ж/д дивизион

ООО «Фирма Трансгарант»

АО «Русская тройка»

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. 46.

Линейно-логистический дивизион

Интегратор услуг других дивизионов

ООО «ФИТ»

ООО «Дальрефтранс»

ООО «ФЕСКО Транс»

FESCO Ocean Management Limited

Линейно-логистический дивизион – интегратор услуг других дивизионов, вовлеченных в оказание различных видов контейнерных услуг.

- морские линейные перевозки;
- железнодорожные контейнерные перевозки;
- интермодальные перевозки;
- 3PL- и проектная логистика;
- автоперевозки;
- морское агентирование и экспедирование;
- таможенное оформление;
- транспортно-экспедиционное обслуживание.
- интермодальные внешние и внутренние перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах

📁 Подробнее читайте в разделе «Линейно-логистический дивизион» на с. 26.

Морской дивизион

ПАО «ДВМП» – филиал во Владивостоке

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. 52.

FESCO управляет активами по видам бизнеса. В состав FESCO входят пять операционных дивизионов:

Линейно-логистический, Портовый, Железнодорожный, Морской и Бункеровочный, а также внедивизиональная Группа, которая включает холдинговые и финансовые компании в структуре Группы. FESCO объединяет возможности морского, железнодорожного, автомобильного транспорта и обслуживания на собственных сухих и морских терминалах, владеет разветвленной сетью офисов в России и по всему миру. 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-логистику, предполагающую перевозки «от двери до двери», обеспеченные не только собственными активами, и сегмент 4PL – полную организацию логистики для клиента. FESCO оказывает услуги проектной логистики для крупных строительных проектов.

Бункеровочный дивизион

ООО «Топливная компания ФЕСКО»

ООО «ФЕСКО-Бункер»

Услуги:

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

📁 Подробнее читайте в разделе «Бункеровочный дивизион» на с. 56.

Внедивизиональная группа

ПАО «ДВМП»

ООО «СЦФ»

Услуги:

- документооборот;
- бухгалтерия;
- HR-сервисы;
- казначейство;
- юридическое сопровождение;
- IT-сопровождение;
- центры экспертизы;
- управление эффективностью;
- экономика и планирование;
- взаимодействие с контрагентами;
- административные сервисы.

СТРАТЕГИЯ

ПРИОРИТЕТЫ

Стратегия FESCO отражает наше стремление быть лучшим контейнерным логистическим провайдером для наших клиентов на территории Евразии.

Наше видение остается неизменным последние годы и отражает стремление фокусироваться на клиенте и его потребностях.

Решения

Мы постоянно совершенствуем наши базовые логистические решения, улучшаем качество сервиса и расширяем географию присутствия.

Важным элементом нашей стратегии является расширение портфеля услуг. Мы стремимся оказывать комплексные услуги с добавленной стоимостью, которые позволяют клиентам передавать на аутсорсинг логистическое сопровождение операций.

Люди

В то время как мы развиваем цифровые решения, наращиваем активы и формируем новые логистические продукты, люди FESCO являются сердцем компании. Мы стремимся к тому, чтобы у них были инструменты, условия для того, чтобы они работали наилучшим образом.

Во время острой фазы пандемии COVID-19 разрушались устоявшиеся цепочки поставок, и только навыки наших сотрудников могли помочь решить эти проблемы. Набор и удержание талантов остаются ключом к успеху Группы.

Активы

Наши активы являются надежным фундаментом логистики наших клиентов. Мы последовательно:

- оптимизируем парк железнодорожного подвижного состава;
- модернизируем и оптимизируем флот;
- наращиваем парк фитинговых платформ;
- развиваем собственные перевалочные мощности;
- расширяем терминальную сеть во всех регионах России.

Процессы

Для лучшего кросс-функционального взаимодействия внутри компании мы непрерывно улучшаем бизнес-процессы через редизайн производственных систем и с помощью методов бережливого производства.

Показатели качества работы являются частью нашей системы мотивации. Настроенная система позволяет нам формировать цифровые решения, улучшать качество сервисов, удовлетворяя растущие потребности рынка.

ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ

Линейно-логистический дивизион	26
Портовый дивизион	40
Железнодорожный дивизион	46
Морской дивизион	52
Бункеровочный дивизион	56
Клиенты	59
Цифровизация	60
Управление персоналом	66
Социальная ответственность	72
Экология	77

2

ДИВИЗИОН

ЛИНЕЙНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ

АКТИВЫ В УПРАВЛЕНИИ

167

ед.

Тягачи и прицепы

47 447

ед.

Универсальные контейнеры

1 971

ед.

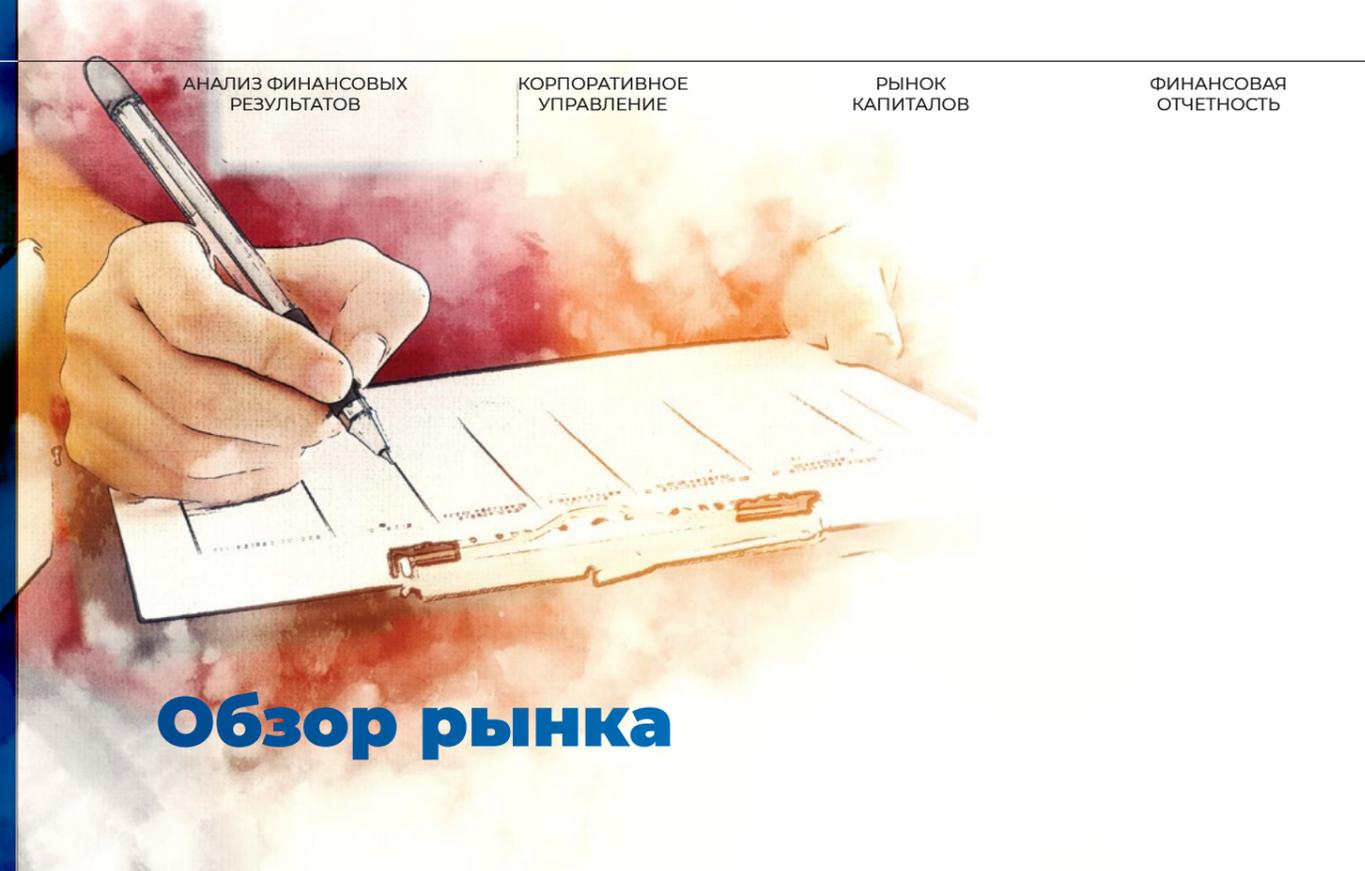
Рефрижераторные контейнеры

7 455

ед.

Фитинговые платформы

Линейно-логистический дивизион интегрирует деятельность всех дивизионов FESCO, включая перевалку в портах и железнодорожную перевозку. Это позволяет Компании предоставлять клиентам услуги интермодальной перевозки в формате «от двери до двери» с доставкой до конечного получателя.



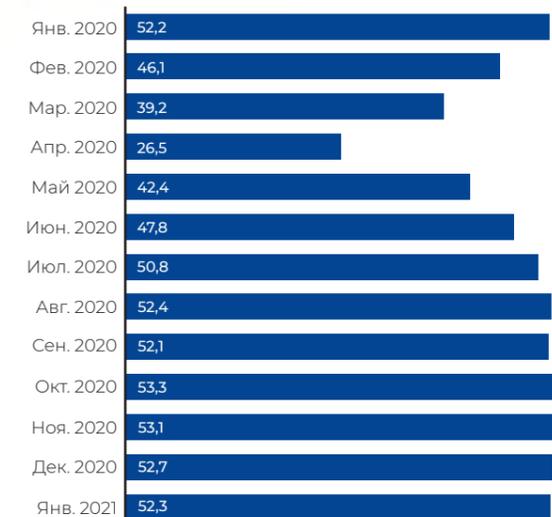
Обзор рынка

Мировая экономика в 2020 году подверглась сильнейшему давлению со стороны COVID-19. Ожидаемые риски 2020 года – торговая война между США и Китаем, Brexit, IMO 2020 – отошли на второй план. COVID-19 и последующие вводимые странами карантинные ограничения стали новой угрозой мировой экономике в целом и логистическому рынку в частности.

В феврале – марте 2020 года из-за вспышки COVID-19 Китай ввел карантинные ограничения, что в дальнейшем отразилось на цепочках поставок.

В апреле 2020 года глобальный индекс экономической активности JP Morgan Global Composite PMI упал на рекордные 25,7 пункта относительно января до значения в 26,5 пункта, что стало ниже исторического минимума ноября 2008 года в период мирового финансового кризиса.

JP Morgan Global Composite PMI¹

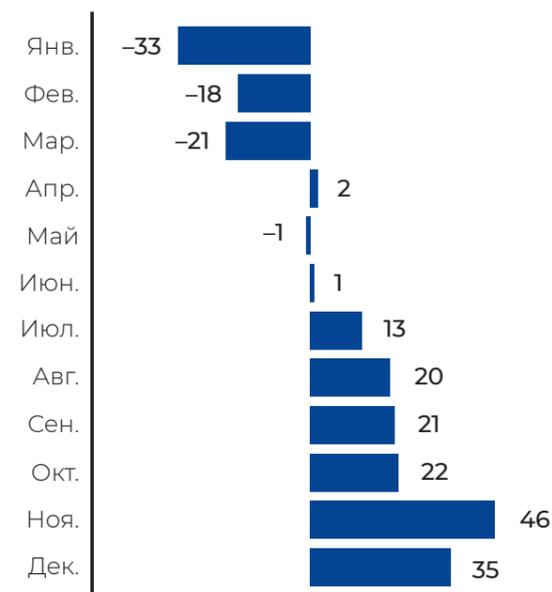


Источник: PMI TM от IHS Markit.

¹ Значение индекса <50 пунктов указывает на замедление деловой активности.

Во втором квартале 2020 года COVID-19 стал серьезной угрозой для роста мировой экономики. В конце третьего квартала настроения на рынке стали улучшаться на фоне новостей о разработке и распространении вакцины различными странами. Резко вырос спрос в отдельных секторах экономики. Ожидаемое снижение мировой торговли сменилось ростом поставок. Население начало перераспределять затраты от сферы услуг в материальные товары. Это отчетливо видно на примере восстановления крупнейшего торгового потока из Китая в США, который с июля стал показывать двузначные темпы прироста.

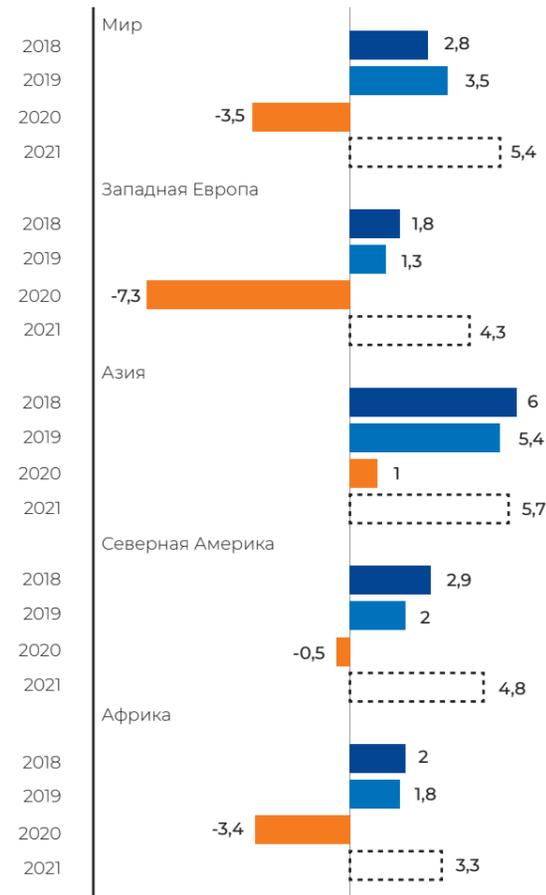
Импорт из Китая в США 2020/2019, год к году, %



Источник: GACC.

В 2020 году снижение мировой экономики составило 3,5 %. Максимальное снижение ВВП произошло в странах Западной Европы. Страны Азии показали положительную динамику ВВП в 2020 году и, как ожидается, в 2021 году продолжат оставаться драйверами восстановления экономики.

ВВП по регионам, год к году



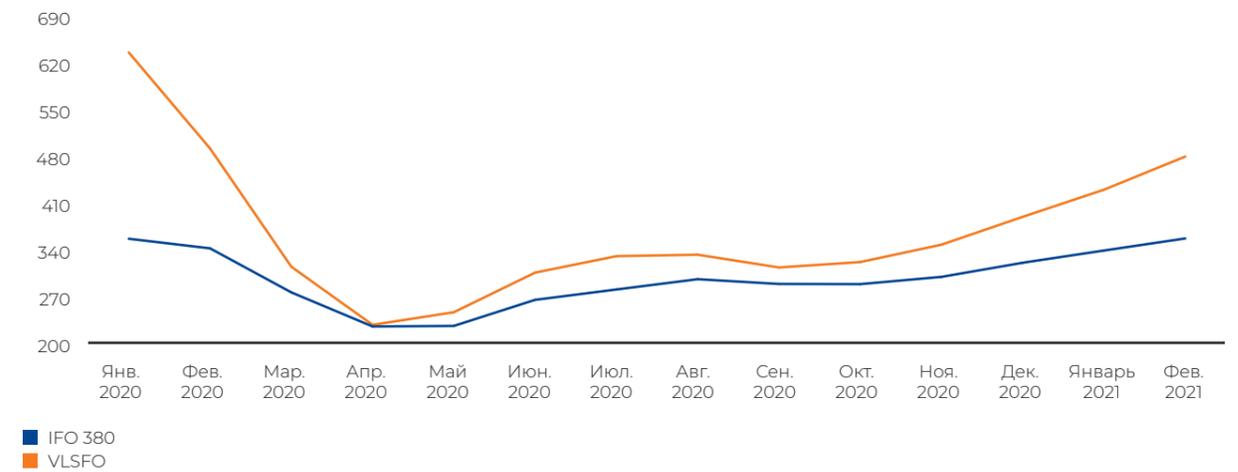
Источник: Bloomberg.

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Мировой рынок контейнерных перевозок

В первом квартале 2020 года снижение рынка перевозок было незначительным, потому что на деятельность морских перевозчиков положительно влияли стабильные ставки фрахта на рынке и снижающиеся цены на бункеровку.

Стоимость бункерного топлива IFO 380 и VLSFO



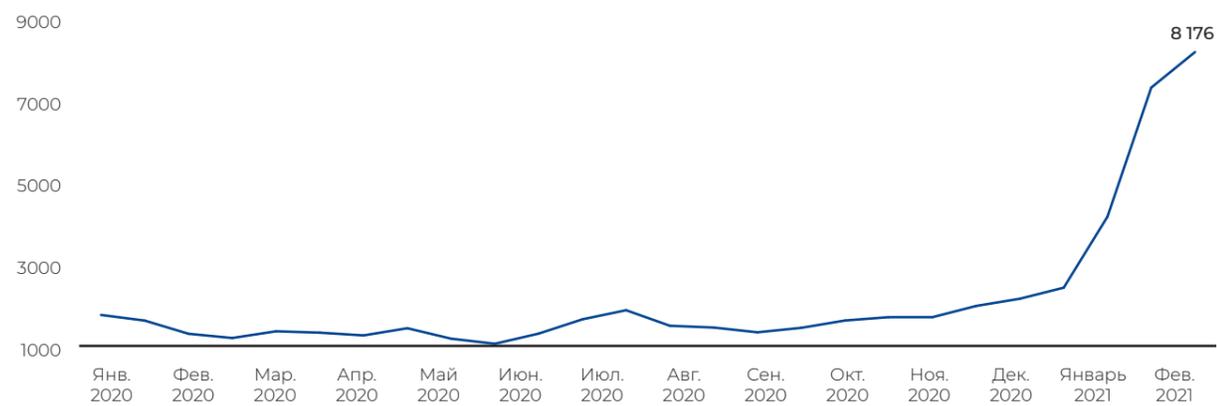
Источник: Bloomberg.

Морские линии активно сокращали вместимость и вводили Blank Sailing (пропуск рейса или определенных портов морской линией) из-за нарастания рисков падения объемов поставок в конце первого и в течение второго кварталов во избежание последующего обвала ставок фрахта.

По итогам первого полугодия 2020 года негативные прогнозы не реализовались. По данным консалтинговой компании Drewry, контейнерооборот морских портов во втором квартале снизился примерно на 8 % в годовом исчислении против ожидаемого падения на 16 %. Изъятие вместимости на рынке оказалось избыточным, и снижение ставок фрахта было намного меньше, чем во время финансового кризиса 2008 года.

Помимо сокращения судовой вместимости перевозчики сократили заказы контейнерного оборудования в первой половине года. А в третьем квартале 2020 года, когда спрос на перевозки стал резко расти, отрасль столкнулась с меньшим количеством доступных контейнеров. Кроме того, многие порты в Северной Америке, Великобритании испытывали сильную загрузку. Вышеуказанные факторы привели к существенным задержкам прибытия рейсов и, как следствие, дефициту контейнеров на рынке в силу их несвоевременного возврата под обратную загрузку.

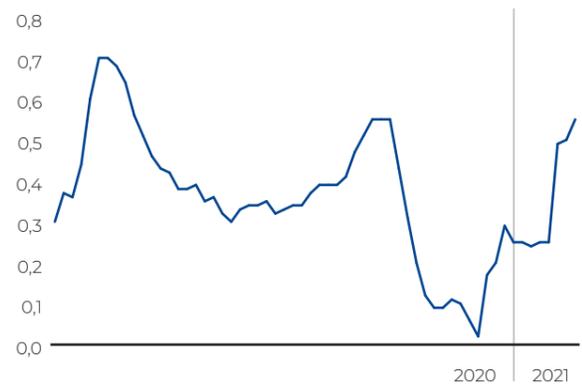
Ставка фрахта на перевозку 40-футового контейнера из Китая в Северную Европу, долл. США, FBX



Источник: *Freightos*.

Данные обстоятельства с октября 2020 года стали приводить к замедлению оборачиваемости контейнеров и нехватке оборудования сначала в северных портах Китая – Нингбо и Шанхае, а потом и во всей Азии. Индекс доступности контейнеров опустился до исторически низких значений, что привело к резкому росту ставок фрахта.

Индекс доступности контейнерного оборудования (CAx) в Шанхае, 40-футовый контейнер



Источник: *Container Xchange*.

Контейнерный рынок в России

Объем контейнерных перевозок на российском рынке увеличивается пятый год подряд. Эта тенденция продолжилась даже в феврале, когда Китай закрыл границы из-за пандемии. Реализация транзитного потенциала, ускорение темпов контейнеризации грузов и развитие внутрироссийских маршрутов позволили рынку контейнерных перевозок в кризисный со всех точек зрения год вырасти на 11 %.

Макроэкономические показатели

Позитивные экономические настроения, с которых начинался год, в мае сменились рекордно низкими значениями индексов PMI. Введение карантинных ограничений по всему миру, объявление режима самоизоляции, прекращение международного авиасообщения и другие меры по недопущению распространения COVID-19 резко изменили как потребительское поведение, так и работу крупнейших промышленных предприятий. Эти изменения привели к тому, что нарушилась традиционная зависимость объемов перевозок от макроэкономических показателей.

В течение года прогнозы по темпам роста ВВП России варьировались от +1,7 % в начале года, до -5 % в июле. Относительно низкая доля малого и среднего бизнеса в структуре ВВП позволила российской экономике пройти кризисный год с меньшим снижением экономики, чем странам Европы.

Улучшение эпидемиологической обстановки, в том числе связанное с началом вакцинации населения, и последующее поступательное

снятие ограничений привело к восстановлению деловой активности в конце года. Согласно прогнозам, уже в следующем году экономика может восстановиться до уровня 2019 года.

Рынок контейнерных перевозок

Объем рынка контейнерных перевозок России формируется за счет внешнеторговых и каботажных морских отправок, внешнеторговых отправок через сухопутные железнодорожные коридоры и транзитных перевозок через Россию.

Ключевые тренды рынка контейнерных перевозок:

- Увеличение доли Дальнего Востока России в структуре внешнеторговых грузопотоков

В отчетном году на фоне мирового дисбаланса контейнерного оборудования маршруты доставки импортных товаров из портов Китая через порты Приморского края стали не только быстрее, чем через Санкт-Петербург, но и дешевле. Переток части грузопотока с маршрутов через Суэцкий канал увеличил долю Дальнего Востока по импортному потоку контейнеров на 3 % против уровня 2019 года, до 27 %.

Доля по экспортным перевозкам через Дальний Восток также увеличилась до 21 % против 19 % в 2019 году. Этому способствовал рост объемов отправок «крупнейшего контейнерного экспортера» – ООО «СИБУР Тобольск» – и увеличение отправок цветных металлов.

Ключевые макропараметры контейнерного рынка, %

Динамика год к году	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ВВП	0,70	-3,70	0,30	1,60	2,30	1,50	-3,10
Розничная торговля	1,50	-9,40	-1,20	4,10	3,20	1,70	-9,10
Инвестиции в основной капитал	-2,00	-7,70	0,50	6,50	3,00	2,00	-3,10
Промышленное производство	0,60	-5,10	-0,50	1,60	2,40	2,00	-3,70
Курс, долл. США / руб.	37	61	67	58	63	67	72

Источник: *консенсус Bloomberg*.

- Ускорение роста объемов транзитных перевозок на направлении Азия – Европа – Азия

Наибольший рост зафиксирован по перевозкам на маршрутах из Азии в страны Европы и обратно через территорию России. Во время эпидемиологических ограничений в портах по всему миру и при последующей разбалансировке морской и авиационной логистики железная дорога продемонстрировала грузовладельцам стабильность как по срокам доставки, так и по наличию подвижного состава. Кроме того, в период пандемии возросла ценность скорости доставки. В третьем квартале рост объемов из Китая в Европу был более чем двукратным. Субсидирование нового транзитного потока через порты Дальнего Востока стало дополнительным драйвером роста на этом направлении.

- Продолжение контейнеризации

Распространение специализированного контейнерного оборудования и совершенствование логистических технологий по перевозке наливных и насыпных грузов в универсальных контейнерах позволило усилить конкуренцию с автомобильным транспортом и привлечь на железную дорогу новых клиентов. Наибольший рост коэффициента контейнеризации зафиксирован в сегменте перевозок цветных металлов. Доля контейнерных перевозок увеличилась на 13 п.п. относительно уровня 2019 года и составила 56 %.

Контейнерный рынок России по итогам 2020 года вырос на 11,5 % по сравнению с 2019 годом, до 5,8 млн TEU.

Динамика контейнерного рынка России по видам перевозок



Источник: данные ОАО «РЖД», Морцентр-ТЭК.

Импорт

Практически полное прекращение зарубежного туризма и переход на удаленную работу привели к сильному росту спроса на отдельные категории потребительских товаров. Сэкономленные на отдыхе деньги были потрачены на обустройство «home-офиса», покупку спортивной экипировки и обновление бытовой техники. Переход университетов и школ в онлайн режим привел к росту спроса на ноутбуки. Большинство этих товаров привозится в Россию из-за границы. Это позволило во время экономического кризиса увеличить объем импорта. По итогам 12 месяцев в импортном сообщении было перевезено на 1,5 % больше грузов – более 2,158 тыс. TEU против уровня 2019 года.

Экспорт

Планомерное повышение пошлин на вывоз необработанного леса и последующий запрет вывоза с 1 января 2022 года стимулирует создание новых предприятий по глубокой переработке древесины. Производимые на них пиломатериалы, древесные плиты, фанера или, например, топливные пеллеты, требуют более бережной транспортировки, чем балансовая древесина и бревна. Поэтому обычно при их отправке на экспорт используются контейнерные перевозки. Однако из-за снижения спроса в Китае темпы роста объемов экспорта в 2020 году замедлились. Драйвером роста в отчетном году выступали отправки полимерной продукции и контейнеризация перевозок металлов, а также поддержка несырьевого экспорта. Отправки товаров, относящихся к этой категории грузов, продемонстрировали существенный рост: растительные масла – +271 %, зерновые – +235 %, прочие продовольственные товары – +323 % против уровня 2019 года.

Внутрироссийские перевозки

В каботажном сообщении на Дальнем Востоке России рост объемов перевозок зафиксирован по всем направлениям. Общий объем перевозок составил 186 тыс. TEU, прирост в отчетном году составил 8 %. Драйверами роста выступили перевозки на Магаданском (+15 %) и Арктическом (+14 %) направлениях.

По внутрироссийским железнодорожным контейнерным перевозкам также зафиксирован рост на +14 %. Объем перевозок по итогам 12 месяцев превысил 827 тыс. TEU. Москва, оставаясь основным распределительным центром России, продолжает формировать чуть меньше

половины всего рынка. Драйверами остаются ключевые направления на Новосибирск, Хабаровск и в Приморский край, растущие большими темпами. Дополнительным стимулом роста рынка является маршрутизация повагонных перевозок за счет организации регулярного ускоренного поездного сервиса.

Транзит

Темпы роста объемов перевозок в транзитном сообщении по железной дороге через территорию России в 2020 году достигли +52 %. Всего было перевезено около 743 тыс. TEU. Рост был обеспечен перевозками на направлении Азия – Европа – Азия, по остальным направлениям, кроме отправок из стран Средней Азии на США, отмечалось снижение объемов.

РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Объем транспортировки грузов на сети ОАО «РЖД», требующих особого температурного режима в контейнерах, вырос на 7 %, до 62 тыс. TEU против 58 тыс. TEU в 2019 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 до 23 % против 20 % в 2019 году. Доля Дальрефтранса по отгрузкам на сети ОАО «РЖД» составила 20 % против 19 % в 2019 году.

Основные тренды отрасли:

- экспорт продукции животноводства из России продолжает расти (рост в 37 раз год к году), создавая предпосылки для организации трансграничных рефрижераторных контейнерных поездов. Пока весь объем приходится на мультимодальные схемы через порты Дальнего Востока. В 2020 году еще не были налажены прямые трансграничные поезда из России в Китай, в том числе и из-за отсутствия встречного сопоставимого грузопотока из КНР;
- в 2020 году была субсидирована перевозка овощной продукции по железной дороге из Сибири и Урала на Дальний Восток,

что стимулирует увеличение отгрузок данной категории по железной дороге;

- в конце отчетного года были введены ограничения на эксплуатацию дизель-генераторных вагонов на тележках КВЗ-И2, которые на фоне их износа и выбытия продолжают подтачивать 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;
- в 2021 году возможно увеличение доли отгрузок переработанной рыбной продукции на российский рынок в связи с карантинными ограничениями Китая на импорт российской рыбы, что приведет к росту внутренней переработки.

3PL

Топ-10 трендов 3PL-рынка, которые мы отмечаем:

- сдвиг производств из Китая в страны Юго-Восточной Азии. Для 3PL-компаний это формирует возможности по созданию новых цепочек поставок. При этом увеличивается сложность логистики из-за вовлечения в цепочку поставок большого количества стран, поставщиков и способов доставки;
- диверсификация маршрутов и типов транспорта. В последний год сильно возрос риск использования только одного маршрута для доставки груза. Многие компании начали использовать несколько коридоров, видов транспорта с целью снижения риска задержки товаров. Возросла подвижность клиентов между разными типами транспорта;
- рост торговых ограничений и усиление санкционной политики по многим странам привели к необходимости расширения продуктовой линейки и готовности компаний быстро подстраиваться под меняющиеся условия, а также к необходимости перемещения активов в случае долгих ограничений на рынке;
- резкий рост e-commerce в условиях COVID-19 привел, с одной стороны, к снижению активности в торговых точках, с другой стороны, к росту спроса услуг «последней мили»;

- переход от концепции Just-in-Time («точно в срок») к Just-in-Case («на всякий случай») для минимизации возможных рисков. Ключевое отличие этих концепций заключается в том, что в первом случае запасы планируются под необходимые потребности сегодня, во втором случае – на основе ожиданий и спроса согласно прогнозам и транспортной доступности;
- рост спроса на складскую недвижимость. По данным агентства Knight Frank, по итогам 2020 года в Московском регионе был заключен рекордный объем сделок по складской недвижимости – 2,1 млн кв. м. Основными причинами являются – рост онлайн-торговли, продуктового ритейла, переход на концепцию Just-in-Case, возврат товара на склады в период низкого спроса и необходимости формирования большего запаса товаров из-за возросших рисков в цепочках поставок. Также повысился спрос на склады класса В/В+, предназначенные для различных сортировок и услуг cross-docking и сборных грузов;
- экспансии федеральных сетей в регионы России, что приводит к формированию новых цепочек поставок, рост спроса на складские мощности в регионах;
- сохраняется тренд на экологичность в цепочке поставок. Отмечается рост спроса грузовладельцев на оценку экологичности в цепочках поставок и появляется достаточно большое количество инструментов по оценке экологичности маршрутов;
- развитие кооперации и вход в нетрадиционные для себя сферы бизнеса 3PL-провайдеров;
- рост значимости 3PL- и SCM (Supply Chain Management) компаний из-за необходимости грузовладельцев резко менять цепочки поставок при отсутствии собственных ресурсов для быстрого поиска логистических решений.

ПРОЕКТНАЯ ЛОГИСТИКА

В 2020 году давление на рынок проектной логистики оказало ухудшение настроений инвесторов в первом полугодии из-за вспышки COVID-19. Компании вынужденно пересматривали инвестиционные программы из-за

заметного снижения цен на сырьевые товары с февраля 2020 года и высокой неопределенности. Положительным драйвером стал рост спроса и цен на драгоценные металлы в первом полугодии 2020 года.

По итогам 2020 года рынок не ушел в фазу затяжного падения, и все цены на сырьевые товары уже восстановились в третьем квартале после резкого снижения в начале года. Цены на сырую нефть к началу 2021 года выросли в три раза с их апрельского минимума за счет поддержки сокращения поставок ОПЕК+. Цены на цветные и черные металлы быстро восстановились в ответ на более быстрый, чем ожидалось, рост промышленной активности Китая.

Дальнейшее восстановление экономики в различных странах будет во многом связано со скоростью распространения вакцины от коронавируса и с уровнем поддержки экономики со стороны государств. Проекты будут продолжаться, но с поправкой на положение в той или иной стране.

Драйверы роста проектной логистики:

- зеленая энергетика;
- внутренний подъем туризма в России;
- бум СПГ-проектов и газохимии;
- экспортные проекты российских ЕРС¹;
- развитие Центральной Азии;
- развитие Северного морского пути

Риски проектной логистики в 2021–2022 годах:

- санкции;
- новые волны COVID-19 и ввод ограничений;
- военные конфликты;
- тренд протекционизма.

Услуги

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

FESCO продолжает удерживать одну из ведущих позиций на рынке контейнерных перевозок в России. Компания 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 обслуживает важнейшие транспортные коридоры и связывает все регионы России железнодорожными и морскими линиями с экономическими центрами Азии и Европы. Транспортная группа специализируется на контейнерных перевозках всех видов: внутренних, импортных, экспортных и транзитных — и лидирует в области транспортировки контейнеров в Россию через Дальний Восток из Южной Кореи, Японии, Китая.

FESCO предлагает большую частоту отправок и высокую скорость доставки, отслеживание груза на всех этапах перевозки и полную автоматизацию документооборота.

Морские линейные сервисы

Компания входит в число лидеров на рынке морских линейных внешнеторговых перевозок между портами стран Азии и Дальнего Востока России и на рынке каботажных морских перевозок. По итогам 2020 года доля рынка FESCO в сегменте каботажных перевозок составила 43 %.

FESCO предоставляет 19 регулярных морских сервисов, а география морских контейнерных перевозок охватывает более 100 портов по всему миру.

В 2020 году FESCO продолжила расширять географию работы морских линий в Китае, добавив новый порт судозаходов Вэньчжоу в рамках морской контейнерной линии FESCO China Express-2 Eastern Arrow. С конца ноября контейнерная линия начала работать по маршруту Владивосток – Циндао – Шанхай – Нинбо – Вэньчжоу – Владивосток. Транзитное время из Вэньчжоу во Владивосток составляет 2,5 дня. Морской порт Вэньчжоу находится

в юго-восточной части провинции Чжэцзян, где расположено большое количество фабрик, и позиционируется как альтернатива одному из самых загруженных портов Китая – Нинбо. Обновленная линия стала единственным прямым морским сервисом из Вэньчжоу в Россию.

Железнодорожные контейнерные сервисы

FESCO на базе собственных и арендованных фитинговых платформ организует железнодорожные перевозки регулярными контейнерными поездами и повагонными отправлениями как в международном, так и во внутрироссийском сообщении.

FESCO отправляет более 60 контейнерных поездов еженедельно из Владивостока, Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Екатеринбурга, Красноярска, Хабаровска, а также из Узбекистана.

В целях расширения географии контейнерных перевозок в 2020 году были запущены следующие новые сервисы:

- FESCO Baikal Shuttle (Силикатная – Батарейная);
- FESCO Blagoveshchensk Shuttle (Селятино – Благовещенск);
- FESCO Far East Shuttle (Красная речка – Владивосток);
- FESCO Mongolian Ural Shuttle (Наушки – Кольцово);
- FESCO Ob Amur Shuttle (Новосибирск Восточный – Красная речка);
- FESCO Samara Shuttle (Владивосток – Жигулевское море);
- FESCO SPB Amur Shuttle (Санкт-Петербург Финляндский – Красная Речка);
- FESCO Trans-Siberian LandBridge (Владивосток – Брест Северный);
- FESCO Ural Amur Shuttle (Кольцово – Красная Речка).

FESCO продолжила развивать сухопутные маршруты по направлению Китай – Россия – Китай. Количество экспортных контейнерных поездов выросло на 117 %, а импортных – на 183 % против уровня 2019 года. Одним из ключевых факторов, оказавших влияние на рост отправок из Китая, стало развитие проектов по перевозкам готовых автомобилей.

¹ ЕРС-контракт (Engineering Procurement Construction) – контракт, в котором подрядчик полностью ответственен перед заказчиком за инжиниринг, снабжение, строительство и пусконаладочные работы, а также за четкое соблюдение графика и выполнение бюджета вне зависимости от привлечения субподрядчиков, выбора поставщиков и других условий.

// ЛИНЕЙНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ДИВИЗИОН ● ○ ○ ○ ○

С целью расширения географии сухопутных импортных сервисов и удовлетворения растущего спроса со стороны клиентов были открыты новые направления перевозок из Китая:

- Хэфэй (Китай) – Замын-Ууд (Монголия) – Екатеринбург;
- Хэфэй (Китай) – Замын-Ууд (Монголия) – Красноярск;
- Дацин (Китай) – Гродеково – ст. Белый Раст (Москва);
- Дацин (Китай) – Гродеково – Гент (Бельгия);
- Сюйчжоу/Сучжоу/Цзинань (Китай) – Замын-Ууд (Монголия) – ст. Силикатная (Москва).

FESCO организовала регулярные отправки в экспортном сообщении контейнерных поездов в Китай со ст. Лена-Восточная, Игирма, Иркутск, Братск.

В июне 2020 года был отправлен первый контейнерный поезд со ст. Биклянь (Республика Татарстан) в китайский город Чэнду с продукцией завода «Нижнекамскнефтехим». В сентябре FESCO отправила контейнерный поезд из провинции Ляонин (Китай) в Московскую область на ТЛЦ «Белый Раст». Сервис ориентирован на перевозку химической продукции.

FESCO расширяет географию транзитных сервисов и запустила контейнерный поезд для ускоренной доставки автомобилей из провинции Хэйлунцзян (Китай) в Бельгию через пограничные переходы Суйфыньхэ (КНР) / Гродеково (Приморский край) и Брест (Беларусь) / Малашевиче (Польша). Поезда отправляются один раз в месяц с целевым увеличением частоты отправок до четырех раз в месяц, планируемый объем перевозок – 100 TEU в месяц. Первый поезд из 41 40-футового контейнера с 123 автомобилями прибыл на станцию назначения в Бельгии 10 мая. Общее время в пути следования составило 23 дня.

Интермодальные сервисы

FESCO осуществляет интермодальные внутрироссийские, а также внешнеторговые: экспортные, импортные и транзитные контейнерные перевозки через порты Дальнего Востока, Санкт-Петербурга, Новороссийска и другие порты с возможностью отправки на территорию России, а также через сухопутные пограничные переходы. Сервисы FESCO позволяют перевозить грузы по любым маршрутам несколькими видами транспорта и сократить время груза в пути благодаря оптимальному сочетанию морского и железнодорожного расписаний.

FESCO продолжила развивать сервис Trans Siberian Landbridge по доставке грузов из Азии в Европу через Владивосток и в обратном направлении. В рамках данного сервиса:

- отправлен первый контейнерный поезд из Японии в Европу при поддержке Министерства земли, инфраструктуры,

транспорта и туризма Японии (MLIT) и ОАО «РЖД». Срок доставки из порта Тояма (Япония) до Кутно (Польша) составил 17 дней. Доставка аналогичного груза из Японии в Европу морским путем занимает в среднем 45 дней;

- перевезены контейнеры для Олимпиады в Токио;
- отправлен первый полносоставный контейнерный поезд из Европы во Владивосток назначением на порты Юго-Восточной Азии. Состав из 31 40-футового контейнера с металлическими изделиями прибыл в Брест (Беларусь) из Дуйсбурга (Германия), затем контейнеры были перегружены на подвижной состав колеи 1 520 и проследовали до ст. Владивосток. В ВМТП они погружены на судно и регулярной морской линией FESCO доставлены в Шанхай. Транзитный срок доставки из Бреста до Шанхая составил 20 суток;
- опасные грузы включены в номенклатуру перевозимых грузов из стран АТР в Европу.

FESCO запустила новый сезонный интермодальный контейнерный сервис из Новосибирска в населенные пункты, расположенные в Якутии, и доставила около 300 TEU грузов различной номенклатуры (от продуктов питания до строительных материалов), заняв почти 25 % рынка на этом маршруте. Сервис запущен в июле 2020 года в тестовом режиме, с августа работал на регулярной основе. Интермодальный сервис включает железнодорожную доставку регулярным поездом FESCO из Новосибирска до ст. Лена (Иркутская область), обработку и речную транспортировку до портов, расположенных на реке Лене и автодоставку в другие населенные пункты Якутии при наличии запросов клиентов.

FESCO, развивая перевозку зерна в контейнерах, осуществила первую интермодальную отправку контейнеров с ячменем из Омска в Китай. Схема транспортировки включала отправку 64 20-футовых контейнеров со специальными вкладышами – лайнер-бэгами, в которых размещался груз, поездом FESCO со ст. Карбышево-1 во Владивостоке, обработку в ВМТП и отправку регулярными морскими контейнерными линиями в китайские города Тяньцзинь и Сямынь. Транзитное время по маршруту составило не более 30 дней. Специалисты FESCO обеспечили полный комплекс сопутствующих работ, в том числе таможенное оформление и получение всего пакета документов, необходимых для отгрузки на экспорт.

FESCO и логистический оператор Rail Cargo Logistics – RUS в рамках соглашения, подписанного на Красноярском экономическом форуме в 2019 году и направленного на развитие экспортных перевозок грузов в контейнерах из регионов Сибири в Китай, организовали

первую отправку рапсового масла в контейнерах, оборудованных флекситанками, из Красноярского края в порт Наньтун (провинция Цзянсу, Китай). Транзитное время по маршруту составило 35 дней. Схема транспортировки включала: автомобильную перевозку масла с предприятий в Красноярском крае на терминал «БЛТК» в Красноярске, доставку контейнеров, оборудованных флекситанками, в составе регулярного поезда FESCO Yenisei Shuttle во Владивосток, доставку регулярной морской линией FESCO China Express в порт Шанхая, перегрузку на баржу и доставку речным транспортом в порт Наньтун.

РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

FESCO – единственный оператор на рынке рефрижераторных перевозок скоропортящихся грузов, требующих особого температурного контроля, который использует собственные активы для перевозок на международном и внутреннем маршрутах. Рефрижераторные контейнерные перевозки грузов на базе Линейно-логистического дивизиона осуществляет Дальрефтранс.

FESCO, продолжила развивать направление рефрижераторных контейнерных перевозок:

- запустила интермодальный контейнерный сервис для доставки рыбы и морепродуктов с Дальнего Востока России в провинцию Гири (Китай) на регулярной основе. Сервис включает морскую доставку рефрижераторных контейнеров регулярными линиями FESCO с Камчатки, Магадана и Сахалина во Владивосток и автотранспортом с предприятием Приморского края, обработку в ВМТП и отправку по железной дороге в Хуньчунь (Китай). Тестовые отправки по новому маршруту начались в мае 2020 года, с сентября поезд курсирует на регулярной основе с частотой отправок раз в неделю. Время в пути следования из Владивостока в Хуньчунь составляет около 4 суток с целевым сокращением сроков доставки до двух суток;
- осуществила первую отправку рефрижераторных контейнеров со скоропортящимися грузами из России в Монголию через пограничный переход Наушки. Контейнеры с продуктами питания, косметикой и другими товарами были отправлены в составе рефрижераторного сцепы с электропитанием от дизель-генераторного контейнера со ст. Селятино (Московская область) на ст. Улан-Батор (Монголия). Транзитное время по маршруту составило 20 дней. Основным преимуществом такого способа транспортировки является полностью бесконтактная доставка, что особенно актуально в период пандемии. Отправки запланированы на регулярной основе;

- перевезла по маршруту Москва – Владивосток первый рефрижераторный контейнер, подключенный к системе температурного контроля скоропортящихся грузов. Тестовая отправка организована совместно с ООО «Центр развития цифровых платформ» и ООО «Софттелематика» под контролем Россельхознадзора в рамках утвержденного Правительством Российской Федерации плана мероприятий по формированию системы транспортировки и контроля скоропортящихся грузов. На контейнер с грузом, требующим соблюдения температурного режима при транспортировке, была наложена электронная навигационная пломба с термодатчиками. Использование пломбы позволило оператору пломбирования отслеживать температуру перевозимого груза на всем пути следования и передавать информацию в режиме реального времени в информационную систему Россельхознадзора – АИС «Меркурий»;
- наладила регулярный сервис доставки скоропортящейся продукции по маршруту Москва (Селятино) – Якутия (Нижний Бестях). Транзитное время составляет 18 суток. Основу перевозимых товаров, которым требуется поддержание температурного режима на всем пути следования, составляют замороженные полуфабрикаты, мясо, рыба, овощи, ягода, кондитерские изделия и молочные продукты.

3PL

FESCO продолжила развивать направление 3PL как одно из неотъемлемых направлений логистического бизнеса и предлагает клиентам следующие услуги:

- 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;
- услуги таможенного транзита;
- доставку грузов авиатранспортом.

В 2020 году FESCO в качестве 3PL-провайдера перевезла 2 037 ед. спецтехники, оформила 12 857 транзитных и 18 825 таможенных деклараций.

ПРОЕКТНАЯ ЛОГИСТИКА

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 услуг входит:

- 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.

Увеличение портфеля контрактов с крупными клиентами, а также расширение присутствия на рынке перевозок крупнотоннажных и негабаритных грузов являются приоритетными направлениями развития бизнеса FESCO.

За 2020 год было реализовано 20 проектов и перевезено более 200 тыс. фрахтовых тонн проектных грузов.

FESCO имеет большой опыт транспортировки тяжеловесных и негабаритных грузов, в том числе оборудования для строительства атомных электростанций в разных странах. В 2020 году Группа организовала доставку сверхтяжелого оборудования для АЭС «Руппур» в Бангладеш и АЭС «Аккую» в Турции.

Среди прочих крупных проектов, реализованных FESCO в 2020 году, были:

- передислокация четырех кранов Liebherr на пневмоколесном ходу (RTG) с терминала в Санкт-Петербурге на терминал во Врангеле (Приморский край). Для обеспечения минимального транзитного времени транспортировка RTG-кранов осуществлялась по Северному морскому пути и заняла 28 дней;
- транспортировка и монтаж энергооборудования Siemens для Ереванской ТЭЦ. Груз общим весом 14,5 тыс. фрахтовых тонн был доставлен из Грузии в Армению железнодорожным и автомобильным транспортом.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

FESCO выполняет автомобильные контейнерные перевозки в рамках интермодального сервиса для доставки грузов от терминалов прибытия до конечных получателей, а также в процессе магистральных перевозок контейнеров по России. FESCO также предлагает неконтейнерные автомобильные перевозки грузов с полной (FTL) и частичной (LTL) загрузкой автомобиля из Европы в Россию и внутри страны от склада отправителя до склада получателя.

Автопарк консолидирован на базе оператора ООО «ФЕСКО Транс», который использует собственные автомобили и привлеченный парк в Москве, Владивостоке, Санкт-Петербурге, Хабаровске и других городах Российской Федерации.

СУДОВОЕ АГЕНТИРОВАНИЕ

FESCO осуществляет агентирование морских судов более 20 лет и является одной из самых крупных агентских компаний России по оказанию услуг судовладельцам или арендаторам судов. FESCO оказывает следующие услуги по судовому агентированию, обеспечивая:

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

FESCO в 2020 году обеспечила комплексное агентское обслуживание судна, на котором транспортировалась платформа «Одиссей» (стартовый комплекс плавучего космодрома «Морской старт») в порт Славянка (Приморский край). FESCO выполнила операции на территории России по обеспечению и обслуживанию судна, оформлению всех необходимых документов, а также контролировала выгрузку платформы в порту назначения.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ В КИТАЕ

Китай является ключевым рынком для FESCO, при этом в Китае оперируют три полноценные компании с широким портфелем логистических услуг для востребованных в Китае торговых направлений. Компании продают логистические продукты FESCO из собственных офисов в Шанхае, Пекине, Гонконге, Гуанчжоу, Тяньцзине, Шэньчжэне, Нинбо, Циндао, Даляне и Чунцине. Собственные представительства в Китае помогают FESCO предоставлять свои транспортные решения прямым грузоотправителям. В компаниях FESCO в Китае в 2020 году работали более 120 человек, которые организовали экспедирование и перевозку 305 тыс. TEU против 267 тыс. TEU в 2019 году.

Основными результатами 2020 года было эффективное развитие и расширение бизнеса в условиях глобальной пандемии COVID-19:

- успешное открытие дополнительного порта прямого захода в Вэньчжоу с первым рейсом в ноябре 2020 года;
- стремительный рост сегмента железнодорожных перевозок с общим результатом в 14 тыс. TEU в 2020 году, включая сотрудничество с известными автомобильными производителями, такими как Chery, Haval, Chang'an.
- повышение качества обслуживания клиентов за счет внедрения системы электронного бронирования;
- расширение бизнеса на внутреннем рынке Китая в сегменте контейнерных перевозок (форвардинг) со значительным повышением эффективности и прибыльности бизнеса.

В планы на 2021 год входят:

- фокус на повышение операционной эффективности;
- продолжающийся рост в линейном сегменте в условиях усиливающейся конкуренции;
- наращивание объемов в сегменте железнодорожных перевозок;
- развертывание еженедельных рейсов из порта Вэньчжоу;
- развитие сегмента авиаперевозок форвардинговых услуг.

Основные операционные показатели Линейно-логистического дивизиона, тыс. TEU

Показатели	2017	2018	2019	2020	Изменение 2020/2019, %
Интермодальные перевозки	244	302	344	393	14
Международные морские перевозки	319	313	250	293	17
Каботажные морские перевозки	67	79	78	80	3

Операционная деятельность

В 2020 году объем интермодальных перевозок увеличился на 14 % по сравнению с уровнем 2019 года и достиг 393 тыс. TEU. Это связано с открытием новых сервисов, гибкой коммерческой политикой Группы и продолжающейся автоматизацией логистических процессов.

Объем международных морских перевозок вырос до 293 тыс. TEU, на 17 %, против 250 тыс. TEU в 2019 году. Значительное влияние на рост объемов оказала грамотная расстановка флота в условиях восстановления рынка после снятия ограничений из-за COVID-19 во втором полугодии 2020 года, а также острый дефицит контейнерного оборудования в Юго-Восточной Азии у конкурентов.

Объем каботажных морских перевозок вырос на 3 % и составил 80 тыс. TEU против 78 тыс. TEU в 2019 году. Наиболее высокий рост объемов отмечен на Магаданской линии, что связано с увеличением ее вместимости после приобретения в 2019 году контейнеровозов «ФЕСКО Магадан» и «ФЕСКО Монерон».

ДИВИЗИОН

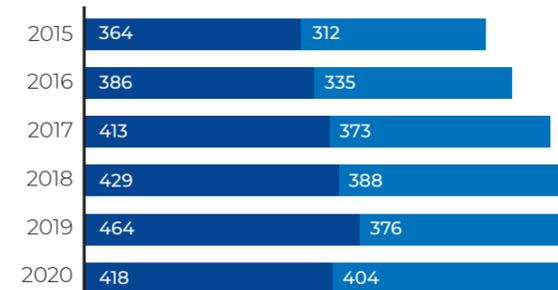
ПОРТОВЫЙ

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

Обзор рынка

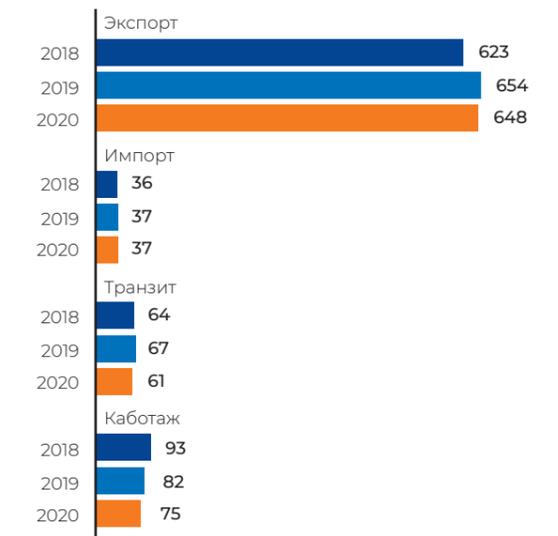
В 2020 году грузооборот морских портов России составил 822 млн т, что на 2,2 % ниже, чем грузооборот 2019 года. К снижению объемов привели ограничительные меры, вызванные всемирной пандемией COVID-19. Основным вклад в снижение (на 7 %) внесли наливные грузы (нефть, нефтепродукты, сжиженный газ). Перевалка сухогрузов, наоборот, показала рост +10 %. 2020 год стал первым годом с отрицательной динамикой с конца 1990-х годов, когда российская стивидорная отрасль показывала ежегодные приросты.

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



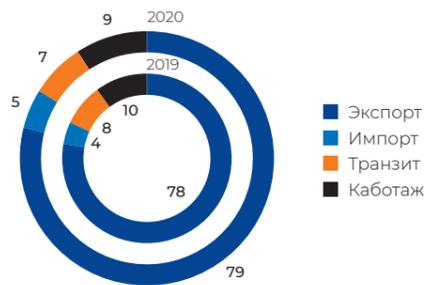
Источник: Морцентр-ТЭК.

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



Источник: Морцентр-ТЭК.

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



Источник: Морцентр-ТЭК.

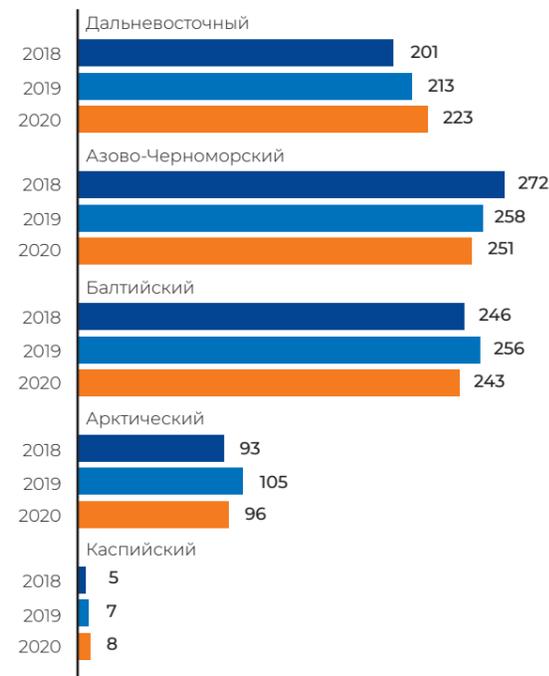
Доли бассейнов в общем объеме перевалки грузов, %



Источник: Морцентр-ТЭК.

Доля Дальневосточного бассейна, основного региона присутствия FESCO, в общем грузообороте российских портов в 2020 году увеличилась до 27,1 % против 25,4 % в 2019 году. Дальневосточный бассейн продемонстрировал наибольший прирост грузооборота, который составил 222,9 млн т (+4,4 %) против 214 млн т в 2019 году, из которых 146,6 млн т приходится на перевалку сухих грузов и 76,3 млн т – на наливные грузы.

Бассейны России по объемам перевалки грузов, МЛН Т



Источник: Морцентр-ТЭК.

СУХИЕ ГРУЗЫ

66 % из общего грузооборота Дальневосточного бассейна составила перевалка сухих грузов – 146,6 млн т (+8,4 % к уровню 2019 года). Основной прирост наблюдался в сегменте химических и минеральных удобрений, зерновом сегменте, цветных металлов. Наибольшее снижение продемонстрировали тарно-штучные грузы, накатные грузы (ро-ро) и рефрижераторные грузы.

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ГРУЗЫ

По результатам 2020 года ВМТП вышел на первое место среди стивидорных компаний России по объемам перевалки контейнеров.

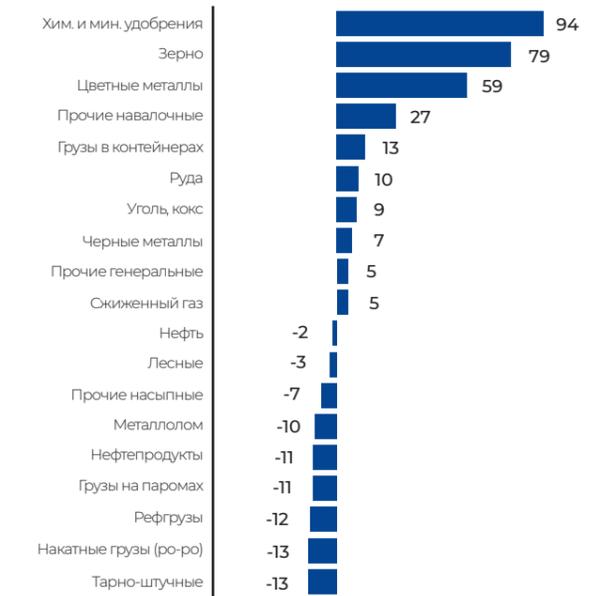
Объем перевалки контейнеров в ключевых портах Приморского края в 2020 году вырос на 7 %, до 1,5 млн TEU, против 1,4 млн TEU в 2019 году. ВМТП показал прирост +8 %, увеличив грузооборот до 672 тыс. TEU против 625 млн TEU в 2019 году, тем самым нарастив долю на рынке до 45 %.

Контейнерооборот крупнейших контейнерных терминалов Российской Федерации в 2019–2020 годах, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК.

Динамика перевалки ключевых грузов Дальневосточного бассейна (изменение в 2020 году к 2019 году), %



Источник: Морцентр-ТЭК.

Доля ключевых стивидорных игроков Приморского края, %



Источник: расчет Компании.

АКТИВЫ

Портовый дивизион владеет и управляет терминалом во Владивостоке, предлагая стивидорские 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. 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 14,4 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:

- 8,0 млн т – генеральные грузы и нефтепродукты;
- 723 тыс. TEU – контейнеры.

В распоряжении порта имеется 49 подъемных кранов грузоподъемностью от 16 до 124 т, грузоподъемники, тягачи, ричстакеры, фронтальные ковшовые и вилочные погрузчики.

ВМТП в 2020 году начал эксплуатировать:

- новый порталный кран Liebherr LPS 420 грузоподъемностью 124 т. Новый кран занял свое место в универсальном терминале и имеет самую большую грузоподъемность в парке портовой техники ВМТП;
- четыре новых порталных 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;
- новый трактор «Геркулес» и два манипулятора.

Услуги

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

Портовый дивизион оказывает стивидорские, сюрвейерские и транспортно-экспедиционные услуги, включая погрузку и разгрузку судов, вагонов и грузовых автомобилей; перевозку грузов в складские помещения; предоставление услуг склада CFS по формированию, расформированию контейнеров, сортировке, перетарке и маркировке грузов; услуги по хранению грузов; взвешивание и измерение; документальное сопровождение получаемых и отправляемых грузов; а также лоцманские услуги, экспедирование и таможенное оформление.

Операционная деятельность

По итогам 2020 года объем перевалки грузов ВМТП остался на уровне, близком к 2019 году, и составил 11,4 млн т.

Основные операционные показатели Портового дивизиона

Показатели	2017	2018	2019	2020	Изменение 2020/2019, %
Перевалка контейнеров, тыс. TEU	468	551	625	672	8
Перевалка генеральных грузов, тыс. т	2 989	4 907	5 130	4 614	(10)
Перевалка нефтепродуктов, тыс. т	299	376	396	358	(10)
Перевалка средств транспорта, ед.	37 840	60 359	77 023	71 248	(7)

Контейнеры

Объем перевалки контейнеров увеличился на 7,7 % по сравнению с 2019 годом и составил рекордные 672 442 TEU. В 2020 году ВМТП вышел на первое место в России по грузообороту контейнеров. Основной рост на 10 % 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, наблюдается незначительное снижение на 1,9 % к уровню 2019 года. В результате доля рынка ВМТП в перевалке контейнеров на Дальнем Востоке выросла на 1 п. п. в сравнении с 2019 годом и достигла рекордных 45 %.

Генеральные и навалочные грузы

В 2020 году наблюдалось снижение объемов перевалки навалочных и генеральных грузов. ВМТП обработал 4,61 млн т, что на 10,1 % меньше, чем в 2019 году. В данной категории значительное снижение продемонстрировали сегменты обработки слябов и стальной заготовки (–56,5 % и –64,3 % соответственно). Данное сокращение было частично компенсировано ростом объемов перевалки угля (+50,2 %), стали листовой (+83,5 %) и привлечением новых клиентов по коксу.

Нефтепродукты

Нефтебаза ВМТП обработала 357,6 тыс. т нефтепродуктов, что на 9,7 % ниже уровня 2019 года. Падение объемов связано с пандемией, снижением судозаходов (бункеровок) в Дальневосточном регионе, а также стагнацией рынка бункеровок.

Средства транспорта

Перевалка автомобилей и техники снизилась на 7,5 %, до 71 248 единиц против 77 023 единиц в 2019 году. Падение объемов перевалки связано с снижением объемов из-за пандемии COVID-19.

Структура перевалки грузов ВМТП в 2020 году, %



Источник: данные Компании.

Всего в 2020 году ВМТП обработал 1 790 судов против 2 009 судов в 2019 году. Среднесуточная производительность при обработке флота составила 31,25 тыс. т против 31,56 тыс. т в 2019 году. На железнодорожном направлении ВМТП обработал 210,5 тыс. единиц подвижного состава (+5 %) против 201 тыс. единиц в 2019 году. Среднесуточная обработка вагонов составила 575 единиц против 549 единиц в 2019 году.

ДИВИЗИОН

ЖЕЛЕЗНО-
ДОРОЖНОЙ

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

Обзор рынка

В 2020 году общий объем погрузки на железную дорогу сократился на 2,7 %. Снижение объемов перевозок по ключевым грузам связано с экономической рецессией в период пандемии и ограничениями по всему миру. Снижение погрузки привело к охлаждению спроса на новые вагоны. В 2020 году вагоностроителями было произведено на 26 % меньше вагонов, чем годом ранее – около 60 тыс. вагонов включая экспортную продукцию. В разрезе подвижного состава погрузка снижалась по всем видам вагонов, кроме фитинговых платформ и хопперов-зерновозов.

Увеличение численности рабочего парка при снижении погрузки привело к возникновению профицита вагонов. Это повлияло на эксплуатационную ситуацию на сети. Суммарно среднее время от погрузки до следующей погрузки в этот же вагон в 2020 году выросло на 6,5 %. За счет общего тренда на маршрутизацию перевозок время простоя на промежуточных и технических станциях сократилось, но существенно выросло время нахождения вагона под грузовыми операциями, которое включает простой в ожидании вагона под погрузку.

В сегменте фитинговых платформ спрос на вагоны поддерживался изменением логистики перевозок – увеличение доли транзитных отправок и перевозок через Дальний Восток России привело к росту средней дальности рейса. Общий объем погрузки контейнеров на сеть ОАО «РЖД» увеличился на 17 %, а TEU- грузооборот по грузным универсальным контейнерам, составляющим основной объем перевозок, вырос на 23 %. Ухудшение эксплуатационной обстановки на сети, сопряженное с увеличением числа поездов, отставляемых от движения, сказалось на увеличении потребного парка для обеспечения растущего спроса на перевозки. Восстановление доли импорта через Санкт-Петербург и замедление темпов роста объемов транзитных перевозок приведет к возникновению профицита фитинговых платформ.

Перевозки крытыми вагонами в отчетном году сократились на 3,8 %. Основное снижение пришлось на внутрироссийские перевозки строительных материалов, сахара, муки и зерновых. Помимо карантинных ограничений на динамике погрузки отразилась контейнеризация части грузопотоков, связанная с созданием новых направлений регулярных контейнерных поездов. Рост отмечен только по экспортным отправкам на страны СНГ и Китай. На долю экспортных перевозок приходится 35 % всех перевозимых объемов.

К основным рискам снижения грузовой базы можно отнести:

- ускорение контейнеризации. Это связано с расширением географии маршрутной сети, развитием инфраструктуры и перевозочных технологий, позволяющих контейнеризовать новые виды грузов;
- истечение срока службы у 55 % парка маневровых локомотивов, обслуживающих подъездные пути промышленных предприятий, на которых в том числе загружаются крытые вагоны. Для разрешения ситуации необходимы государственные субсидии на покупку нового тягового подвижного состава;
- профицит полувагонов и, как следствие, снижение маржинальности операторского бизнеса по конкурирующим видам подвижного состава.

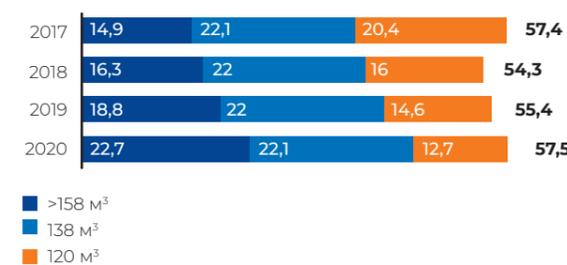
Однако крытые вагоны имеют преимущество ввиду большей объемной вместимости, чем полувагоны или контейнеры. Повышенный спрос на вагоны вместимостью 158 куб. м и более отмечается по крупнейшим производителям целлюлозно-бумажной промышленности. В структуре вагонного парка на долю вагонов повышенной вместимости приходится уже около 40 %. За 2020 год их доля выросла на 6 %.

Динамика объемов перевозок в крытых вагонах, млн т



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД».

Структура парка крытых вагонов, тыс. ед.



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД».

Перевозки в универсальном подвижном составе

АКТИВЫ

Железнодорожный дивизион работает с целевыми видами подвижного состава: фитинговыми платформами для перевозки контейнеров и универсальными крытыми вагонами.

В 2020 году FESCO завершила программу по выходу из непрофильных активов. Реализованы зерновой сегмент и крытые вагоны. Парк фитинговых платформ увеличился на 834 единицы. Всего по состоянию на 31 декабря 2020 года подвижной состав в оперировании Железнодорожного дивизиона насчитывал 8 200 ед.

УСЛУГИ

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

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

В 2020 году парком крытых вагонов осуществлялась перевозка грузов: щебень, пиломатериалы, каучук, цемент, сульфат, грунт, удобрения, строительные материалы, щебень, безалкогольные напитки, семена льна и подсолнечника.

Структура грузов, перевезенных в 2020 году, по видам, %



Источник: данные Компании.

Структура парка подвижного состава FESCO, ед.

Показатель	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
Полувагоны	2 109	709	–	–
Фитинговые платформы	4 457	5 593	6 296	7 130
Окатышевозы	1 576	10	–	–
Крытые вагоны	1 515	1 244	2 047	1 003
Зерновозы	2 931	4 069	4 203	–
Прочие	381	300	177	67

Источник: данные Компании.

Терминалы

ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

В 2020 году на фоне введения карантинных ограничений и падения ставок объем железнодорожных контейнерных перевозок выше предыдущего года на 21% и составляет 471 тыс. TEU против 388 тыс. TEU в 2019 году.

Вагоноотправки в крытых вагонах увеличились на 9%, до 17 917 единиц относительно 2019 года.

Погрузка крытых вагонов, ед.



Основные операционные показатели Железнодорожного дивизиона

Показатели	2017	2018	2019	2020	Изменение 2020/2019, %
Подвижной состав, ед.	12 969	11 925	12 723	8 200	(36)
Железнодорожные контейнерные перевозки, тыс. TEU	270	340	388	471	21
Вагоноотправки в крытых вагонах, ед.	20 179	14 231	16 372	17 917	9

АКТИВЫ

В состав активов Железнодорожного дивизиона входят сухие контейнерные терминалы в Хабаровске, Новосибирске и Томске, которые являются ключевыми звеньями интермодальной транспортной цепочки FESCO, позволяя Компании эффективно управлять грузопотоками и оптимизировать затраты.

Новосибирский терминал расположен в непосредственной близости от ст. Новосибирск-Восточный, имеет три железнодорожные линии. В 2020 году частично введена в эксплуатацию бетонированная площадка площадью 10,3 тыс. куб. м которая позволила увеличить железнодорожный фронт, объем хранения и погрузо-разгрузочных операций и, как следствие, увеличить пропускную способность. В собственности терминала имеется развитая сеть собственных железнодорожных путей и шесть собственных маневровых локомотивов.

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 9,2 га. Терминал находится в непосредственной близости от федеральной автотрассы Владивосток – Хабаровск, имеет выход к реке Амур и примыкает к ст. Красная речка. На терминале расположены пять грузовых железнодорожных фронтов общей длиной 1,3 тыс. м (вместимость 92 условных вагона.), 1 400 м железнодорожных путей и автоэстакады.

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).

Основные параметры сухих терминалов FESCO

Терминалы	Новосибирск	Хабаровск	Томск
Общая площадь, га	15,7	9,2	0,6
Площадь под хранение контейнеров, га	2,3	1,6	0,6
Емкость единовременного хранения, TEU	2 000	2 350	800
Пропускная способность в год, TEU	102 000	54 000	12 960
Перевалка контейнеров в 2020 году, TEU	90 290	51 927	9 672

Источник: данные Компании.

УСЛУГИ

Терминалы осуществляют прием и отправку контейнеров, погрузку и крепление груза в контейнере, обрешетку, услуги складской логистики и ответственного хранения.

Терминал в Новосибирске помимо погрузо-разгрузочных работ и хранения контейнеров оказывает транспортно-экспедиторские услуги в части организации экспортных контейнерных поездов из Новосибирска и регулярных шаттлов FESCO Новосибирск – Хабаровск. Путевое хозяйство терминала обеспечивает бесперебойную подачу угля на стратегический объект городской инфраструктуры Новосибирска ТЭЦ № 4.

Хабаровский терминал в 2020 году развивал новые направления по обработке и экспедированию контейнеров на экспорт и переработке рефрижераторных контейнеров, а также металлов на специализированных площадках. Терминал предоставляет услуги складской и транспортной логистики, обработку контейнерных и иных генеральных грузов.

Терминал в Томске обрабатывает грузы в рамках партнерства с компанией «Томскнефтехим», которая поставляет полипропилен и полиэтилен высокого давления на рынки Российской Федерации, ближнего и дальнего зарубежья.

ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

В 2020 году Новосибирский терминал значительно увеличил объем перевалки контейнеров относительно 2019 года через железнодорожный и автомобильный фронты, ощутимо укрепив свои позиции на рынке. Объем обработки крупнотоннажных контейнеров вырос на 24% и составил 90 290 TEU против 72 822 TEU в 2019 году. Основными драйверами роста послужили развитие экспортных отправок в Китай через сухопутные пограничные переходы (зерновые культуры), экспедирование грузов в SOC в составе сервисов на Новосибирск и дальнейшие отправки порожних контейнеров в экспортные локации, старт обработки грузов в контейнерах открытого типа (металл).

Развитие новых направлений по обработке и экспедированию на контейнерном терминале в Хабаровске позволили увеличить объем обработки контейнеров на 45% до 51 927 TEU против 35 927 TEU в 2019 году, а вагонооборот – на 169%. Благодаря привлечению новых клиентов объемы автоперевозок и экспедирования увеличились на 165% по сравнению с 2019 годом.

Объем обработки контейнеров за 2018–2020 годы, тыс. TEU



Источник: данные Компании.

ДИВИЗИОН МОРСКОЙ

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, проекты Министерства обороны Российской Федерации, а также перевозки при сотрудничестве с иностранными фрахтователями.

АКТИВЫ

По состоянию на 31 декабря 2020 года флот Морского дивизиона насчитывал 18 судов совокупным дедвейтом 279 тыс. т. В состав флота входят 12 контейнеровозов, пять универсальных сухогрузных судов и одно ледокольно-транспортное судно. 12 судов в составе флота дивизиона имеют ледовый класс.

Важной частью стратегии FESCO является программа по обновлению флота и его постоянной модернизации.

В 2020 Компания реализовала три устаревших судна типа «Сокол» и один лесовоз («ФЕСКО Приморье», «ФЕСКО Посьет», «ФЕСКО Певек», «Амур») и приобрела на вторичном рынке два многофункциональных сухогрузных судна типа «МРР» ледового класса Arc4, соответствующего стандартам, необходимым для осуществления круглогодичных грузоперевозок Северным морским путем вдоль северного побережья России. Оба многоцелевых судна, «ФЕСКО

Структура флота FESCO по состоянию на 31 декабря 2020 года

Показатель	Количество судов	Дедвейт, тыс. т
Контейнеровозы	12	223
Универсальные сухогрузы	5	45
Ледокольные транспортные суда	1	11
Всего транспортных судов	18	279

Источник: данные Компании.

Парис» и «ФЕСКО Улисс», являются однотипными судами водоизмещением 12,7 тыс. т., построенными в 2004 году в КНР.

FESCO планирует дальнейшее обновление флота – приобретение новых контейнеровозов для собственных линий и многоцелевых сухогрузных судов.

Услуги

Морской дивизион осуществляет регулярные и трамповые морские перевозки, организует доставку грузов на судах в рамках северного завоза и антарктических экспедиций.

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-импортных морских линиях, основными направлениями которых являются Япония, Китай и Южная Корея.

Трамповые перевозки

Универсальные сухогрузы FESCO привлекаются для доставки грузов на необорудованное побережье в Курильской островной зоне, на Камчатке и в Российской Арктике, осуществляя северный завоз – значимый социальный проект по доставке грузов в северные регионы России.

В рамках программы северного завоза с июня по ноябрь сухогрузы «ФЕСКО Пионер» и «Усури» выполнили шесть рейсов по маршруту Владивосток – Анадырь – Эгвекинот – Владивосток, доставив продукты питания, товары народного потребления, автотехнику и топливо. Всего было доставлено 22,3 тыс. т грузов в 1,5 тыс. груженых контейнеров.

Приобретение в 2020 году двух многофункциональных сухогрузных судов – «ФЕСКО Парис» и «ФЕСКО Улисс» – обеспечило выполнение доставки грузов из Европы на Дальний Восток по Северному морскому пути, успешное участие в проекте по перевозке грузов в порт Певек по контракту с АО «Чукотская горно-геологическая компания» (входит в Группу компаний «Кинросс Голд»). Работа в рамках двухлетнего контракта позволила FESCO открыть и зарегистрировать в Федеральном агентстве морского и речного транспорта линию FESCO Arctic Line. Открытие линии оказало высокий репутационный и экономический эффект.

FESCO продолжила сотрудничество с Национальным центром исследований Антарктики и океана Министерства земледелия Индии (NCPOR). Дизель-электроход «Василий Головин» в 2020 году успешно завершил вторую и начал осуществление третьей Антарктической экспедиции по снабжению индийских ст. Бхарати и Майтри.

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 судах третьих лиц.

Операционная деятельность

Снижение операционных показателей связано с выбытием устаревшего транспортного флота в рамках реализации программы

по обновлению флота, что позволило сократить операционные расходы и значительно улучшить финансовый результат работы флота.

Основные операционные показатели Морского дивизиона

Показатели	2017	2018	2019	2020	Изменение 2020/2019, %
Транспортный флот, ед.	21	22	20	18	(10)
Судо-сутки в эксплуатации	6 990	7 096	7 208	6 503	(10)

ДИВИЗИОН

БУНКЕРО-
ВОЧНЫЙ

В состав Бункеровочного дивизиона входят ООО «ФЕСКО-Бункер» и ООО «Топливная компания ФЕСКО».

Обзор рынка

Начиная с 2020 года были ужесточены требования международного природоохранного законодательства (МАРПОЛ) по ограничению содержания серы в бункерном топливе. Ввиду ограниченного производства нефтеперерабатывающей промышленностью такого топлива возник дефицит малосернистых нефтепродуктов, что привело к росту их стоимости. Цены на нефтепродукты в течение первого квартала выросли на 45 % относительно аналогичного периода 2019 года.

В дальнейшем на фоне эпидемиологической ситуации COVID-19 и общемирового снижения деловой активности во всех отраслях экономики, включая рынок морских перевозок, цены снизились и стабилизировались в середине года. К концу года цены опять начали расти и превысили среднегодовой уровень 2019 года на 15 %.

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, 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.

В 2020 году Бункеровочный дивизион оказывал услуги только компаниям FESCO. Это связано с нестабильностью рынка, высоким дефицитом ресурсов и со снижением спроса со стороны иностранных судовладельцев из-за высоких цен на топливо на внутреннем рынке.

Операционная
деятельность

Основные операционные показатели Бункеровочного дивизиона, тыс. т

Показатели	2017	2018	2019	2020	Изменение 2020/2019, %
Объемы бункеровки	77	72	68	67	(1)

Клиенты

10

тыс. клиентов

Клиентская база FESCO

+6 %

клиентов

Прирост к 2019 году

>40

офисов обслуживания

В том числе в Юго-Восточной Азии и Европе

FESCO ОБСЛУЖИВАЕТ ВАЖНЕЙШИЕ ОТРАСЛИ:



Строительство



Металлургия



Машиностроение



Автопром



Нефтегазовая индустрия



Энергетическая промышленность



Бумажная



Пищевая промышленность



Лесная промышленность

НАМ ДОВЕРЯЮТ СВОИ ГРУЗЫ:



НОРНИКЕЛЬ



Цифровизация

Развитие цифровых сервисов и информационных систем – ключевой элемент развития бизнеса FESCO. FESCO в 2020 году утвердила цифровую стратегию основными целями которой являются:

- создание и развитие онлайн сервисов и услуг;
- увеличение прозрачности взаимоотношений с клиентами в рамках всего цикла оказания услуг по перевозке.

FESCO стремится создать новый стандарт на рынке интермодальных перевозок и предоставлять своим клиентам услуги перевозки полностью в цифровом формате.

FESCO уделяет большое внимание автоматизации внутренних процессов, связанных с оптимизацией бизнес-процессов, документооборота и учетных функций. Все это позволяет сократить операционные затраты на ведение бизнеса и предложить клиенту более качественные и оптимальные по стоимости услуги.

В свете новых глобальных вызовов, необходимости организации удаленной работы сотрудников, большое внимание было уделено автоматизации и цифровизации бизнес-процессов, которые позволяют сотрудникам FESCO выполнять свои функции удаленно без потери качества услуг.

FESCO приоритизирует инновационные и совместные проекты с компаниями-партнерами. На текущий момент реализуются совместные проекты с ОАО «РЖД» и компаниями – заказчиками услуг.

FESCO на постоянной основе отслеживает законодательные инициативы и тренды, связанные с цифровизацией транспортных перевозок, электронным взаимодействием с госорганами. FESCO стремится к переходу на полностью электронный документооборот, реализует проекты по интеграции с ФНС России, ФТС России и участвует в пилотных проектах в технологиях блокчейн.

ПРОЕКТЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ БИЗНЕСА

Личный кабинет клиента

Личный кабинет клиента MY.FESCO является порталом самообслуживания клиентов FESCO.

Личный кабинет был открыт для клиентов FESCO в 2017 году в пилотном режиме и позволял оформлять заявки только на интермодальные перевозки в импортном направлении Юго-Восточная Азия – Владивосток – Москва. Сегодня через личный кабинет можно подать заявку на перевозку по всем основным сервисам Линейно-логистического дивизиона.

Статистика заявок через личный кабинет MY.FESCO

2019 год:

1 581
клиентов

69 205
заявок

173 349
TEU

2020 год:

1 990
клиентов

95 408
заявок

245 622
TEU

Сегодня сервис для подачи заявки на контейнерные перевозки еженедельно:

555 клиентов **2 532** заявок **4 624** TEU

В личном кабинете MY.FESCO для клиентов FESCO доступны:

- оформление заявок на контейнерные перевозки с возможностью дублирования;
- заключение договоров;
- отслеживание транспортного и таможенного статусов процесса перевозки;
- возможность предоставления обратной связи по качеству оказанного сервиса;
- выгрузка скан образов бухгалтерских и транспортных документов – клиенты могут получать документы без контактов с менеджерами, запросов в почту и телефонных звонков;
- сервис по связке переплат;
- оформление таможенного транзита – за 2020 год было оформлено более 15 тыс. транзитных деклараций.

В 2020 году в личном кабинете MY.FESCO был реализован функционал по расчету автомобильного плеча для станций Москвы и Московской области, что позволило обработать за 3,5 месяца более 12 тыс. запросов по ставкам на услуги автоперевозки с минимальным участием сотрудников FESCO.

Коммуникация с клиентами через чат-боты

FESCO расширяет взаимодействие с клиентами, реализуя новые способы коммуникации. Для клиентов доступен чат-бот в мессенджере Telegram. При помощи чат-бота клиенты в автоматическом режиме:

- отслеживают перевозку контейнера;
- узнают контактные данные назначенного им менеджера FESCO;
- формируют запрос на интересующую перевозку.

По запросу клиента в любой момент диалог переводится на сотрудника FESCO, который помогает клиенту решить возникший вопрос.

Количество запросов, доступных клиенту в чат-боте, постоянно расширяется. Кроме того, планируется вывод чат-бота на другие распространенные коммуникационные платформы.

Управление отношениями с клиентами

FESCO внедрила информационную систему Microsoft Dynamics CRM, при помощи которой организована коммуникация с новыми и действующими клиентами и формирование клиентской базы. Служба продаж FESCO использует систему CRM для:

- планирования продаж и анализа его исполнения;
- сегментирования клиентов и организации целевой коммуникации с клиентами;
- мониторинга активностей клиентов;
- анализа «воронки продаж»;
- планирования клиентских мероприятий и анализа эффекта от них.

Внедрение системы CRM позволило добиться расширения клиентской базы и эффективного вывода на рынок новых транспортных сервисов.

Автоматизация терминала в Новосибирске

FESCO завершила проект автоматизации производственной деятельности терминала в Новосибирске. В ходе проекта:

- была разработана новая информационная система управления контейнерными операциями;
- оптимизированы цепочки производственных операций;
- введено в работу ударопрочное морозостойчивое мобильное оборудование для мастеров на площадке и в погрузчиках;
- организованы цифровые сервисы для клиентов терминала и автоперевозчиков (назначение автоперевозчиков для ввоза и вывоза контейнеров, планирование временных слотов для автотранспорта, информирование водителей об изменении расписания).

Автоматизация позволила организовать работу терминала таким образом, чтобы максимум информации о контейнере и его дальнейшем следовании было известно заранее, до момента его ввоза на терминал, а обработка контейнера требовала минимально необходимого количества операций, каждая из которых выполняется в предусмотренный для нее момент времени. Все цепочки операций теперь управляются информационной системой, а производственный персонал выполняет только те операции, которые назначены алгоритмами системы.

Полученный по итогам проекта программно-аппаратный комплекс позволил:

- сократить сроки обработки контейнеров;
- оптимизировать внутритерминальную логистику и нагрузку на грузоподъемную технику;
- прогнозировать объем работы терминала и анализировать его текущую загруженность, своевременно принимая решения;
- клиентам и автоперевозчикам – планировать завоз и вывоз контейнеров, время на терминале и минимизировать ожидание в очереди.

Управление автоперевозками и автотранспортом

FESCO реализовала проект автоматизации управления автоперевозками и автотранспортом. В ходе проекта была разработана и внедрена информационная система класса TMS, которая позволяет:

- накапливать заявки на перевозку контейнеров;
- автоматически рассчитывать стоимость автоперевозки по каждой заявке;
- автоматически планировать рейсы автоперевозок исходя из имеющегося объема заявок и загруженности автотранспорта с учетом параметров груза и маршрута и возможностей техники;
- формировать потребность на привлечение стороннего автопарка, назначать перевозчиков на рейсы;
- своевременно обслуживать собственный автопарк.

Информационная система TMS тесно интегрирована в цифровой ландшафт FESCO для реализации интермодальной составляющей автоперевозок в Группе.

СОВМЕСТНЫЕ ПАРТНЕРСКИЕ ПРОЕКТЫ

Проект «ИНТЕРТРАН» с ОАО «РЖД» – цифровые транзитные перевозки

FESCO и ОАО «РЖД» при поддержке ФТС России запустили в сентябре 2019 года

проект «ИНТЕРТРАН», который предусматривает полностью электронное оформление интермодальных перевозок импортных грузов через ПАО «ВМТП». Информационная технология «ИНТЕРТРАН» отражает процедуру эффективного цифрового взаимодействия между морским портом, железной дорогой и ФТС России с использованием электронного документооборота и предусматривает безбумажное оформление до 30 операций.

В августе 2020 года проект «ИНТЕРТРАН» расширен на отправку транзитных грузов в Республику Беларусь – организована транзитная интермодальная перевозка контейнеров из Китая в Европу (Республику Беларусь) в полностью цифровом формате.

Прямым эффектом от реализации проекта «ИНТЕРТРАН» стало сокращение времени оформления в ВМТП с пяти дней до 21 часа, а передача транспортных и таможенных документов в ОАО «РЖД» выполняется в течение одного часа после их получения из ФТС России.

В настоящее время FESCO совместно с ОАО «РЖД» и АО «НК «КТЖ» взаимодействуют по расширению технологии на перевозки в Республику Казахстан. Дальнейшим шагом в реализации проекта «ИНТЕРТРАН» станет тиражирование технологии на транзитные перевозки из стран АТР в страны Европейского союза.

Построение экосистемы с ФТС

ВМТП запустил для своих клиентов новые сервисы в части ускоренного получения таможенных требований и запросов разрешений у таможни на проведение грузовых операций по отбору пломб.

Для реализации этих сервисов были созданы рабочие места для сотрудников таможни в информационных системах Порта. Данный опыт является уникальным на территории России.

Благодаря новым сервисам были исключены бумажные носители, а процесс согласования с таможенными органами сократился с трех дней до четырех часов.

ВМТП продолжил совершенствовать данный сервис в 2021 году и планирует подключение к нему ОАО «РЖД».

Прямое взаимодействие с личным кабинетом партнера СИБУР

FESCO и СИБУР, крупнейшая нефтехимическая компания в России, реализовали совместный проект по интеграции транспортных цифровых

сервисов FESCO и «Личного кабинета партнера» в системе мультимодальных контейнерных перевозок СИБУР. Разработанная интеграция включает обмен следующими потоками информации: согласование и тарификация заявок на перевозку, отслеживание подсыла порожних и движения грузеваемых контейнеров, букинг места на судне, выпуск коносамента.

Эта интеграция позволила FESCO получать заявки на перевозку от СИБУР в режиме реального времени, оперативно планировать наличие и подсыл оборудования, тем самым повысить качество клиентского сервиса. Компания СИБУР, в свою очередь, получила возможность получать сведения о перевозках напрямую в информационную систему, выполнять необходимые операции внутри собственного информационного контура.

Информационный обмен с контейнерным терминалом ООО Фирма «ЭКОДОР»

FESCO и контейнерный терминал ООО Фирма «ЭКОДОР» (далее – ЭКОДОР) организовали интеграционное взаимодействие между своими информационными системами. FESCO в автоматическом режиме передает терминалу ЭКОДОР заявки на перевозку контейнеров и заявки на въезд автотранспорта, а также информацию о таможенном транзите по контейнерам, отправленным в адрес терминала ЭКОДОР. В свою очередь, терминал ЭКОДОР организовал передачу сведений об отправленных с терминала контейнерах FESCO, а также о понесенных расходах по обработке контейнеров на терминале.

Реализация информационного обмена позволила напрямую передавать сведения о перевозках и, таким образом, повысить оперативность планирования и исполнения заявок, что повысило качество клиентского сервиса FESCO по отправкам из Москвы.

ВНУТРЕННЯЯ ЦИФРОВИЗАЦИЯ

Создание единой учетной системы FESCO

FESCO реализовала масштабный проект по внедрению единой учетной системы и перевела бухгалтерский и налоговый учет большинства компаний на единую информационную платформу. Единая учетная система интегрирована в IT-ландшафт FESCO и максимально оперативно получает для отражения в учете всю информацию из производственных информационных систем.

Новая единая учетная система позволила:

- существенно ускорить и упростить учетные операции, унифицировав их с учетом специфики деятельности компаний Группы;
- отражать в учете внутригрупповые операции в автоматическом режиме;
- сократить время на подготовку бухгалтерской и налоговой отчетности;
- создать единое хранилище первичных данных управленческого учета и, таким образом, оперативно получать оперативную управленческую отчетность в необходимой детализации.

ПАО «ВМТП» – № 1 по грузообороту в России

ВМТП значительно увеличил интенсивность и оборачиваемость грузов благодаря реализации IT-решений, связанных с автоматизацией процессов: досмотровой площадки, плана погрузки поездов, управлением складами, интеграции с ОАО «РЖД», взвешивания КТК, выдачи груза.

Все операции и сведения фиксируются при помощи планшетов, которые работают в специальных веб-приложениях. Тальманы используют информационную систему для приема, выдачи и учета грузов. Операторы STS с ее помощью грузят и разгружают суда. Стивидоры формируют задачи на перемещение и постановку грузов и контролируют их исполнение докерами и водителями тягачей. Технологи и управление склада координируют процесс. Каждый работник видит, откуда пришел контейнер и куда он направляется.

Для того, чтобы быть на шаг впереди, ВМТП:

- решает задачи любой сложности благодаря постоянному повышению качества проводных и беспроводных сетей и современному серверному оборудованию;
- непрерывно улучшает «ядро» системы, рабочий процесс и интегрируется с системами клиентов и «облаками» перевозчиков;
- переходит от устаревших отчетов к онлайн-мониторингу и анализу больших данных, которые «порекомендует будущее».

От общей сети к частной – технологии 5G

Одним из мировых трендов портовой отрасли является использование частных мобильных сетей PLTE. ВМТП подготовил проект по развертыванию частной мобильной сети по покрытию всей территории Порта, масштабирование которой будет осуществляться в 2021 году.

Частные мобильные сети позволяют одновременно подключать множество цифровых устройств, передавать огромные массивы данных от датчиков

и использовать производственные данные в реальном времени. Это станет очередным шагом в активной цифровизации Порта и ландшафтом для построения цифрового двойника предприятия.

Электронное планирование пропускной способности Порта для грузовых автомашин

ВМТП разработал IT-решение, благодаря которому увеличилась интенсивность обработки грузовых автомашин. Теперь у перевозчика есть возможность через GPS ГЛОНАСС в автоматическом режиме передавать информацию до прибытия в информационную систему Порта. При пересечении заданных координат крановщику автоматически создается задание для подготовки контейнера к погрузке на автомашину. Технология дает возможность за 8–15 минут до прибытия грузового автомобиля в Порт подготовить контейнер к погрузке, что сокращает время обработки каждого грузового автомобиля на 10 минут.

Нейронные сети – распознавание номеров вагонов и контейнеров

ВМТП внедрил систему по распознаванию номеров вагонов и контейнеров для ускорения обработки груза в порту. Данное решение работает с применением нейронных сетей. Точность распознавания номеров усовершенствована до 98 % за три года работы.

Комплексное управление бизнес-процессами

FESCO реализовала уникальный проект создания единого цифрового пространства внутрикорпоративных бизнес-процессов на базе новой информационной системы «Электронный архив (BPM)». При помощи системы «Электронный архив (BPM)» управляются:

- бизнес-процессы учета и отчетности;
- кадровые процессы и процедуры;
- юридические (договорные, претензионные) процессы;
- документарные сервисы для клиентов (передача первичных финансовых документов, запрос и формирование актов сверок, пакеты документов по перевозкам и т. п.).

Помимо этого, «Электронный архив (BPM)» является единым корпоративным центром юридически значимого электронного документооборота, через который выполняется комплектование, подписание и отправка/получение первичных документов и договоров.

Платформа «Электронный архив (BPM)» воплощает принцип потоковой обработки запросов и документов FESCO. Этого удалось добиться за счет унификации и упрощения внутрикорпоративных бизнес-процессов, применения современных цифровых инструментов (штрихкодирование, автоматическое распознавание документов, электронная подпись, интеллектуальный поиск и связывание документов), тесной интеграции в ландшафт информационных систем FESCO.

Платформа «Электронный архив (BPM)» стала центром внутрикорпоративной цифровизации и продолжает активно развиваться, реализовывая новые сервисы как для компаний Группы, так и для ее клиентов.

Цифровые сервисы для сотрудников FESCO

FESCO реализовала проект внедрения личного кабинета сотрудника – специализированного портала кадровых и административных сервисов. С помощью личного кабинета сотрудники FESCO:

- получают персональные финансовые (расчетные листы) и кадровые сведения (действующие графики отпусков, графики смен и т. п.);
- подают запросы работодателю (справки и документы, отпуска, отгулы и т. п.);
- направляют запросы административного характера.

Сервисы личного кабинета сотрудника доступны как на стационарном рабочем месте, так и в киосках самообслуживания на производственных площадках, в мобильном приложении на телефоне, в чат-боте в Telegram.

Личный кабинет сотрудника стал центром цифровых сервисов для сотрудников, а универсализация кадровых процессов позволила повысить их качество, географическую доступность и гарантировать оптимальный срок выполнения. По итогам 2020 года 100 % сотрудников FESCO имеют доступ в личный кабинет; 9 071 запрос поступил в веб-версию личного кабинета.

Управление закупочной деятельностью и снабжением

FESCO последовательно переводит функции корпоративного контроля в цифровой формат. Проект создания единого контура снабжения и закупок объединил контрольные процедуры Группы и позволил создать сквозную цепочку «от потребности до оплаты», используя идентичные бизнес-процессы. Таким образом, заявленная подразделением потребность в товарах или услугах обеспечивается централизованной

службой закупок и снабжения, для чего в наличии имеются следующие инструменты:

- обеспечение потребности за счет действующих контрактов;
- обеспечение потребности путем организации закупочной процедуры;
- подбор поставщиков по цене или по критериям;
- объединение потребностей различных подразделений в общую закупочную процедуру с учетом категоризации номенклатуры, мест и сроков планируемых поставок.

На единой платформе снабжения и закупок были реализованы следующие контрольные мероприятия:

- контроль соблюдения бюджета на этапе закупки;
- контроль соблюдения сумм/лимитов по условиям договоров, контроль максимальной цены договора;
- контроль факта поставки;
- контроль сроков оплаты и наличия закрывающих документов, акцептованных подразделением;
- контроль потенциальных поставщиков службой безопасности.

Кибербезопасность

Кибербезопасность является одним из ключевых приоритетов в проектах FESCO по развитию информационных технологий. Анализ актуальных киберугроз на ранних стадиях внедрения новых IT-решений является необходимым условием цифровой трансформации и важной предпосылкой для сокращения сроков запуска новых продуктов.

FESCO постоянно совершенствует систему защиты периметра цифровой инфраструктуры от злонамеренного воздействия со стороны сети интернет, что в значительной мере снижает риск деструктивного воздействия на штатную работу информационных сервисов Компании. Успешное пилотирование сервиса по мониторингу информационной безопасности Security Operations Center позволило ускорить процесс его внедрения.

Реализованная в FESCO программа повышения осведомленности персонала в вопросах кибербезопасности способствует снижению влияния человеческого фактора на возникающие угрозы цифровой инфраструктуре от фишинговых атак и методов социальной инженерии. В частности, это позволило сохранить должный уровень информационной безопасности в особый период, связанный с переводом значительной части сотрудников на режим удаленной работы. В Компании осуществляется постоянный контроль соблюдения персоналом корпоративных правил информационной безопасности.

ЦИФРОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Цифровые сервисы, развиваемые FESCO, требуют наличия фундамента в виде современной цифровой инфраструктуры, которая соответствует ключевым требованиям высокой производительности, безопасности, надежности и отказоустойчивости.

FESCO завершила масштабный проект по полному переводу цифровой инфраструктуры на сервисную облачную модель. Инфраструктура FESCO сгруппирована в двух центрах обработки данных (ЦОД) в Москве и Владивостоке. Это позволило гибко распределить нагрузку, обеспечить высокую производительность и безопасность информационных сервисов FESCO. FESCO не связана ресурсными ограничениями и при необходимости может наращивать мощности фактически без ограничений для реализации новых амбициозных инициатив. Связь между двумя ЦОД организуется по выделенным каналам связи, для которых реализовано дублирование. При возникновении внештатных ситуаций при передаче данных время на восстановление связи составляет не более пяти минут.

На аналогичную модель переведены сервисы, традиционно организуемые на корпоративной инфраструктуре. Таким примером является сервис покопийной печати, внедренный во всех подразделениях FESCO. Сервис позволил гарантировать качество работы печатающих устройств, свести к минимуму сбои при печати, организовать удобные принт-зоны, доступные каждому сотруднику.

Управление персоналом

Успех любой компании – это прежде всего успех людей, объединенных одной целью, работающих в одной команде как единое целое. FESCO следует этому пониманию во всем, что касается работы с людьми.

ФИЛОСОФИЯ FESCO

В FESCO ценят и уважают индивидуальность каждого сотрудника.

Успешное развитие каждого сотрудника Компании и возможности для самореализации, честность и открытость, атмосфера взаимного уважения, забота о каждом и высокая личная ответственность руководителей перед сотрудниками – принципы, которые позволяют FESCO лидировать в конкуренции за человеческий капитал.

Люди – основа всех достижений FESCO

FESCO активно совершенствует процессы в области управления человеческими ресурсами:

- оптимизирует и развивает процессы управления человеческим капиталом, подбирая сотрудников по уровню их профессионализма, инициативности, ответственности и соответствия принципам корпоративной культуры, удерживая лучших из них;
- создает адаптивную и комфортную среду для своих сотрудников, обеспечивая достойные условия труда и отдыха, лучшие возможности для самореализации и развития;
- стремится оставаться привлекательным и конкурентоспособным работодателем, формируя профессиональную вовлеченную команду.

СТРУКТУРА ПЕРСОНАЛА

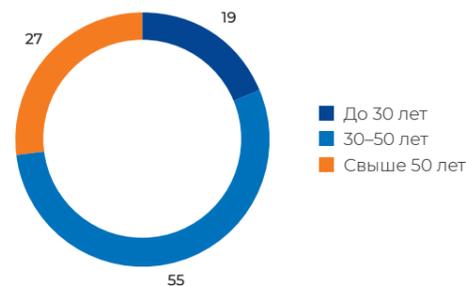
На конец 2020 года среднесписочная численность FESCO составила 4 867 человек.

60 % сотрудников Группы – производственный персонал, 40 % – административно-управленческий.

55 % сотрудников Группы в возрасте от 30 до 50 лет, 27 % – в возрасте свыше 50 лет и 19 % – сотрудники до 30 лет.

За 2020 год FESCO удалось снизить показатель текучести персонала на 2,6 п. п., до 11,5 %. Выявление и анализ причин, побуждающих сотрудников уходить из компании, позволяет FESCO работать над их удержанием и развитием.

Фактическая численность сотрудников FESCO в разбивке по возрасту, %



ПУТЬ СОТРУДНИКА

При формировании Пути сотрудника FESCO использует следующие принципы:

- простота, понятность и персонализированный подход;
- особое внимание людям и профессиям, создающим максимальную ценность для Группы;
- фокус на автоматизацию HR-процессов с целью создания удобных для сотрудников сервисов.

Ключевые этапы

1	2	3	4	5
Знакомство и интерес	Наем и адаптация	Обучение и развитие	Оценка и вознаграждение	Удержание и расставание
Взаимодействие с учебными заведениями Бренд работодателя Профили успешных сотрудников	Сокращение сроков закрытия вакансий Развитие digital-инструментов подбора сотрудников Эффективная система адаптации	Максимальный охват сотрудников программами обучения Развитие digital-обучения Обеспечение возможностей для самообучения	Прозрачная и справедливая система вознаграждения Регулярная обратная связь Честный диалог с сотрудниками Конкурентная заработная плата	Удержание наиболее ценных и редких сотрудников Анализ причин увольнения сотрудников

Знакомство и интерес

Первым из шагов на пути сотрудника является знакомство с FESCO и проявление интереса к работе в Группе. На данном этапе Компания создает особую продуктивную среду для привлечения будущих сотрудников.

У кандидатов, в свою очередь, есть шанс получить интересующую их информацию о возможностях и перспективах карьерного развития, узнать больше о корпоративной культуре.

Основными каналами привлечения новых сотрудников в FESCO являются:

- раздел сайта FESCO – «Карьера в FESCO»: <https://www.fesco.ru/ru/career/>;
- онлайн-площадки рекрутинговых агентств и операторов;
- профессиональные сообщества и группы в социальных сетях.

Для того чтобы потенциальные сотрудники могли лучше познакомиться с FESCO, используются разнообразные форматы:

- программы практик и стажировок для молодых кандидатов;
- программа оплачиваемых стажировок, которая реализуется во Владивостоке совместно с Морским государственным университетом им. адмирала Г.И. Невельского (далее – МГУ им. адмирала Г.И. Невельского);
- онлайн- и офлайн-мероприятия: дни карьеры, выставки, форумы, конференции, чемпионаты по бизнес-кейсам и др.

Взаимодействие с вузами

Сотрудничество с высшими учебными заведениями является одним из приоритетных направлений развития HR-бренда FESCO как привлекательного работодателя для молодых специалистов.

Основными вузами – поставщиками кадров для Группы являются:

- Владивостокский государственный университет экономики и сервиса;
- МГУ им. адмирала Г.И. Невельского;
- Дальневосточный федеральный университет (далее – ДВФУ).

По итогам 2020 года:

- FESCO привлекло 80 студентов на практику и стажировку, из них 15 % трудоустроились в Компанию;
- FESCO провела 9 масштабных мероприятий со студентами;
- FESCO осуществляла взаимодействие с восемью базовыми кафедрами.

В рамках развития партнерства с вузами были определены ключевые перспективные направления взаимодействия:

- вовлечение дополнительного кадрового ресурса для решения актуальных рабочих задач;
- обеспечение студентов местами для практики и стажировки;
- участие сотрудников FESCO в научной жизни вузов;

- переподготовка и повышение квалификации плавсостава;
- формирование кадрового резерва молодых специалистов для дальнейшего трудоустройства;
- программа ASAP ДВФУ (система для талантливых студентов, которые выполняют проектные задачи для компаний и получают за это вознаграждение от вуза).

Наем и адаптация

FESCO продолжила совершенствовать процесс подбора персонала, сделав его более удобным для соискателей и более быстрым и эффективным для самой Компании.

Для руководителей разработаны материалы тренинга по процессу и подбору и автоматизирован процесс подачи заявки на подбор и процесс сопровождения подбора.

Подбор кандидатов осуществляется всеми доступными и современными средствами: размещение вакансий на онлайн-площадках, привлечение кадровых посредников, рекомендации действующих сотрудников, привлечение студентов и практикантов.

В 2020 году FESCO адаптировала существующие процессы и материалы в цифровые каналы с учетом специфики удаленной работы. Использование цифровых инструментов позволило настроить данный процесс под потребности всех категорий сотрудников и руководителей.

Показателем, характеризующим эффективность подбора сотрудников, является срок закрытия вакансии. По результатам 2020 года данный показатель составил 25 дней.

Для более комфортного входа в должность и в Группу внедрена комплексная цифровая система адаптации, которая включает:

- трехуровневую систему адаптационных мероприятий для постепенного вхождения новичка в должность и последующего развития;
- сопровождение новичка на всех этапах адаптации, включая автоматическое формирование плана и задач адаптации;
- сбор и анализ обратной связи от новичков и руководителей.

Подбор персонала в FESCO

	2018	2019	2020
Количество поступивших заявок, шт.	458	510	1 071
Количество закрытых заявок, шт.	360	446	416
Показатель закрытия вакансий, %	78,6	87,4	38,8
Срок закрытия вакансий, дни	42	34	25

¹ Кроме «Портового дивизиона» и международных компаний.

Программа адаптационных мероприятий включает:

- приветственное письмо для новичка;
- предзаполненный план адаптации с учетом должности;
- памятки и информацию о Компании;
- карту целей на испытательный срок;
- welcome-курс онлайн для нового сотрудника.

Обучение и развитие

Важным фактором эффективности сотрудников является система непрерывного обучения. Данный фактор оказывает прямое влияние на карьерное развитие и лояльность, поэтому одна из ключевых задач FESCO – создание адаптивной системы обучения для различных групп персонала Компании с учетом модели компетенций.

Система обучения FESCO:

- охватывает все группы специальностей и категории персонала;
- очные и дистанционные программы обучения, электронные курсы;
- база знаний и опыта;
- электронная библиотека.

Структура обучения FESCO по итогам 2020 года состояла на 70 % из дистанционного обучения, 20 % из внутреннего (очного) обучения и 10 % из внешнего обучения.

Дистанционное обучение

- реализация процесса адаптации новых сотрудников на online-платформе «МАЯК»;

40 корпоративных программ обучения

164 руководителя прошли программу обучения FESCO Leader

100% сотрудников охвачены дистанционной платформой¹

144 руководителя прошли обучение по управлению распределенными командами

- расширение курсов Soft skills до 30;
- разработка курсов по запросу за счет внутренних ресурсов (формирование электронной базы знаний FESCO);
- развитие электронной библиотеки FESCO.

Автоматизация процесса

- автоматизирован процесс планирования и организации обучения на базе 1С;
- создана система оценки эффективности развивающих мероприятий.

Переход в онлайн

- изменение фокуса обучения в связи с удаленным режимом работы: все программы проведены в онлайн-формат;
- основные направления: программы по развитию soft skills руководителей по управлению удаленными командами и hard skills сотрудников по работе с информационными системами в режиме удаленной работы

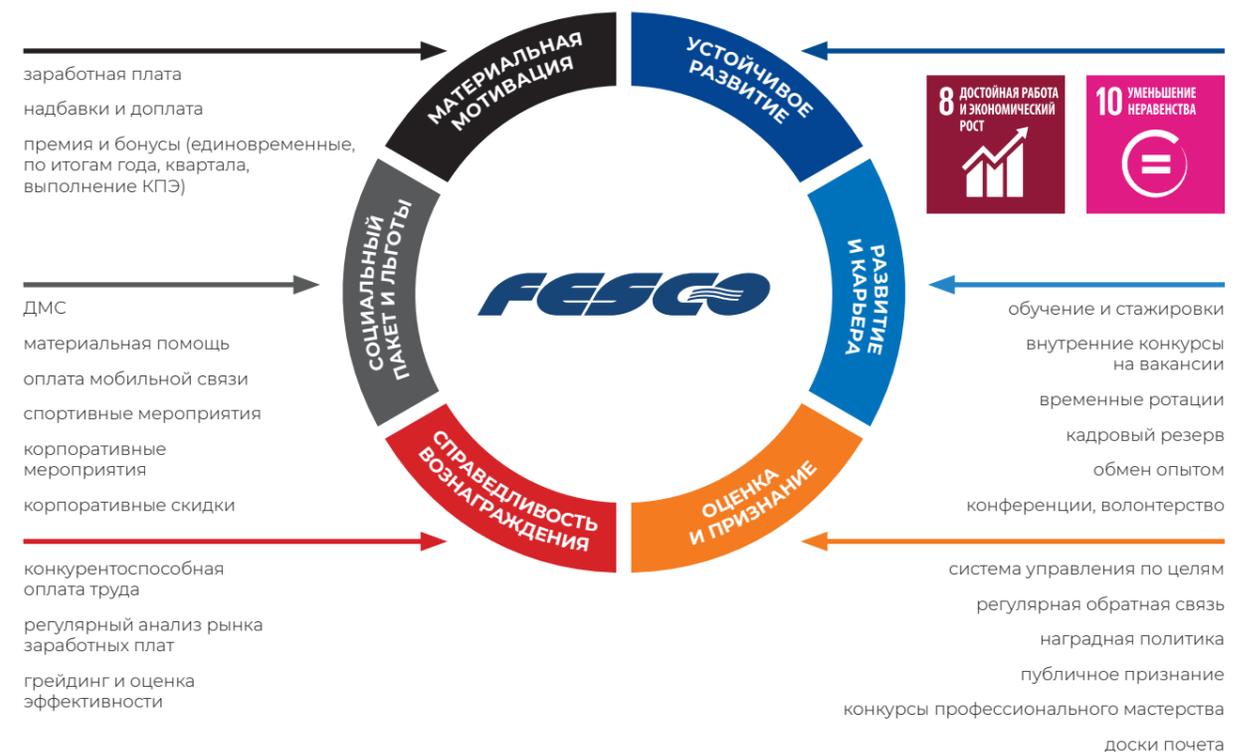
Программа FESCO Leader

- старт программы для Level 3 (ноябрь 2020);
- завершение программы для Level 2 (декабрь 2020).

Оценка и вознаграждение

FESCO стремится к созданию комфортных условий труда для своих сотрудников и для этого обеспечивает сотрудников конкурентоспособной заработной платой и предоставляет им пакет корпоративных льгот.

Система вознаграждения



70%

Дистанционное обучение

электронные курсы по каждой компетенции и курсы по внутренним знаниям FESCO

каждый сотрудник имеет информацию по компетенциям, которые ему необходимо развивать, и инструменты их развития

электронные курсы разрабатываются за счет внутренних компетенций Группы

20%

Внутреннее (очное) обучение

каждая компетенция закреплена за институтом внутренних экспертов Группы

навыковая часть обучения проходит в очном формате, теоретическая – в дистанционном

для развития управленческих компетенций разработана программа FESCO Leader

10%

Внешнее обучение

на рынке приобретаем только обязательное обучение и уникальное обучение по новым направлениям

внедрена система долгосрочного планирования внешнего обучения

Удержание и расставание

FESCO провела отдельную работу по анализу факторов и причин ухода сотрудников и реализовала ряд направлений для их удержания:

- формирование кадрового резерва и его развитие;
- индивидуальный подход к развитию и обучению – формирование программ под сотрудника;
- участие в кросс-функциональных проектах Группы;
- обмен опыта с другими компаниями отрасли;
- масштабирование уникальных программ обучения до уровня всех сотрудников Группы;
- горизонтальная и географическая ротация руководителей и сотрудников.

FESCO провела конкурс «Человек года». По итогам рассмотрения кандидатов победителем стал старший машинист дирекции по производству АО «Стройопторг» Иван Парыгин за самоотверженность и стойкость в кризисных ситуациях, позволивших предотвратить многомиллионный ущерб и репутационные риски.

С целью удержания и развития ключевых руководителей FESCO продолжила реализовывать программу FESCO Leader. В результате реализации данной программы в 2020 году:

- закрыты 47 ключевых должностей;
- 6 сотрудников назначены на новые вакантные должности;
- 100 % ключевых вакансий заполнены внутренними кандидатами;

ОХРАНА ТРУДА

FESCO реализует политику по охране труда в следующих приоритетных направлениях:

- приоритет сохранения жизни и здоровья работников в процессе их трудовой деятельности;
- соответствие управления охраной труда общепризнанным стандартам в области безопасности труда, действующим в странах присутствия FESCO;
- постоянный мониторинг и оценка профессиональных рисков, разработка мероприятий, направленных на их снижение и ликвидацию;
- систематическое повышение уровня знаний и ответственности работников в области охраны труда;
- управление рисками в области охраны здоровья и безопасности труда, связанные с деятельностью FESCO, позволяющее предупреждать связанные с работой травмы и заболевания;
- регулярное улучшение системы управления охраной труда.

Для оценки эффективности деятельности в данной области FESCO применяет систему показателей с ключевыми индикаторами, которые показывают уровень производственного травматизма и профессиональных заболеваний на миллион отработанных часов (LTIFR). По итогам 2020 года данный показатель достиг нуля.

Для сокращения производственного травматизма FESCO реализовала трехступенчатую программу контроля за состоянием охраны труда на рабочих местах сотрудников:

- предупреждающие и профилактические мероприятия;
- проведение анализа производственного травматизма и профессиональных заболеваний с целью оценки уровня производственного травматизма и принятия необходимых корректирующих действий;
- обязательное расследование всех несчастных случаев в Компании.

МЕРОПРИЯТИЯ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ COVID-19

FESCO, как и все компании России и мира, в 2020 году столкнулась с вызовом – COVID-19.

Слаженная командная работа Компании позволила обеспечить комфортный переход на дистанционную работу и бесперебойность производственной деятельности.

В рамках реагирования на новый вызов были выполнены следующие мероприятия:

- все локации на 100 % обеспечены средствами индивидуальной защиты (СИЗ), выстроена система прогнозирования потребления СИЗ и их поставки;

- автоматизированы и переведены в онлайн программы обучения и адаптации персонала;
- проведено обучение руководителей работе с дистанционными командами;
- усилены внутренние коммуникации для сохранения сплоченности сотрудников;
- обеспечено регулярное проведение дважды в неделю тестирования на COVID-19 10 % персонала, присутствующего в офисе;
- создан инструмент бронирования рабочих мест с последующей возможностью выявить контактную аудиторию;
- определен и выстроен порядок обмена документацией при дистанционной работе;
- на 70 % снижено количество сотрудников, направляемых в командировки;
- внедрен инструмент постановки и оценки выполнения задач сотрудниками;
- сохранена заработная плата работников в полном объеме;
- Более 70 % сотрудников были переведены на дистанционный режим работы;
- 100 % обучающих и развивающих программ переведены в онлайн режим.

Потенциальный эффект от разработанных мероприятий по оценкам Компании составил 450 млн руб. FESCO не получила ни одного штрафа за нарушение указов и распоряжений регулирующих органов.

Социальная ответственность

В определении понятия «корпоративная социальная ответственность» FESCO следует международному стандарту «ISO 26000 – Руководство по социальной ответственности»:

«Ответственность организации за воздействие ее решений и деятельности на общество и окружающую среду через прозрачное и этическое поведение, которое:

- содействует устойчивому развитию, включая здоровье и благосостояние общества;
- учитывает ожидания заинтересованных сторон;
- соответствует применяемому законодательству и согласуется с международными нормами поведения;
- интегрировано в деятельность всей организации и применяется в ее взаимоотношениях».

FESCO также разделяет позицию в отношении корпоративной социальной ответственности (далее – КСО), зафиксированную в Социальной хартии российского бизнеса. Этот документ расширяет понятие КСО, включая в него добросовестную деловую практику, соблюдение прав человека, ответственные трудовые практики, ответственность за рациональное использование природных ресурсов и охрану окружающей среды, ответственность перед потребителями и местными сообществами.

В реализации своей стратегии корпоративной социальной ответственности FESCO учитывает цели в области устойчивого развития (ЦУР), обозначенные в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН, принятой 25 сентября 2015 года.

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КАК ЧАСТЬ ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ FESCO

Принцип социальной ответственности интегрирован в стратегию развития и повседневную деятельность FESCO. Компания обеспечивает приверженность этому принципу на всех уровнях организации. Принцип социальной ответственности также продвигается в системе внутренних и внешних коммуникаций, сотрудники компании развивают компетенции и мотивацию, необходимые для его реализации в процессе принятия решений и практической деятельности.

FESCO стремится постоянно совершенствовать свою деятельность в сфере социальной ответственности, регулярно отслеживает степень своего воздействия на социально-экономические и экологические системы, анализирует результативность своих социальных, культурных и экологических инициатив.

Компания рассматривает вероятные социальные и экологические последствия принимаемых решений, внедряет принцип социальной ответственности в практику закупок, продаж и инвестирования.

Реализация инициатив, способствующих устойчивому развитию регионов присутствия, – одно из ключевых направлений стратегии КСО FESCO.

ПРИНЦИП ВЫБОРА ПАРТНЕРОВ

Среди ценностей FESCO – ориентация на общий результат, профессионализм и ответственность. В соответствии с этими ценностями Компания стремится к тому, чтобы максимизировать результативность своих внешних социальных и благотворительных программ за счет построения долгосрочных партнерских отношений с государством и обществом. При этом особенная роль отводится профессионалам: социальным предпринимателям, социально ориентированным некоммерческим организациям и экспертам в области благотворительности.

Компания поддерживает следующие формы внешних социальных программ:

- спонсорство – вклад в деятельность другого юридического или физического лица на условиях продвижения бренда Компании;
- благотворительность – добровольная и безвозмездная передача Компанией юридическим или физическим лицам денежных средств и/или имущества, выполнение работ, предоставление услуг, оказание иной поддержки или содействия;
- социальное партнерство – равноправное сотрудничество между Компанией и представителями государства и/или общества на основе специальных соглашений с представителями региональных органов исполнительной власти, целью которого является решение острых социальных проблем и прогресс на пути решения задач устойчивого развития регионов присутствия Компании;
- информационно-просветительская деятельность.

Обязательными критериями отбора внешних социальных и благотворительных программ и проектов, помимо вышеперечисленного, являются:

- потребности заинтересованных сторон и регионов присутствия;
- системный подход к решению конкретных задач устойчивого развития, нацеленность на измеримый результат;
- потенциал долгосрочного партнерства при минимальных рисках образования зависимости целевой аудитории от благотворительной поддержки;
- соразмерность затрат и предполагаемого эффекта.

FESCO предпринимает системные усилия, направленные на повышение качества реализуемых с ее участием внешних социальных и благотворительных проектов. Эти усилия включают привлечение внутренней и внешней экспертизы для реализации программ и проектов, участие в оценке их результатов, а также популяризацию идей, принципов и лучших практик корпоративной социальной ответственности, социального предпринимательства и благотворительности.

ОСОБЕННАЯ РОЛЬ ПРИМОРЬЯ И ВЛАДИВОСТОКА

Ввиду того, что история создания и становления FESCO неразрывно связана с историей освоения Дальнего Востока России, этот регион в целом и Владивосток как его столица в частности занимают особенное место в стратегии КСО Компании. FESCO приоритизирует внешние социальные и благотворительные проекты и программы, реализуемые в Приморском крае, над прочими.

При реализации внешних социальных и благотворительных проектов и программ на Дальнем Востоке России FESCO исходит из особенностей геополитического положения, исторического развития и социально-экономических особенностей региона.

Поскольку именно на Дальнем Востоке России сосредоточена значительная часть активов компании, принципиальное значение для FESCO имеет благополучие жителей Владивостока и других городов региона.

Усилия компании в области КСО на Дальнем Востоке России сосредоточены на развитии человеческого капитала, повышении качества жизни в регионе, создании новых возможностей для самореализации его жителей.

Отдельное внимание FESCO уделяет вопросам молодежной политики: созданию привлекательных условий для талантливой молодежи, развитию инфраструктуры для реализации потенциала и устремлений молодых людей, привлечению молодого поколения к сохранению и изучению культурного и исторического наследия региона.

КОНКУРС СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ «МОРЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ»

Одним из ключевых событий в области реализации стратегии КСО для FESCO в 2020 году стал запуск конкурса социальных проектов «Море возможностей».

Грантовые конкурсы как инструмент работы с местным сообществом широко распространены на всей территории России, однако именно в Приморье до 2020 года не было ни одной местной инициативы подобного рода. FESCO стала первым представителем бизнеса, который запустил собственный подобный конкурс в Приморском крае.

Конкурс социальных проектов «Море возможностей» призван укрепить социальное партнерство между FESCO, общественностью и органами государственной власти и местного самоуправления Приморского края.

Это социальное партнерство необходимо, чтобы:

- общими усилиями внедрять в регионах присутствия Компании инновационные технологии устойчивого развития;
- реализовывать проекты для повышения качества жизни в регионах присутствия и создания новых возможностей для самореализации их жителей;
- развивать местные сообщества, волонтерство и социальное предпринимательство.

К участию в конкурсе социальных проектов «Море возможностей» были приглашены некоммерческие и бюджетные (государственные и муниципальные) организации, работающие на территории Владивостока, а также волонтерские группы, включающие сотрудников FESCO.

Организации могли претендовать на грант в размере до 250 тыс. руб., волонтерские группы – до 50 тыс. руб.

Оператором конкурса стала автономная некоммерческая организация дополнительного профессионального образования и консалтинга «Развитие», выполняющая функции ресурсного центра для НКО в Приморском крае.

Всего на конкурс было подано 50 заявок. Некоммерческие организации, муниципальные и государственные учреждения Приморского края прислали 30 заявок, еще 20 – сотрудники FESCO, которые готовы стать волонтерами.

После независимой экспертизы конкурсная комиссия, куда вошли представители FESCO, правительства Приморского края и оператора конкурса, приняла решение поддержать 32 проекта, в том числе 15 волонтерских.

Грантовый фонд конкурса составлял 4,25 млн руб., при этом все грантополучатели, чтобы претендовать на финансовую поддержку FESCO обязаны были привлечь софинансирование – из собственных средств или средств партнеров. В результате заявители привлекли еще почти 4 млн руб., в том числе около 700 тыс. руб. – волонтеры.

В общей сложности проекты конкурсантов охватили почти 7,5 тыс. благополучателей (5,8 тыс. – проекты организаций и около 1,5 тыс. – проекты волонтеров).

Все участники конкурса – и организации, и добровольцы из числа сотрудников FESCO привлекали к реализации проектов волонтеров. В результате всеми проектами конкурса оказались охвачены 770 волонтеров, в том числе 270 человек – в составе волонтерских групп.

Организации, участвовавшие в конкурсе, подавали заявки на реализацию проекта в одном из пяти направлений:

- социальная защита, помощь незащищенным слоям, развитие творчества, профориентация;
- культура и туризм;
- спорт и здоровый образ жизни;
- экология;
- социальное предпринимательство.

Более половины всех заявок пришли в первой категории – социальная защита, помощь незащищенным слоям, развитие творчества, профориентация.

Из 17 проектов, реализованных организациями, 11 пришлось на долю НКО, остальные поступили от государственных и муниципальных учреждений.

Проекты волонтеров условно подразделялись на семь категорий, включая:

- помощь нуждающимся;
- поддержку незащищенных слоев;
- популяризацию спорта и здорового образа жизни;
- защиту окружающей среды;
- охрану культурного и исторического наследия;
- фандрайзинг;
- развитие волонтерства.

Двумя наиболее популярными категориями оказались поддержка незащищенных слоев и охрана культурного и исторического наследия.

ПРОГРАММА ПОМОЩИ ТЯЖЕЛОБОЛЬНЫМ ДЕТЯМ ПРИМОРЬЯ

Совместно с «Русфондом» – одним из крупнейших и старейших в России благотворительных фондов – FESCO реализует единственную на Дальнем Востоке России программу, благодаря которой десятки тяжелобольных детей могут получить высокотехнологичную медицинскую помощь.

Программа стартовала в январе 2020 года и действует по принципу софинансирования. FESCO и «Русфонд» покрывают расходы на лечение тяжелобольных детей – жителей Приморья: FESCO берет на себя сбор 50 % необходимой суммы, оставшуюся половину вносят читатели и жертвователи «Русфонда».

По словам директора региональных проектов «Русфонда» Станислава Юшкина, «благодаря FESCO «Русфонду» удалось значительно увеличить объем помощи тяжелобольным детям Приморского края. Пожертвования FESCO вдохновили обычных людей, жителей Приморья, принять участие в добрых делах, в результате в три раза выросли и собственные сборы «Русфонда».

В течение 2020 года высокотехнологичную медицинскую помощь получили 13 детей из Приморского края. Было оплачено шесть сложных операций на позвоночнике – их проводили в Медицинском центре Дальневосточного федерального университета (Владивосток); удалось собрать средства на приобретение дорогостоящих препаратов, жизненно необходимых для лечения ребенка с онкологическим заболеванием, а также при трансплантации печени и почки.

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ЭПОХУ ПАНДЕМИИ COVID-19

FESCO одной из первых компаний отрасли перевела основную массу сотрудников на дистанционную работу еще в марте 2020 года,

в максимально короткие сроки организовав для сотрудников тысячи комфортных удаленных рабочих мест, при этом продолжая оказывать высококлассные услуги всем своим клиентам.

Стратегия корпоративной социальной ответственности FESCO подразумевает, что Компания стремится максимально использовать сильные стороны своей деятельности в интересах общества. Реализуя этот принцип, в 2020 году FESCO впервые заключила стратегическое партнерство с благотворительным фондом «Арифметика добра». Эта организация создает новые жизненные возможности для сирот, помогая им найти семью и получить качественное образование. Ряд программ фонда в сфере образования в условиях пандемии оказалось невозможно реализовать без оборудования для видеоконференцсвязи. Это оборудование для фонда доставляет FESCO.

В 2020 году FESCO выделила средства на закупку медицинских расходных материалов в рамках благотворительной программы «Русфонд. Коронавирус. Приморье» для ГБУЗ «Краевая детская клиническая больница № 2».

FESCO приобрела в Китае 1 млн масок для защиты органов дыхания, которые были распределены следующим образом:

- 590 000 – для нужд сотрудников FESCO и членов их семей в Приморском крае;
- 200 000 – на благотворительность Администрации Приморского края;
- 200 000 – распределено между партнерами FESCO;
- 10 000 – для ГБУЗ «Краевая детская клиническая больница № 2».

АДРЕСНАЯ ПОМОЩЬ

В 2020 году FESCO продолжала оказывать адресную помощь десяткам социальных учреждений в регионах присутствия, прежде всего наиболее нуждающимся детским учреждениям Приморья. Общий объем средств, выделенных на поддержку развития социальной сферы Приморья, составил свыше 60 млн руб.

Экология

FESCO осознает ответственность за минимизацию воздействия транспортных и логистических услуг на окружающую среду и продолжает развивать более экологичный маршрут из Азии через Транссибирскую магистраль в Европу. Данный маршрут, по нашим оценкам, более чем в два раза экологичнее по уровню выбросов CO₂ при расчете на перевозку одного TEU в сравнении с маршрутом через Суэцкий канал. Этот результат достигается за счет того, что более 80 % всего маршрута проходит по железной дороге, где средние коэффициенты эмиссии парниковых газов в грузовых перевозках являются наиболее низкими по сравнению с другими видами транспорта.

Так, например, объем выбросов CO₂ на маршруте Йокогама – Дортмунд в пересчете на один сорокафутовый контейнер при загрузке 14 т через Суэцкий канал составляет 1 400 кг, в то время как объем выбросов CO₂ при перевозке между аналогичными пунктами через Дальний Восток России и далее по Транссибирской магистрали составляет 686 кг (источники расчета: DHL Carbon Calculator, Kuhne&Nagel Calculator).

За 2020 год на сервисах FESCO было перевезено более 122 тыс. TEU из стран АТР в Европу и Европейскую часть России через порты Владивостока. Транспортировка данного объема контейнеров по альтернативному маршруту через Суэцкий канал привела бы к дополнительным выбросам CO₂ в объемах свыше 41 тыс. т. Это равносильно выбросам CO₂ от 9 000 автомобилей.

В целях обеспечения выполнения мероприятий по охране окружающей среды, рациональному использованию и восстановлению природных ресурсов, а также в целях соблюдения требований в области охраны окружающей среды в ВМТП утверждена программа производственного экологического контроля (далее – ПЭК). В рамках ПЭК проводится постоянный экологический мониторинг компонентов окружающей среды с использованием приборов автоматизированного контроля выбросов в атмосферный воздух и с привлечением аккредитованных лабораторий.

В 2020 г. в рамках корректировки и установления санитарно-защитной зоны получено положительное экспертное заключение проектной документации: «Проект санитарно-защитной зоны производственной площадки ПАО «ВМТП», расположенной по адресу: Приморский край, г. Владивосток, ул. Стрельникова, д. 9».

В целях снижения негативного воздействия на окружающую среду в 2020 году было приобретено следующее оборудование:

- приобретены и запущены в эксплуатацию 6 единиц систем пылеподавления дополнительно к имеющимся четырем единицам, итого 10 единиц;
- приобретена и запущена в эксплуатацию подметально-уборочная машина дополнительно к имеющимся двум единицам, итого три единицы;
- установлены защитные экраны пылеподавления и ветрозащитные ограждения – 5,21 тыс. кв. м дополнительно к имеющимся 3,76 тыс. кв. м.

FESCO продолжила работу по оборудованию своего флота системами очистки балластных вод. В 2020 году было приобретено судно с уже установленной аналогичной системой. Еще для одного судна система очистки балластных вод уже изготовлена в 2020 году и установлена во время планового ремонта в апреле 2021 года.

АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

Анализ финансовых результатов 80



3

Анализ финансовых результатов

Консолидированная выручка FESCO в 2020 году увеличилась на 10 % и составила 62 168 млн руб. против 56 673 млн руб. в 2019 году. Все дивизионы, за исключением Железнодорожного и Бункеровочного, продемонстрировали рост выручки год к году.

Финансовые результаты

Показатели	2019	2020	Динамика, %
Выручка, млн руб.	56 673	62 168	10
ЕБИТДА, млн руб.	12 231	12 293	1
ЕБИТДА margin, %	22	20	(2) п. п.
Сарех	3 838	3 103	(19)

Выручка, млн руб

Показатель	2019	2020	Динамика, %
Портовый дивизион	15 409	16 326	6
Железнодорожный дивизион	8 232	5 340	(35)
Линейно-логистический дивизион	37 944	46 586	23
Морской дивизион	3 245	3 338	3
Бункеровочный дивизион	1 191	841	(29)
Элиминация	(9 348)	(10 263)	10
Группа FESCO	56 673	62 168	10

Выручка Портового дивизиона в 2020 году увеличилась на 6 %, или 917 млн руб., и составила 16 326 млн руб. в сравнении с 15 409 млн руб. в 2019 году.

Главным драйвером роста являлся рост грузооборота контейнерных грузов в импортном и экспортном направлениях (на 10 %), увеличение грузооборота по генеральным грузам с более высокой маржинальностью (кокс, уголь), увеличение ставок и изменение структуры грузооборота по средствам транспорта.

Выручка Железнодорожного дивизиона по итогам 2020 года снизилась на 35 %, или 2 892 млн руб., до 5 340 млн руб. Ключевым фактором снижения выручки в Железнодорожном дивизионе стала реализация зернового сегмента в первом квартале 2020 года.

Выручка Линейно-логистического дивизиона увеличилась на 8 642 млн руб., или 23 %, по сравнению с предыдущим годом. На рост выручки повлияли следующие факторы:

- рост объемов внешнеторговых линий;
- рост ставок фрахта, вызванный дефицитом оборудования;

- рост объемов интермодальных перевозок;
- расширение географии сухопутных импортных сервисов для удовлетворения растущего спроса со стороны клиентов;
- рост объемов каботажных перевозок, что стало возможно в результате повышения качества оказываемых услуг (максимальное сохранение еженедельного сервиса каботажных перевозок) и развития новых направлений.

Выручка Морского дивизиона увеличилась на 3 %, или 93 млн руб., преимущественно за счет выполнения рейсовых чартеров, выполнения рейсов в рамках работы по контракту с ГК «Кинросс Голд», а также роста ставок после обновления флота.

Снижение выручки Бункеровочного дивизиона на 29 %, до 841 млн руб., обусловлено отсутствием реализации топлива третьим лицам и смещением структуры реализации в сторону агентской схемы.

Производственные расходы, млн руб.

Показатель	2019	2020	Динамика, %
Портовый дивизион	6 753	6 857	2
Железнодорожный дивизион	3 788	2 539	(33)
Линейно-логистический дивизион	32 834	40 278	23
Морской дивизион	2 180	1 949	(11)
Бункеровочный дивизион	1 140	809	(29)
Элиминация	(9 415)	(10 289)	9
Группа FESCO	37 279	42 143	13

Производственные расходы FESCO в 2020 году увеличились на 13 % и составили 42 143 млн руб. против 37 279 млн руб. в 2019 году. Ключевым фактором, повлиявшим на рост производственных расходов Группы, стал рост производственных расходов Линейно-логистического дивизиона вследствие увеличения объема перевозок.

Производственные расходы Портового дивизиона незначительно увеличились и находились на сопоставимом с 2019 годом уровне при незначительном снижении объемов перевалки.

Производственные расходы Железнодорожного дивизиона сократились на 33 %, или на 1 249 млн руб., за счет реализации зернового сегмента.

Производственные расходы Линейно-логистического дивизиона увеличились на 23 %, или на 7 444 млн руб., из-за роста объема перевозок и, как следствие, роста затрат по железнодорожному тарифу, на терминальные операции и на автоперевозки.

Производственные расходы Морского дивизиона снизились на 11 %, или 231 млн руб., за счет большего количества рейсовых чартеров против тайм-чартеров и благодаря приобретению новых судов, что позволило сократить операционные расходы при незначительном снижении вместимости.

ВАЛОВАЯ ПРИБЫЛЬ

Валовая прибыль Группы составила 20 025 млн руб. против 19 394 млн руб. в 2019 году.

Административные расходы FESCO увеличились на 6 %, до 7 782 млн руб., против 7 341 млн руб. в 2019 году.

Административные расходы, млн руб.

Показатель	2019	2020	Динамика, %
Заработная плата и прочие расходы на персонал	5 028	5 575	11
Профессиональные услуги	642	853	33
Аренда офисных помещений	347	303	(13)
Прочие административные расходы	1 323	1 051	(21)
Итого административные расходы	7 341	7 782	6

ЕБИТДА, млн руб.

Показатель	2019	2020	Динамика, %
Портовый дивизион	6 787	7 416	9
Железнодорожный дивизион	3 596	1 939	(46)
Линейно-логистический дивизион	2 309	3 270	42
Морской дивизион	776	1 005	29
Бункеровочный дивизион	83	13	(85)
Внедивизиональная группа	(1 319)	(1 350)	2
Группа FESCO	12 231	12 293	1

ЕБИТДА margin, млн руб.

Показатель	2019	2020	Динамика, п. п.
Портовый дивизион	44	45	1
Железнодорожный дивизион	44	36	(7)
Линейно-логистический дивизион	6	7	1
Морской дивизион	24	30	6
Бункеровочный дивизион	7	1	(6)
Группа FESCO	22	20	(2)

Консолидированный показатель ЕБИТДА незначительно увеличился в 2020 году – на 1 %, и составил 12 293 млн руб. против 12 231 млн руб. в 2019 году. Рентабельность по ЕБИТДА снизилась на 2 п. п. и составила 20 % в сравнении с 22 % в 2019 году. Снижение показателя ЕБИТДА Железнодорожного дивизиона было компенсировано ростом в Портовом и Линейно-логистическом дивизионах.

Показатель ЕБИТДА Портового дивизиона увеличился на 629 млн руб., или 9 %. Основными драйверами стали контейнеризация грузов и рост контейнерного рынка в 2020 году и, как следствие, рост объема перевалки контейнерных грузов. Вместе с тем темпы роста перевалки контейнеров в Портовом дивизионе в связи с активной коммерческой работой росли выше рынка, что привело к увеличению доли FESCO на рынке перевалки контейнеров на Дальнем Востоке России до рекордных 45 %.

Показатель ЕБИТДА Железнодорожного дивизиона в 2020 году снизился на 46 %, или 1 657 млн руб., по сравнению с 2019 годом. Производительность дивизиона находилась под давлением негативной конъюнктуры на рынке ставок на крытые вагоны. Также в первом квартале 2020 года был реализован зерновой сегмент.

Показатель ЕБИТДА Линейно-логистического дивизиона в 2020 году увеличился на 42 %, или 961 млн руб. Результат внешнеторговых линий в 2020 году оказался существенно выше

результата 2019 года благодаря тому, что дефицит оборудования на рынке привел к росту ставок фрахта. Вследствие стабильного экспорта наблюдался лучший дисбаланс импорта и экспорта, что значительно снизило контейнерные расходы. Основными источниками роста каботажных объемов стали инфраструктурные проекты и промышленное строительство. Ключевыми факторами, оказавшими влияние на рост интермодальных перевозок, стали: развитие проектов по перевозкам готовых автомобилей; открытие новых направлений перевозок с целью расширения географии сухопутных импортных сервисов и удовлетворения растущего спроса; расширение базы прямых клиентов.

Показатель ЕБИТДА Морского дивизиона в 2020 году по сравнению с 2019 годом показал рост на 29 %, или 228 млн руб. Значительное улучшение показателя Морского дивизиона обусловлено работой в рамках проекта с ГК «Кинросс Голд» по доставке оборудования для золотодобывающих рудников, выполнением большего количества рейсов в тайм-чартере по сравнению с 2019 годом и увеличением эффективности флота в связи с его обновлением.

Амортизационные отчисления за 2020 год снизились на 15 % и составили 2 959 млн руб. против 3 485 млн руб. в 2019 году. Основным драйвером снижения амортизационных отчислений стала реализация непрофильного парка в Железнодорожном дивизионе.

Амортизация, млн руб.

Показатель	2019	2020	Динамика, %
Портовый дивизион	678	761	12
Железнодорожный дивизион	1 945	1 112	(43)
Линейно-логистический дивизион	285	412	44
Морской дивизион	459	567	23
Внедивизиональная группа	118	107	(9)
Группа FESCO	3 485	2 959	(15)

Прибыль от операционной деятельности

Прибыль от операционной деятельности составила 8 157 млн руб. против 8 304 млн руб. в 2019 году.

Прочие финансовые расходы

Прочие финансовые доходы и расходы нетто составили 2 419 млн руб. против (7 373) млн руб. расходов в 2019 году. Основными причинами снижения прочих финансовых расходов стали положительная курсовая разница, а также снижение процентных расходов.

Доля в прибыли объектов инвестирования

Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия, увеличилась до 95 млн руб. против 77 млн руб. в 2019 году.

Прибыль до налогообложения

Прибыль до налогообложения за 2020 год составила 9 861 млн руб. против 740 млн руб. в 2019 году.

Расходы по налогу на прибыль снизились на 41 %, до 1 515 млн руб. против 2 582 млн руб. в 2019 году. Текущий налог на прибыль за отчетный период снизился на 2 %, до 2 251 млн руб. против 2 292 млн руб. в 2019 году.

Чистая прибыль / (убыток)

Прибыль составила 8 346 млн руб. против убытка (1 842) млн руб. за 2019 год.

Структура обязательств FESCO на 31 декабря 2020 года:

- 31 732 млн руб. – обязательства по кредитам и займам;
- 1 960 млн руб. – обязательства по договорам аренды, которая до 01.01.2019 признавалась финансовой.

Чистый долг снизился до 29 552 млн руб. с 38 062 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2019 года.

Коэффициент «Чистый долг / EBITDA» по состоянию на 31 декабря 2020 года снизился до уровня 2,8x (без учета МСФО (IFRS) 16).

Расходы по налогу на прибыль, млн руб.

Показатель	2019	2020	Динамика, %
Текущий налог на прибыль за отчетный период	2 292	2 251	(2)
Возникновение и восстановление временных разниц	290	(736)	
Итого расходы по налогу на прибыль	2 582	1 515	(41)

Долговые обязательства, млн руб.

Показатель	31.12.2019	EBITDA	31.12.2020	EBITDA
(Денежные средства)	(1 232)	(0,1x)	(4 140)	(0,4x)
Займы и обязательства по аренде ¹	39 294	3,8x	33 692	3,2x
• краткосрочные	6 659		8 484	
• долгосрочные	32 635		25 208	
Итого чистый долг	38 062	3,7x	29 552	2,8x

Капитальные затраты

Величина капитальных затрат составила 3 103 млн руб. из которых почти 90 % приходится на Портовый, Морской и Железнодорожный дивизионы FESCO.

Инвестиции в инфраструктуру Портового дивизиона составили 839 млн руб., или 27 % капитальных затрат FESCO.

На Морской дивизион пришлось 28 %, или 855 млн руб., капитальных затрат. Состав флота FESCO пополнился двумя многофункциональными сухогрузными судами – «ФЕСКО Парис» и «ФЕСКО Улисс». Стоимость судов составила 828 млн руб., а затраты на ремонт судов в сухом доке – 12 млн руб.

Капитальные затраты Железнодорожного дивизиона в 2020 году составили 1 111 млрд руб. Основной объем капитальных вложений Железнодорожного дивизиона – 1 002 млн руб., или 90 %, был направлен на приобретение и ремонт колесных пар.

Капитальные затраты в разбивке по дивизионам за 2020 год (общая сумма – 3 103 млн руб.), %

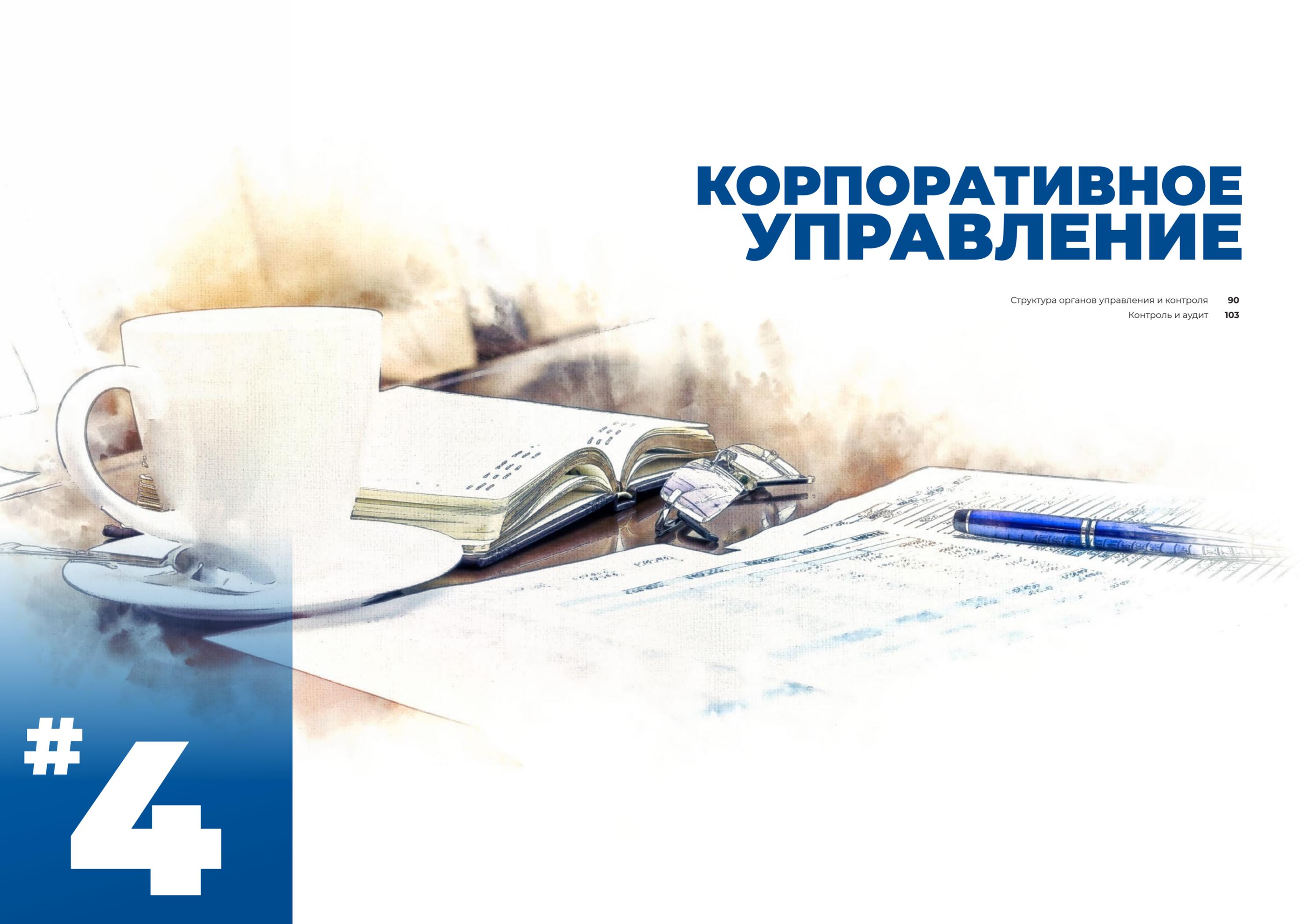
Источник: данные Компании.

¹ В обязательствах по аренде не учитываются обязательства по договорам аренды, которая до 1 января 2019 года признавалась операционной до вступления в силу МСФО (IFRS) 16, поэтому для расчета коэффициентов также используется скорректированный показатель EBITDA без учета влияния эффекта от применения стандарта МСФО (IFRS) 16.

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Структура органов управления и контроля 90
Контроль и аудит 103

4



Корпоративное управление

В области корпоративного управления ПАО «ДВМП» руководствуется требованиями и принципами, установленными действующим законодательством Российской Федерации, рекомендациями Кодекса корпоративного управления Банка России¹, Правилами листинга ПАО Московская Биржа и лучшими практиками в области корпоративного управления.

Соблюдение принципов Кодекса корпоративного управления Банка России²

Раздел	Принципы			
	Рекомендованные Кодексом	Соблюдаемые	Частично соблюдаемые	Несоблюдаемые
Права акционеров и равенство условий для акционеров при осуществлении ими своих прав	13	9	3	1
Совет директоров, компетенция, Комитеты, независимость	36	12	9	15
Корпоративный секретарь	2	1	1	0
Система вознаграждения членов Совета директоров, исполнительных органов и иных ключевых работников	10	6	1	3
Система управления рисками и внутреннего контроля	6	4	2	0
Раскрытие информации о Компании, информационная политика	7	4	3	0
Существенные корпоративные действия	5	0	3	2
Итого	79	36	23	20

В течение последних нескольких лет система корпоративного управления Компании совершенствуется путем приведения ее в соответствие с Кодексом корпоративного управления Банка России. В 2020 году FESCO продолжила планомерную работу по повышению уровня корпоративного управления Компании и компаний Группы.

Отчетный год характеризуется активными корпоративными действиями и событиями – в Компании сменился Президент, произошла смена первых лиц Группы, полностью

обновился состав Совета директоров. Значимые корпоративные мероприятия были проведены в соответствии с регуляторными послаблениями, предоставленными публичным компаниям в условиях пандемии COVID-19³. Так, годовое Общее собрание акционеров было впервые проведено в заочной форме, с применением мер «антиковидного законодательства» для создания максимально равных условий для реализации прав всеми акционерами Общества и соблюдения баланса интересов Общества, его акционеров и стейкхолдеров.

Годовым Общим собранием акционеров, проведенным 16 ноября 2020 года, утверждены в новой редакции Устав ПАО «ДВМП», Положение об Общем собрании акционеров и Положение о Совете директоров⁴.

Внесенные изменения направлены на расширение возможностей акционеров и повышение эффективности работы органов управления и контроля:

- Акционеры смогут принимать участие в собраниях акционеров путем заполнения электронной формы бюллетеней на сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». Электронное голосование должно способствовать повышению вовлеченности акционеров в управление Компанией.
- Совет директоров сможет более эффективно осуществлять свою работу, базируясь на сложившейся устойчивой практике, закрепленной изменениями в Положении о Совете директоров.
- Совет директоров будет играть первостепенную роль в определении принципов и подходов к организации системы внутреннего аудита, целью которой является содействие органам управления Компании в сохранении и повышении стоимости Компании через совершенствование системы управления рисками, внутреннего контроля и корпоративного управления.

Одной из форм взаимодействия Компании с ее акционерами и иными заинтересованными лицами, включая деловых партнеров, клиентов, общественность, государственные и муниципальные органы, является раскрытие

информации о своей деятельности. Компания стремится своевременно доносить информацию о своей деятельности до всех заинтересованных лиц в объеме, необходимом и достаточном для принятия взвешенного решения об участии в Компании и/или совершении иных действий, способных повлиять на ее финансово-хозяйственную деятельность.

Компания раскрывает информацию в соответствии с ключевыми принципами, установленными Положением об информационной политике⁵:

- регулярности, последовательности и оперативности раскрытия информации;
- доступности раскрываемой информации;
- достоверности и полноты раскрываемой информации;
- соблюдения разумного баланса между открытостью Компании и ее коммерческими интересами.

В отчетном году Компания своевременно, в полном объеме раскрывала информацию и не уклонялась от раскрытия сведений, которые могли бы неблагоприятным образом отразиться на имидже FESCO.

Раскрытие информации осуществляется на сайте одного из уполномоченных агентств, аккредитованного Банком России, <https://e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=83> и на сайте <https://www.fesco.ru/ru/investor/>.

¹ Письмо Банка России от 10 апреля 2014 года № 06-52/2463 «О Кодексе корпоративного управления».

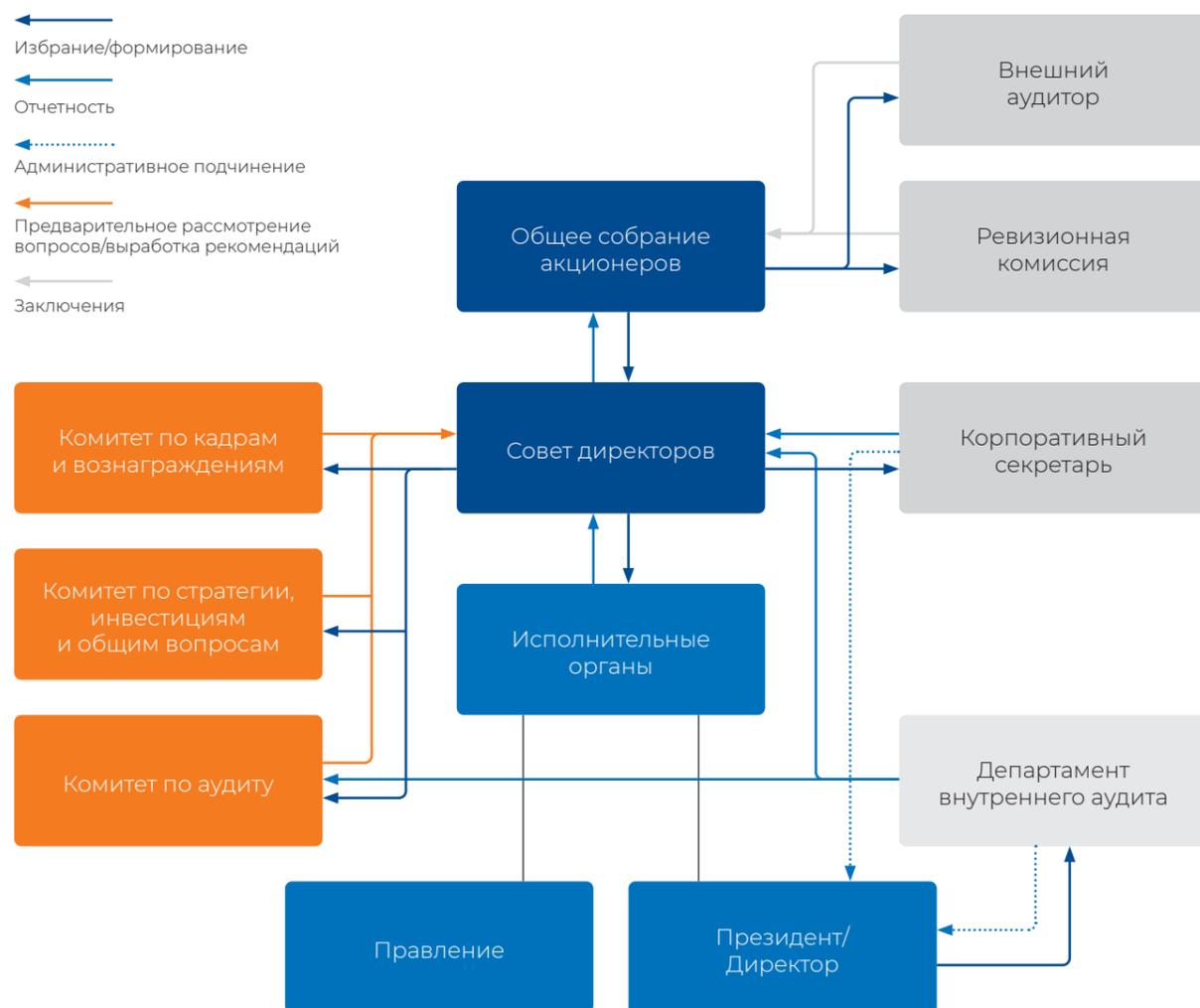
² Статистика по данным Компании на основании отчета о соблюдении принципов и рекомендаций Кодекса корпоративного управления в 2020 году, рекомендованного Банком России, Письмо Банка России от 17 февраля 2016 года № ИН-06-52/8 «О раскрытии в годовом отчете публичного акционерного общества отчета о соблюдении принципов и рекомендаций Кодекса корпоративного управления».

³ Федеральный закон от 7 апреля 2020 года № 115-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части унификации содержания годовых отчетов государственных корпораций (компаний), публично-правовых компаний, а также в части установления особенностей регулирования корпоративных отношений в 2020 году и о приостановлении действия положений отдельных законодательных актов Российской Федерации».

⁴ Утверждено повторным годовым Общим собранием акционеров 16 ноября 2020 года, Протокол № 53 от 20 ноября 2020 года.

⁵ Утверждено Советом директоров 14 октября 2016 года, Протокол № 34 от 17 октября 2016 года.

Структура органов управления и контроля ПАО «ДВМП»



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 акционеров¹.

На повторном годовом Общем собрании акционеров, проведенном в заочной форме 16 ноября 2020 года, акционеры утвердили изменения в Устав ПАО «ДВМП» и внутренние документы Компании с целью приведения их в соответствие с корпоративной практикой и законодательством, а также избрали новый состав Совета директоров Компании².

¹ Утверждено повторным годовым Общим собранием акционеров 16 ноября 2020 года, Протокол № 53 от 20 ноября 2020 года.
² Решение повторного годового Общего собрания акционеров 16 ноября 2020 года, Протокол № 53 от 20 ноября 2020 года.

Собрания акционеров Компании в 2020 году

Вид и форма	Дата	Повестка дня	Кворум, %
1. Годовое Общее собрание акционеров в форме заочного голосования	30.09.2020	Об избрании Совета директоров ПАО «ДВМП». Об избрании Ревизионной комиссии ПАО «ДВМП». Об утверждении аудитора ПАО «ДВМП» на 2020 год. Об утверждении годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности ПАО «ДВМП» за 2018 год. Об утверждении Годового отчета ПАО «ДВМП» за 2019 год. Об утверждении годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности ПАО «ДВМП» за 2019 год. О распределении прибыли (в том числе о выплате дивидендов) по результатам 2019 года. Об утверждении Устава ПАО «ДВМП» в новой редакции. Об утверждении Положения об Общем собрании акционеров ПАО «ДВМП» в новой редакции. Об утверждении Положения о Совете директоров ПАО «ДВМП» в новой редакции.	0,004679
2. Повторное годовое Общее собрание акционеров в форме заочного голосования	16.11.2020	Повторное годовое Общее собрание акционеров проведено с той же повесткой дня, что и не состоявшееся 30.09.2020.	32,9074

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Ключевая роль в управлении Компанией отведена Совету директоров. Совет директоров является стратегическим органом управления Компании, отвечающим за общее руководство ее деятельностью. Совет директоров действует в пределах компетенции, определенной Уставом ПАО «ДВМП», в его состав входят девять директоров.

Порядок работы Совета директоров определен в Положении о Совете директоров³.

В обеспечении деятельности Совета директоров Компания руководствуется рекомендациями Кодекса корпоративного управления Банка России и планомерно стремится к увеличению соблюдаемых принципов, установленных Кодексом. Эффективность в работе Совета директоров достигается благодаря применению ряда нижеуказанных мер.

- Деятельность Совета директоров планируется в соответствии с циклами стратегического планирования проектов и корпоративных мероприятий FESCO. План работы Совета директоров составляется Корпоративным секретарем на полгода

и утверждается на заседании Совета директоров в начале каждого периода: в начале календарного года и на первом заседании Совета директоров после годового Общего собрания акционеров. В течение отчетного года в рамках плана мероприятий был сформирован и исполнен график работы Совета директоров.

- Заседания Совета директоров Компании проводятся с использованием автоматизированной информационной системы, предназначенной для сопровождения деятельности Совета директоров. Использование системы позволяет членам Совета директоров принимать своевременное участие в работе этого органа управления независимо от места нахождения.
- Для вновь избранных членов Совета директоров в Компании организуется проведение Программы введения в должность, в рамках которой члены Совета директоров знакомятся с аспектами деятельности Группы FESCO.
- Для предварительного рассмотрения наиболее важных вопросов деятельности Компании созданы консультативно-совещательные органы – профильные Комитеты Совета директоров.
- В Компании создан и функционирует институт Корпоративного секретаря.

³ Утверждено повторным годовым Общим собранием акционеров 16 ноября 2020 года, Протокол № 53 от 20 ноября 2020 года.

В 2020 году состоялось 17 заседаний Совета директоров, на которых было рассмотрено 97 вопросов повестки дня.

В отчетном году Советом директоров были рассмотрены вопросы в рамках работы над организационной структурой Компании, об избрании исполнительных органов Компании – Президента и Правления, о реализации непрофильных активов FESCO, а также иные вопросы, относящиеся к финансово-хозяйственной деятельности Компании, стратегическим и кадровым аспектам деятельности.

Совет директоров осуществлял контроль за выполнением менеджментом поставленных перед Компанией задач посредством регулярного рассмотрения отчетов менеджмента о результатах деятельности Компании за определенный период, а также отчетов о выполнении поручений Совета директоров и профильных комитетов Совета директоров.

Совет директоров также обеспечивал независимость деятельности внутреннего аудита, осуществлял регулярный мониторинг рисков FESCO. С этой целью Совет директоров ежеквартально рассматривал отчеты Департамента внутреннего аудита, утверждал корпоративные карты существенных рисков FESCO по состоянию на соответствующий период, проводил мероприятия по управлению такими рисками.

Члены Совета директоров избираются на Общем собрании акционеров на срок до следующего годового Общего собрания акционеров.

Информация о созыве заседаний Совета директоров и принятых решениях раскрывается FESCO на сайте уполномоченного агентства <https://e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=83> и на сайте <https://www.fesco.ru/ru/investor/>.

Категории вопросов, рассмотренных Советом директоров в 2020 году, %



Состав Совета директоров Общества в 2020 году

С 28.06.2018 по 15.11.2020 ¹	С 16.11.2020 ²
Маммед Заде Л.*	Севериков А.В.*
Гаджиев Ш.Г.	Близнец Я.В.
Гарбер М.Р. ³	Васильева Ю.В.
Изосимова Н.В. ⁴	Коростелев А.
Исуринс А.	Мельников Е.В.
Кант Мандал Д.Р.	Минеев А.А.
Кузовков К.В.	Плотский В.Н.
Курланов К.С.	Тимченко А.Ю.
Швец Д.В. ⁵	Тихонов Д.А.

* Председатель Совета директоров.

БИОГРАФИИ ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ⁶



СЕВЕРИКОВ Андрей Владимирович

Председатель Совета директоров
Председатель Комитета по стратегии, инвестициям и общим вопросам

Год рождения: 1979.

Образование: Военный университет г. Москвы, юриспруденция.

Занимаемые должности:

2012 год – н. в. — генеральный директор ООО «Управляющая компания «ДаВинчи»

2014 год – н. в. — председатель Правления Благотворительного фонда помощи детям «От сердца к сердцу»

2019 год – н. в. — член Правления Автономной некоммерческой организации «Галерея памяти и славы героев Отечества»

2020 год – н. в. — член Совета директоров ООО «Экспресс индустрия»

2020 год – н. в. — член Совета директоров ООО «Сибирский Титан»

Гражданство:

Российская Федерация.

Косвенно владеет 23,8 % акциями ПАО «ДВМП».

КОРОСТЕЛЕВ Аркадий

Президент
Председатель Правления
Член Совета директоров
Член Комитета по стратегии, инвестициям и общим вопросам

Год рождения: 1976.

Образование: Concordia International University, USA, BA Международный бизнес.

Занимаемые должности:

2020 год – н. в. – Председатель Наблюдательного совета ПАО «ВМТП»

2020 год – н. в. – занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO

Гражданство: Эстония.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

МЕЛЬНИКОВ Евгений Владимирович

Заместитель Председателя
Совета директоров
Член Комитета по аудиту
Член Комитета по кадрам и вознаграждениям

Год рождения: 1979.

Образование: Военный университет Министерства обороны Российской Федерации, юриспруденция.

Занимаемые должности:

2016 год – н. в. — генеральный директор ООО «ТомскАзот»

2017 год – н. в. — генеральный директор ООО «Холдинговая компания «ДаВинчи»

2018 год – н. в. – генеральный директор ООО «Алеана Инвест»

2020 год – н. в. – председатель Совета директоров ООО «Сибирский титан»

2020 год – н. в. – генеральный директор ООО «НоваторИнвест»

2020 год – н. в. – член Совета директоров АО «Русская Тройка»

Гражданство:

Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

¹ С 30 сентября 2020 года полномочия Совета директоров Общества прекратились, за исключением полномочий по подготовке, созыву и проведению годового Общего собрания акционеров.

² Информация о составе органов управления, включая биографические сведения, указывается по состоянию на 31 декабря 2020 года (дату окончания отчетного года).

³ С 8 октября 2020 года Гарбер М.Р. добровольно вышел из состава Совета директоров Компании.

⁴ Со 2 сентября 2020 года Изосимова Н.В. добровольно вышла из состава Совета директоров Компании.

⁵ С 12 октября 2020 года Швец Д.В. добровольно вышел из состава Совета директоров Компании.

⁶ Подробные сведения о занимаемых должностях и опыте работы членов Совета директоров раскрыты в Отчете эмитента за четвертый квартал 2020 года.



БЛИЗНЕЦ Ян Валерьевич

Член Совета директоров
Председатель Комитета
по кадрам и вознаграждениям

Год рождения: 1975.

Образование: Московский государственный социальный университет, юриспруденция.

Занимаемые должности:

2015 год – н. в. – генеральный директор ООО «АргоТрейддинг»
2016 год – н. в. – генеральный директор ООО «Зерновой терминал «Медведицкий»
2020 год – н. в. – член Правления ПАО «ВМТП»
2020 год – н. в. – генеральный директор ООО «Наутилиус»

Гражданство:
Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.



ВАСИЛЬЕВА Юлия Владимировна

Член Совета директоров
Член Комитета по аудиту
Член Комитета по кадрам
и вознаграждениям

Год рождения: 1984.

Образование: Московский гуманитарный университет, юриспруденция.

Занимаемые должности:

2013 год – н. в. – руководитель корпоративной практики ООО «Управляющая компания «ДаВинчи»
2014 год – н. в. – генеральный директор ООО «Джанго»
2014 год – н. в. – генеральный директор ООО «Арамболь»
2015 год – н. в. – генеральный директор ООО «Сториа»
2020 год – н. в. – член Совета директоров АО «Русская Тройка»
2020 год – н. в. – член Наблюдательного совета ПАО «ВМТП»

Гражданство:
Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.



МИНЕЕВ Александр Алексеевич

Член Совета директоров
Член Комитета по аудиту

Год рождения: 1970.

Образование: Российский университет дружбы народов, юриспруденция.

Занимаемые должности:

2017 год – н. в. – директор по маркетингу ООО «Транспортная ремонтная компания «Трансремком»
2017 год – н. в. – генеральный директор ЗАО «Сити Эстейт»
2020 год – н. в. – генеральный директор ООО «Дом Строй Холдинг»
2020 год – н. в. – член Совета директоров ООО «Лого Транс Энерго»
2020 год – н. в. – член Совета директоров АО «ЖСА»

Гражданство:
Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.



ПЛОТСКИЙ Вячеслав Николаевич

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

Год рождения: 1975.

Образование: Байкальский государственный Университет, юриспруденция.

Занимаемые должности:

2020–2021 – советник Президента ПАО «ДВМП»¹
2020 год – н. в. – член Наблюдательного совета ПАО «ВМТП»
2020 год – н. в. – член Совета директоров АО «Русская Тройка»
2020 год – н. в. – занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO

Гражданство:
Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.



ТИМЧЕНКО Александр Юрьевич

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

Год рождения: 1977.

Образование: Московский государственный университет путей сообщения, железнодорожный транспорт.

Занимаемые должности:

2019 год – н. в. – советник директора ООО «Горнодобывающая компания «Развитие»
2020 год – н. в. – советник генерального директора ООО «АВП Технологии»
2020 год – н. в. – член Совета директоров ООО «РТК-Цифровые технологии»
2020 год – н. в. – член Совета директоров ООО «РусГисТехнологии»
2020 год – н. в. – член Совета директоров ООО «АВП Технологии»

Гражданство:
Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.



ТИХОНОВ Дмитрий Александрович

Член Совета директоров
Член Комитета по стратегии,
инвестициям и общим вопросам

Год рождения: 1977

Образование: Московский радиотехнический колледж им. А.А. Расплетина, инженер-электроник; Московский институт экономики и культуры, Менеджмент организации; Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», корпоративный директор.

Занимаемые должности:

2010 – н. в. – генеральный директор АО «Информтехтранс»
2014 – н. в. – член Совета директоров ООО «АВП Технологии»
2018 – н. в. – генеральный директор ООО «Инновационные технологии транспорта»
2020 – н. в. – советник генерального директора ООО «АВП Технологии»

Гражданство:
Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

¹ С января 2021 года вице-президент по развитию перспективных направлений бизнеса ПАО «ДВМП».

Комитеты Совета директоров

С целью предварительного рассмотрения ключевых вопросов деятельности Компании Советом директоров сформированы Комитет по аудиту, Комитет по кадрам и вознаграждениям, а также Комитет по стратегии, инвестициям и общим вопросам. Деятельность комитетов регламентируется Уставом Компании

и соответствующими положениями, утвержденными Советом директоров. Решения о создании комитетов, утверждение положений о комитетах, избрание членов комитета и председателя комитета, а также определение их количественного состава относятся к компетенции Совета директоров Компании.

Комитеты Совета директоров Компании в 2020 году

Комитет	Ключевые функции	Состав	Статистика заседаний
Комитет Совета директоров по аудиту	<ul style="list-style-type: none"> Оценка кандидатов в аудиторы Компании; оценка заключений аудитора; оценка эффективности процедур внутреннего контроля, управления рисками, корпоративного управления и выработка рекомендаций Совету директоров по совершенствованию данных процедур; обеспечение независимости и объективности осуществления функции внешнего и внутреннего аудита; контроль за обеспечением полноты, точности и достоверности финансовой отчетности, а также выработка рекомендаций Совету директоров в отношении аудита и отчетности Компании. 	<p>До 30.09.2020 г. Гарбер М.Р. (председатель) Гаджиев Ш.Г. Кузовков К.В. Кант Мандал Д.Р.</p> <p>С 25.11.2020 г. Плотский В.Н. (председатель) Минеев А.А. Мельников Е.В. Васильева Ю.В.</p>	6 заседаний / 10 вопросов
Комитет Совета директоров по кадрам и вознаграждениям	<ul style="list-style-type: none"> Выработка рекомендаций по вопросам избрания исполнительных органов Компании, досрочное прекращение их полномочий, утверждение условий трудового договора, установление размеров вознаграждений и компенсаций; выработка рекомендаций по вопросу избрания секретаря Совета директоров Компании; выработка рекомендаций по вопросам формирования органов управления и контроля подконтрольных и зависимых лиц; предварительное рассмотрение вопросов вознаграждения членов органов управления и контроля Компании, его подконтрольных лиц и зависимых лиц; предварительная оценка деятельности членов исполнительных органов Компании, его подконтрольных лиц и зависимых лиц. 	<p>До 30.09.2020 г. Изосимова Н.В. (председатель) Гарбер М.Р. Маммед Заде Л. Швец Д.В.</p> <p>С 25.11.2020 г. Близнец Я.В. (председатель) Васильева Ю.В. Тимченко А.Ю. Мельников Е.В.</p>	7 заседаний / 29 вопросов
Комитет Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам	<ul style="list-style-type: none"> Выработка рекомендаций в отношении приоритетных направлений деятельности и стратегических целей FESCO; выработка рекомендаций в отношении принятия инвестиционных решений. 	<p>До 30.09.2020 г. Швец Д.В. (председатель) Гарбер М.Р. Исуринс А. Кузовков К.В. Маммед Заде Л.</p> <p>С 25.11.2020 г. Северилев А.В. (председатель) Коростелев А. Плотский В.Н. Тимченко А.Ю. Тихонов Д.А.</p>	6 заседаний / 25 вопросов

КОРПОРАТИВНЫЙ СЕКРЕТАРЬ

Деятельность Корпоративного секретаря регулируется Положением о Корпоративном секретаре¹.

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

Основными функциями Корпоративного секретаря в Компании является обеспечение соблюдения органами управления и должностными лицами требований законодательства и внутренних документов, регулирующих порядок защиты прав акционеров, подготовки и проведения Общего собрания акционеров и заседаний Совета директоров Компании, раскрытия информации о Компании для соблюдения законодательства о рынке ценных бумаг. Одной из ключевых задач Корпоративного секретаря является развитие практики корпоративного управления в Компании.

Корпоративный секретарь функционально подчиняется Совету директоров, а административно – Президенту Компании. В компетенции Совета директоров находятся вопросы утверждения кандидатуры Корпоративного секретаря, вознаграждения, утверждения Положения о Корпоративном секретаре, что обеспечивает независимость и эффективность выполнения Корпоративным секретарем возложенных на него функций.

В рамках выполнения норм Кодекса корпоративного управления и осуществления контроля за системой корпоративного управления в Компании Совет директоров рассматривает отчеты Корпоративного секретаря по итогам деятельности за год².

В отчетном году деятельность Корпоративного секретаря была направлена на поддержание устойчивого уровня корпоративного управления и ее акционеров, а также на достижение плановости в работе Совета директоров Компании с фокусом на приоритетные вопросы развития FESCO.

С апреля 2016 года по настоящее время должность Корпоративного секретаря и секретаря Совета директоров ПАО «ДВМП» занимает Анжела Юрьевна Коржевская, юрист, магистр международного права.



КОРЖЕВСКАЯ Анжела Юрьевна

Корпоративный секретарь

Образование: Магистратура Университета Восточной Англии (University of East Anglia), Великобритания. Международное коммерческое и конкурентное право (LLM). Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина, юриспруденция

Опыт работы:

2016 – н.в. – Корпоративный секретарь ПАО «ДВМП»

2014 – 2016 – Заместитель директора юридического департамента ПАО «ДВМП»

2001 – 2013 – Squire Patton Boggs Moscow LLC. Старший юрист, юрист.

Гражданство:

Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

¹ Утверждено решением Совета директоров от 6 февраля 2019 года, Протокол № 1/19 от 7 февраля 2019 года.

² Отчет Корпоративного секретаря за 2020 год был утвержден на заседании Совета директоров Компании 19 марта 2021 года.

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ

С целью оптимизации руководства текущей деятельностью в ПАО «ДВМП» предусмотрено наличие двух единоличных исполнительных органов, избираемых Советом директоров, – Президента и Директора, которые действуют независимо друг от друга в рамках компетенции, определенной Уставом и Положением о единоличных исполнительных органах¹.

В то время как к компетенции Президента относятся вопросы текущей деятельности Компании, а также функции Председателя Правления, к компетенции Директора относятся вопросы деятельности Компании, связанные с использованием сведений, составляющих государственную тайну.

За отчетный период следующие лица занимали должности единоличных исполнительных органов ПАО «ДВМП».

Президент	Период	Директор	Период
Коростелев Аркадий	04.09.2020 – н. в.	Плотников Юрий Олегович	23.05.2019 – н. в.
Сахаров Максим Вячеславович	06.03.2020 – 03.09.2020		
Исуринс Александрс	26.02.2016 – 05.03.2020		

Состав Правления ПАО «ДВМП» в 2020 году

С 02.09.2019 по 01.03.2020	С 02.03.2020 по 05.03.2020	С 06.03.2020 по 15.07.2020	С 16.07.2020 по 21.09.2020	С 22.09.2020 по 29.09.2020	С 30.09.2020 ³
Исуринс А.*	Исуринс А.*	Сахаров М.В.*	Сахаров М.В.*	Коростелев А.*	Коростелев А.*
Гришковец Е.Н.	Гришковец Е.Н.				
Колесников К.В.	Колесников К.В.	Колесников К.В.	Звягинцев Л.Г.	Звягинцев Л.Г.	Звягинцев Л.Г.
Плотников Ю.О.	Плотников Ю.О.	Плотников Ю.О.	Плотников Ю.О.	Маслов Г.С.	Маслов Г.С.
Сахаров М.В.	Родионов И.Б.	Родионов И.Б.	Родионов И.Б.	Плотников Ю.О.	Плотников Ю.О.
Тетерин К.Е.	Сахаров М.В.	Тетерин К.Е.	Тетерин К.Е.	Родионов И.Б.	Родионов И.Б.
Усахов А.М.-Р.	Тетерин К.Е.	Усахов А.М.-Р.	Усахов А.М.-Р.	Усахов А.М.-Р.	Усахов А.М.-Р.
Юсупов З.К.	Усахов А.М.-Р.	Юсупов З.К.	Юсупов З.К.	Юсупов З.К.	Юсупов З.К.

* Председатель Правления.

Статистика проведения заседаний и рассмотрения вопросов Правлением



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

Правление формируется Советом директоров Компании в соответствии с Уставом и Положением о Правлении² из числа кандидатов, предложенных Президентом Компании.

Количественный состав Правления определяется Советом директоров Компании и должен быть оптимальным для конструктивного обсуждения вопросов, а также для принятия своевременных и эффективных решений.

БИОГРАФИЯ ЧЛЕНОВ ПРАВЛЕНИЯ⁴



КОРОСТЕЛЕВ Аркадий

Президент, Председатель Правления с 2020 года

Биографические данные приведены в разделе о Совете директоров Компании.

МАСЛОВ Герман Семенович

Член Правления с 2020 года
Вице-президент по Линейно-логистическому дивизиону

Год рождения: 1975.

Образование:

Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского; Тихоокеанский государственный экономический университет; Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», МВА.

Занимаемые должности:

2018 год – н. в. – занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO
2020 год – н. в. – Вице-президент по Линейно-логистическому дивизиону ПАО «ДВМП»

Гражданство:

Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

УСАХОВ Айдемир Магомед-Расулович

Член Правления с 2018 года
Вице-президент по Железнодорожному дивизиону

Год рождения: 1976.

Образование:

Дагестанский государственный педагогический университет.

Занимаемые должности:

2018 год – н. в. – занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO

2018 год – н. в. – Вице-президент по Железнодорожному дивизиону ПАО «ДВМП»

Гражданство:

Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

¹ Утверждено решением годового Общего собрания акционеров 20 июня 2019 года, Протокол № 51 от 20 июня 2019 года.

² Утверждено решением годового Общего собрания акционеров 20 июня 2019 года, Протокол № 51 от 20 июня 2019 года.

³ Информация о составе органов управления, включая биографические сведения, указывается по состоянию на 31 декабря 2020 года (дату окончания отчетного года).

⁴ Подробные сведения о занимаемых должностях и опыте работы членов Правления раскрыты в Отчете эмитента за четвертый квартал 2020 года.

**ГРИШКОВЕЦ Екатерина Николаевна**

Член Правления с 2018 года
Вице-президент по внешним связям

Год рождения: 1981.

Образование:

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации и Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России.

Занимаемые должности:

2018 год – н. в. – Вице-президент по внешним связям ПАО «ДВМП»

Гражданство:

Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

**ЗВЯГИНЦЕВ Леонид Геннадиевич**

Член Правления с 2020 года
Вице-президент по финансам

Год рождения: 1985.

Образование:

Институт менеджмента и бизнеса ДВГУ; Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского; The University of Warwick, UK, MBA.

Занимаемые должности:

Работает в Группе Fesco с 2016 года.

2018–2020 годы – занимал должность Директора департамента корпоративного финансирования ПАО «ДВМП»

2020 год – н. в. – Вице-президент по финансам ПАО «ДВМП»

2020 год – н. в. – занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO

Гражданство:

Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

**ПЛОТНИКОВ Юрий Олегович**

Директор
Член Правления с 2019 года
Вице-президент по безопасности

Год рождения: 1976.

Образование:

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; Академия Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

Занимаемые должности:

2019 год – н. в. – Вице-президент по безопасности ПАО «ДВМП»

2019 год – н. в. – Директор ПАО «ДВМП»

Гражданство:

Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

**РОДИОНОВ Илья Борисович**

Член Правления с 2020 года
Вице-президент по правовым и корпоративным вопросам

Год рождения: 1983.

Образование:

Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина, Российский государственный геологоразведочный университет (РГГРУ) им. Серго Орджоникидзе.

Занимаемые должности:

2016–2020 годы – занимал должность директора Дирекции по юридическим вопросам ПАО «ДВМП»

2018 год – н. в. – занимает должности в органах управления в ряде компаний Группы FESCO

2020 год – н. в. – Вице-президент по правовым и корпоративным вопросам ПАО «ДВМП»

Гражданство:

Российская Федерация.

Акциями и иными ценными бумагами Компании не владеет.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ

Вознаграждения и компенсации членам Совета директоров Компании выплачиваются на условиях и в порядке, предусмотренном Положением о выплате членам Совета директоров ПАО «ДВМП» вознаграждений и компенсаций¹.

В Компании закреплены фиксированные размеры базового и дополнительного вознаграждений для членов Совета директоров.

Размер вознаграждений напрямую зависит от затраченного времени и вовлеченности директора в работу Совета директоров. Вознаграждения выплачиваются члену Совета директоров Компании в случае, если он в течение отчетного периода принимал участие в 75 % и более заседаний Совета директоров и/или комитета, членом которого он является.

Базовое вознаграждение выплачивается каждому члену Совета директоров в размере 4,5 млн руб. за корпоративный год. Дополнительные выплаты предусмотрены за выполнение функций Председателя Совета директоров, Председателя комитета и члена комитета.

Директорам также возмещаются расходы, связанные с выполнением ими своих обязанностей.

Общая сумма вознаграждения, выплаченная членам Совета директоров за их работу в 2020г., составила 52,53 млн руб., включая 220,8 тыс. руб. в виде компенсации расходов, связанных с исполнением их непосредственных обязанностей.

Вознаграждения единоличным исполнительным органам и членам Правления выплачиваются в размере, порядке и в сроки, установленные трудовыми договорами, внутренними документами, и решениями Совета директоров Компании. Размер вознаграждений указанных лиц зависит от результата деятельности Компании, реализации поставленных задач и значимых проектов и основано на выполнении индивидуальных показателей эффективности.

В 2020 году сумма вознаграждения, выплаченная членам Правления, составила 295,05 млн руб. Компенсация расходов в отчетном периоде не осуществлялась.

Вознаграждения органов управления, млн руб.

Совет директоров	52,53
Правление	295,05
Общая сумма выплат	347,58

УПРАВЛЕНИЕ ПОДКОНТРОЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Под управлением ПАО «ДВМП» объединено более 80 российских и иностранных юридических лиц, обеспечивающих функционирование Группы FESCO.

Корпоративное управление подконтрольными лицами осуществляется посредством законодательно закрепленного механизма осуществления прав и интересов ПАО «ДВМП» как основного акционера/участника компаний Группы, в том числе путем:

- закрепления в уставе Компании предварительного одобрения сделок и действий подконтрольных лиц Советом директоров и/или Правлением ПАО «ДВМП»;
- определения Советом директоров и Правлением ПАО «ДВМП» позиции представителей Компании в органах управления подконтрольных лиц для голосования по ключевым вопросам;
- формирования органов управления компаний Группы из представителей ПАО «ДВМП» (советы директоров (наблюдательные советы), исполнительные органы управления);
- осуществления ПАО «ДВМП» полномочий единоличного исполнительного органа отдельных компаний Группы;
- унификации учредительных и внутренних документов, компетенции органов управления компаний Группы.

За реализацию механизма корпоративного управления подконтрольными лицами ПАО «ДВМП» отвечает Общество с ограниченной ответственностью «Сервисный центр ФЕСКО» (ООО «СЦФ»), которое осуществляет функции общего центра обслуживания практически для всех компаний Группы.

С целью регулирования степени контроля используются как трехзвенная структура органов управления (Общее собрание, совет директоров / Наблюдательный совет, единоличный исполнительный орган), так и двухзвенная (Общее собрание, единоличный исполнительный орган).

Контролю со стороны ПАО «ДВМП» подлежат следующие ключевые вопросы деятельности компаний FESCO:

- утверждение бюджетов, программ стратегического развития, бизнес-планов, инвестиционных программ и проектов;
- одобрение отдельных сделок и действий, предусмотренных уставами ПАО «ДВМП» и его подконтрольных лиц;
- предварительное утверждение кандидатур для избрания на должность единоличного исполнительного органа, а также в состав совета директоров / наблюдательного совета подконтрольных компаний ПАО «ДВМП»;
- предварительное рассмотрение вопросов, связанных с назначением менеджмента подконтрольных лиц;
- утверждение кандидатур аудиторов отдельных подконтрольных лиц.

В 2020 году Советом директоров и Правлением ПАО «ДВМП» было принято порядка 170 решений по вопросам, связанным с управлением подконтрольными лицами. Во исполнение указанных решений органами управления подконтрольных лиц ПАО «ДВМП», в свою очередь, было принято более 200 решений.

Контроль и аудит

СИСТЕМА ВНУТРЕННЕГО КОНТРОЛЯ

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

Задачи Департамента внутреннего аудита: повышать эффективность и результативность корпоративного управления и бизнес-процессов; выявлять резервы снижения затрат и увеличения доходов; оценивать функционирование системы внутреннего контроля и управления рисками; предоставлять независимые гарантии и консультации по различным аспектам деятельности. В своей работе Департамент внутреннего аудита руководствуется Политикой в области внутреннего аудита ПАО «ДВМП».

В отчетном году в Компании была продолжена работа по совершенствованию системы управления рисками (далее – СУР), основной целью которой является обеспечение успешного функционирования компаний Группы FESCO и принятия эффективных решений в условиях неопределенностей.

Задачами СУР являются: обеспечение разумной уверенности в достижении стратегических и операционных целей Группы, посредством выявления рисков и управление ими. Работа СУР регулируется Положением по управлению рисками ПАО «ДВМП».

РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ

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

На годовом Общем собрании акционеров в состав Ревизионной комиссии избраны: Бельский Артем Станиславович, Костеневский Константин Владиславович, Лобанков Александр Вячеславович, Тимофеев Евгений Игоревич, Шумкина Александра Викторовна.

¹ Утверждено решением внеочередного Общего собрания акционеров 25 декабря 2017 года, Протокол № 48 от 26 декабря 2017 года.

ВНЕШНИЙ АУДИТ

Аудитором Компании на 2020 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 2020 году ПАО «ДВМП» продолжило развивать систему управления рисками. 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:

- начата работа по внедрению нового формата (риск-сессии), направленного на выявление рисков и качественное реагирование на них в бизнес-процессах;
- продолжена работа по формированию культуры управления рисками, направленная на вовлечение всех сотрудников в процесс управления рисками;
- продолжена работа по автоматизации системы управления рисками на базе 1С: Управление рисками.

Для повышения эффективности системы управления рисками была запущена в промышленную эксплуатацию автоматизированная база данных по рискам. Работы по автоматизации системы управления рисками будут продолжены в 2021 году.

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. 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.

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

Описание существенных рисков

Описание	Оценка последствия / вероятность	Комментарий	Управление рисками
Финансовые риски			
Из финансовых рисков наиболее высокую материальность для FESCO имеют риск ликвидности и кредитные риски. Остальные финансовые риски не оказывают значительного влияния на бизнес Компании	Высокая/низкая	В 2020 году данный риск не реализовался. Риск переходит на 2021 год.	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 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	Существенное влияние на реализацию данного риска в 2020 году оказала пандемия COVID-19 и связанные с ней изменения в глобальной экономической конъюнктуре. При этом реализованные FESCO антикризисные мероприятия позволили частично компенсировать последствия. В 2021 году риск сохраняется	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 2020 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 2020 году	Средняя/высокая	Последствия реализации данного риска в 2020 году оцениваются в целом как незначительные. В 2021 году риск сохраняется	Для минимизации операционных рисков 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	108
Динамика котировок акций (ПАО Московская Биржа)	108
Биржевые облигации	108
Кредитные рейтинги	109
Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов по акциям Компании	109

5

АКЦИОНЕРНЫЙ КАПИТАЛ

По состоянию на 31 декабря 2020 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.

Основными акционерами FESCO, имеющими косвенное владение, являются: Андрей Северилов – 23,8% акций ПАО «ДВМП», Михаил Рабинович – 17,4% акций ПАО «ДВМП», Зиявудин Магомедов – 32,5% акций ПАО «ДВМП». 26,3% акций ПАО «ДВМП» принадлежат другим акционерам или находятся в свободном обращении.

ДИНАМИКА КОТИРОВОК АКЦИЙ (ПАО МОСКОВСКАЯ БИРЖА)

Акции FESCO торгуются на Московской бирже, где они включены в котировальный список третьего уровня (тикер: FESH). За 2020 год стоимость акций FESCO выросла на 30 %, с 8,88 руб.

по состоянию на 3 января 2020 года до 11,51 руб. на 30 декабря 2020 года. Капитализация FESCO увеличилась с 26,21 млрд руб. на начало отчетного года до 33,97 млрд руб. на конец 2020 года.

БИРЖЕВЫЕ ОБЛИГАЦИИ

FESCO продолжила целенаправленную работу по погашению обязательств перед держателями российских биржевых облигаций серий БО-01 и БО-02. На 31 декабря 2020 года в обращении у третьих лиц, не участвующих в судебных спорах, остается 3 465 облигаций серии БО-01 и 20 264 облигации серии БО-02 на общую сумму не более

24 млн руб., что составляет 0,34 % от первоначального объема выпусков. В отношении облигаций, остающихся во владении инвесторов, Компания предлагает выкупить их в порядке и на условиях публичной оферты, объявленной ПАО «ДВМП» в 2019 году, т. е. с выплатой номинальной стоимости и всех невыплаченных купонов.

КРЕДИТНЫЕ РЕЙТИНГИ

На конец 2020 года Компания поддерживала кредитный рейтинг эмитента от международного рейтингового агентства Fitch Ratings Limited на уровне «ССС».



Fitch Rating Limited

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, которые основываются на текущем финансовом положении Компании с учетом перспективных планов ее развития. В 2020 году дивиденды не начислялись и не выплачивались.

ПРИЛОЖЕНИЯ

С приложениями к Годовому отчету ПАО «ДВМП» можно ознакомиться на сайте Компании www.fesco.ru на странице «Акционерам ДВМП» в разделе Годовые отчеты.

- Приложение № 1 «Отчет о соблюдении принципов и рекомендаций Кодекса корпоративного управления».
- Приложение № 2 «Информация о совершенных ПАО «ДВМП» в 2020 году крупных сделках и сделках, в совершении которых имелась заинтересованность».
- Приложение № 3 «Сведения об объеме использованных Обществом в 2020 году энергетических ресурсов».
- Приложение № 4 Годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность Общества за 2020 год с аудиторским заключением.
- Приложение № 5. Заключение Ревизионной комиссии.

Финансовая отчетность



Консолидированная финансовая отчетность за год, закончившийся 31 декабря 2020 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 2020 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 2020 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) Совета по международным стандартам этики для бухгалтеров (Кодекс СМСЭБ), и мы выполнили наши прочие этические обязанности в соответствии с требованиями, применимыми в Российской Федерации, и Кодексом СМСЭБ. Мы полагаем, что полученные нами аудиторские доказательства являются достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения.

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

В консолидированном отчете о финансовом положении Группы по состоянию на 31 декабря 2020 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»).

На отчетную дату руководство проводит оценку возмещаемой стоимости активов Группы и единиц, генерирующих потоки денежных средств, на основании ценности использования.

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.

Аудиторские процедуры в отношении ключевого вопроса аудита

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.

В том числе мы провели процедуры в отношении:

- ключевых допущений в отношении краткосрочных и долгосрочных темпов роста в прогнозах путем сопоставления их с экономическими и отраслевыми прогнозами;
- используемой ставки дисконтирования. В частности, мы пересчитали средневзвешенную стоимость капитала Группы с использованием сопоставимой рыночной информации.

Мы привлекли наших специалистов по оценке для оказания нам помощи в оценке допущений и методологии, используемых Группой.

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.

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;
- 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 предпринятых действиях, направленных на устранение угроз, или 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 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
АО «КПМГ»

Москва, Россия

30 апреля 2020 года

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, участник глобальной организации независимых фирм КПМГ, входящих в KPMG International Limited, частную английскую компанию с ответственностью, ограниченной гарантиями своих участников.

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.



КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ ПОЛОЖЕНИИ НА 31 ДЕКАБРЯ 2020 ГОДА

млн руб.	Пояснение	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
Активы			
Внеоборотные активы			
Флот	5	5 839	4 982
Подвижной состав и прочие основные средства	6	24 702	24 067
Гудвилл	4	6 517	6 418
Инвестиции в ассоциированные и совместные предприятия	7	55	68
Прочие внеоборотные активы	9	838	1 584
Итого внеоборотных активов		37 951	37 119
Оборотные активы			
Запасы	8	1 073	1 046
Дебиторская задолженность	9	11 504	10 542
Прочие оборотные активы	9	37	52
Денежные средства и их эквиваленты	9	4 140	1 232
Активы, предназначенные для продажи		-	11 336
Итого оборотных активов		16 754	24 208
Итого активов		54 705	61 327
Капитал и обязательства			
Капитал			
Акционерный капитал	12	2 951	2 951
Эмиссионный доход		23 697	23 697
Нераспределенная прибыль/ (непокрытый убыток)		7 308	(908)
Резервы		(30 738)	(22 255)
Итого капитала, принадлежащего собственникам Компании		3 218	3 485
Доли неконтролирующих участников		1 645	2 124
Всего капитала		4 863	5 609

млн руб.	Пояснение	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
Долгосрочные обязательства			
Долгосрочные кредиты и займы	10	23 522	26 741
Обязательства по аренде, за вычетом краткосрочной части	10	3 920	2 881
Отложенное налоговое обязательство	11	804	1 496
Прочие долгосрочные обязательства		211	192
Итого долгосрочных обязательств		28 457	31 310
Краткосрочные обязательства			
Кредиторская задолженность	9	12 428	10 666
Краткосрочные кредиты и займы	10	8 210	6 145
Обязательства по аренде, краткосрочная часть	10	747	343
Обязательства, предназначенные для продажи		-	7 254
Итого краткосрочных обязательств		21 385	24 408
Итого обязательств		49 842	55 718
Итого капитала и обязательств		54 705	61 327

А. Коростелев, Президент

Л.Г. Звягинцев, Вице-президент по финансам

Дата: 30 апреля 2021 года

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2020 ГОДА

млн руб.	Пояснение	2020	2019
Выручка	14	62 168	56 673
Операционные расходы	15	(42 143)	(37 279)
Валовая прибыль до учета амортизации		20 025	19 394
Амортизация	5,6	(2 959)	(3 485)
Административные расходы	16	(7 782)	(7 341)
Обесценение активов	17	(635)	(141)
Прочие расходы, нетто		(492)	(123)
Прибыль от операционной деятельности		8 157	8 304
Финансовые доходы	18	5 758	77
Финансовые расходы	18	(3 339)	(7 450)
Результат от выбытия дочерних компаний	19	(175)	-
Прочие неоперационные расходы		(635)	(268)
Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия	7	95	77
Прибыль до налогообложения		9 861	740
Расходы по налогу на прибыль	11	(1 515)	(2 582)
Прибыль/(убыток) за год		8 346	(1 842)
Причитающиеся:			
Акционерам Компании		8 026	(2 232)
Держателям неконтролирующих долей участия		320	390
Прибыль/(убыток)/ на акцию (в рублях)	20	2,72	(0,76)

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О СОВОКУПНОМ ДОХОДЕ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2020 ГОДА

млн руб.	2020	2019
Прибыль/(убыток) за год	8 346	(1 842)
Прочий совокупный (убыток)/доход		
Статьи, которые не будут впоследствии реклассифицированы в состав прибыли или убытка:		
Влияние пересчета валют	(8 457)	4 330
Переоценка флота	(20)	(52)
Амортизация резерва по переоценке флота	-	(11)
Начисление отложенного налога при переоценке флота	7	10
Прочий совокупный (убыток)/доход за год	(8 470)	4 277
Общий совокупный (убыток)/доход за год	(124)	2 435
Общий совокупный доход/(убыток), причитающийся:		
Акционерам Компании	(444)	2 045
Держателям неконтролирующих долей участия	320	390

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В КАПИТАЛЕ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2020 ГОДА

млн руб.	Капитал, принадлежащий собственникам Компании								
	Акционерный капитал (Поясн. 12)	Эмиссионный доход	(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	
Остаток на 1 января 2019 года	2 951	23 697	1 312	187	(26 705)	1 442	1 734	3 176	
Убыток за год	-	-	(2 232)	-	-	(2 232)	390	(1 842)	
Прочий совокупный доход									
Влияние пересчета валют	-	-	-	(17)	4 347	4 330	-	4 330	
Переоценка флота	-	-	-	(52)	-	(52)	-	(52)	
Выбытие резерва по переоценке флота	-	-	-	(11)	-	(11)	-	(11)	
Амортизация резерва по переоценке флота	-	-	14	(14)	-	-	-	-	
Начисление отложенного налога при переоценке флота	-	-	-	10	-	10	-	10	
Итого прочий совокупный доход за год	-	-	14	(84)	4 347	4 277	-	4 277	
Общий совокупный доход	-	-	(2 218)	(84)	4 347	2 045	390	2 435	
Операции с собственниками, отраженные непосредственно в составе капитала									
Дивиденды выплаченные	-	-	(2)	-	-	(2)	-	(2)	
Итого по операциям с собственниками	-	-	(2)	-	-	(2)	-	(2)	
Остаток на 31 декабря 2019 года	2 951	23 697	(908)	103	(22 358)	3 485	2 124	5 609	
Остаток на 1 января 2020 года	2 951	23 697	(908)	103	(22 358)	3 485	2 124	5 609	
Прибыль за год	-	-	8 026	-	-	8 026	320	8 346	
Прочий совокупный убыток									
Влияние пересчета валют	-	-	-	18	(8 475)	(8 457)	-	(8 457)	
Переоценка флота	-	-	-	(20)	-	(20)	-	(20)	
Амортизация резерва по переоценке флота	-	-	13	(13)	-	-	-	-	
Начисление отложенного налога при переоценке флота	-	-	-	7	-	7	-	7	
Итого прочий совокупный убыток за год	-	-	13	(8)	(8 475)	(8 470)	-	(8 470)	
Общий совокупный убыток	-	-	8 039	(8)	(8 475)	(444)	320	(124)	
Операции с собственниками, отраженные непосредственно в составе капитала									
Приобретение неконтролирующих долей участия	-	-	177	-	-	177	(799)	(622)	
Итого по операциям с собственниками	-	-	177	-	-	177	(799)	(622)	
Остаток на 31 декабря 2020 года	2 951	23 697	7 308	95	(30 833)	3 218	1 645	4 863	

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 2020 года составила 0 руб. (по состоянию на 31 декабря 2019 года: 0 руб.).

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ДВИЖЕНИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2020 ГОДА

млн руб.	Пояснение.	2020	2019
Денежные средства от операционной деятельности			
Прибыль/(убыток) за год		8 346	(1 842)
Корректировки:			
Амортизация		2 959	3 485
Обесценение		635	141
Убыток/(прибыль) от реализации основных средств		11	(123)
(Прибыль)/убыток по курсовым разницам		(5 699)	2 713
Чистые финансовые расходы		3 280	4 660
Результат от выбытия дочерних компаний		175	-
Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия		(95)	(77)
Расходы по налогу на прибыль		1 515	2 582
Прочие доходы и расходы		115	(77)
Денежные средства от операционной деятельности до учета изменений в оборотном капитале и резервах		11 242	11 462
Изменение запасов		(27)	39
Изменение торговой и прочей дебиторской задолженности		(1 396)	448
Изменение торговой и прочей кредиторской задолженности		1 603	(387)
Денежные средства от операционной деятельности до уплаты налога на прибыль		11 422	11 562
Налог на прибыль уплаченный		(1 615)	(2 688)
Денежные средства, полученные от операционной деятельности, нетто		9 807	8 874
Денежные средства от инвестиционной деятельности			
Приобретение подвижного состава и прочих основных средств	6	(2 263)	(2 862)
Выручка от продажи подвижного состава и прочих основных средств		1 545	1 588
Приобретение судов	5	(828)	(701)

млн руб.	Пояснение.	2020	2019
Выручка от продажи судов	5	420	610
Расходы на ремонт в сухих доках	5	(12)	(275)
Выбытие дочернего общества, за вычетом выбывших денежных средств		3 857	-
Выбытие/(приобретение) прочих инвестиционных активов, нетто		114	514
Дивиденды полученные		82	92
Проценты полученные		47	51
Движение денежных средств ограниченного пользования		10	-
Денежные средства, полученные от/ (использованные в) инвестиционной деятельности, нетто		2 972	(983)
Денежные средства от финансовой деятельности			
Получение кредитов и займов		1 929	-
Погашение кредитов и займов		(6 453)	(3 731)
Погашение обязательств по аренде		(717)	(1 139)
Погашение облигаций		(7)	(120)
Проценты и комиссии уплаченные		(3 256)	(4 872)
Дивиденды выплаченные		-	(2)
Приобретение неконтролирующих долей		(516)	-
Денежные средства, использованные в финансовой деятельности, нетто		(9 020)	(9 864)
Влияние изменений валютных курсов на денежные средства и их эквиваленты		(851)	108
Чистое увеличение/(уменьшение) денежных средств и их эквивалентов		2 908	(2 081)
Денежные средства и их эквиваленты на 1 января		1 232	3 313
Денежные средства и их эквиваленты на 31 декабря	9	4 140	1 232

ПОЯСНЕНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2020 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: 115184, Российская Федерация, г. Москва, Новокузнецкая ул., д. 7/11, стр. 1.

По состоянию на 31 декабря 2020 года основными инвесторами, имеющими косвенное владение, являлись: А.В. Северилов – 23,8 % акций ПАО «ДВМП», М.Д. Рабинович – 17,4 % акций ПАО «ДВМП», З.Г. Магомедов – 32,5 % акций ПАО «ДВМП» (31 декабря 2019 года: З.Г. Магомедов – 32,5 % акций ПАО «ДВМП», Группа TRG – 17,4 % акций ПАО «ДВМП», Группа GHP – 23,8 % акций ПАО «ДВМП»).

Основным направлением деятельности Группы традиционно являлась перевозка грузов (судовладелец, оперативное управление морскими судами, фрахтование 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.

Следующие поправки к стандартам и разъяснения стали обязательными для применения с 1 января 2020 года, но не оказали 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);
- Реформа базовой процентной ставки (поправки к МСФО (IFRS) 9, МСФО (IAS) 39, МСФО (IFRS) 7).

Несколько новых стандартов вступили в силу с 1 января 2021 с правом досрочного применения, но Группа им не воспользовалась при подготовке данной консолидированной финансовой отчетности:

- Обременительные договоры – затраты на исполнение договора (Поправки к МСФО (IAS) 37);
- Реформа базовой процентной ставки – Фаза 2 (Поправки к МСФО (IFRS) 9, МСФО (IAS) 39, МСФО (IFRS) 7, МСФО (IFRS) 4 и МСФО (IFRS) 16);
- Уступки по аренде, связанные с пандемией COVID-19 (Поправки к МСФО (IFRS) 16);
- Основные средства: поступления до начала использования по назначению (Поправки к МСФО (IAS) 16);
- Ссылки на Концептуальные основы финансовой отчетности (Поправки к МСФО (IFRS) 3);
- Классификация обязательств как краткосрочных или долгосрочных (Поправки к МСФО (IAS) 1);
- Продажа или вклад актива в рамках отношений инвестор – его ассоциированное или совместное предприятие (Поправки к МСФО (IFRS) 10 и МСФО (IAS) 28);
- МСФО (IFRS) 17 Договоры страхования.

Группа не ожидает существенного влияния вышеперечисленных стандартов на свою консолидированную финансовую отчетность.

(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 декабря 2020 и 31 декабря 2019	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

(с) 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, см. пояснение 10.

(d) Принцип непрерывности деятельности

В рамках подготовки консолидированной финансовой отчетности и анализа позиции ликвидности Группы руководство провело подробный анализ ее денежных потоков за период с начала 2021 года по 2025 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, рост которых оказывает влияние на снижение клиентского спроса на импортные товары, и баланс экспорта и импорта. В первом квартале 2020 года глобальная экономика столкнулась с существенной турбулентностью в связи со вспышками коронавируса. 11 марта 2020 года Всемирная организация здравоохранения объявила о том, что распространение новой коронавирусной инфекции приобрело характер пандемии. В ответ на потенциально серьезную угрозу, которую представляет для здоровья населения вирус COVID-19, 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 нарушением деловой активности и режимом самоизоляции, введенном во многих странах, мировой спрос на нефть резко снизился, что, вместе с прочими факторами, привело к резкому падению цен на нефть и финансовых индексов, а также росту курса рубля. 12 апреля 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 на текущий момент к уменьшению давления на цены на нефть. Указанные факторы также привели к колебаниям объемов перевозок и перевалки грузов, осуществляемых Группой, в марте – апреле 2020 года, включая временное снижение объемов перевозки в Китай, частично компенсированное ростом по другим направлениям.

Во втором полугодии 2020 года мировая экономика столкнулась со второй волной COVID-19, которая привела к повторному введению ограничительных мер в большинстве стран Европы и США, но частично была компенсирована положительным влиянием результатов разработки соответствующих вакцин. Несмотря на падение мирового ВВП в целом за 2020 год, снижение ВВП российской экономики во втором полугодии существенно замедлилось в сравнении с отрицательной динамикой апреля-мая 2020 года и продолжает данный тренд в первом квартале 2021 года. Экономика Китая при этом показывает стабильное восстановление начиная со второго квартала 2020 года. Данный дисбаланс с точки зрения отрасли мировых перевозок привел к существенному росту ставок на морские и интермодальные контейнерные перевозки в связи с реализацией отложенного спроса в четвертом квартале 2020 года и общим дефицитом контейнеров на рынке. Указанный эффект продолжает сохраняться и в первом квартале 2021 года.

Принимая во внимание тот факт, что Группа в существенной степени осуществляет перевозки в азиатско-тихоокеанском регионе, а также по маршрутам «восток-запад», вышеуказанные факторы оказали положительный эффект на доходность ее интермодальных и транзитных контейнерных перевозок. Однако сохраняются риски роста затрат на порожние пробеги в связи с дисбалансом оборота

контейнеров на рынке и роста затрат, номинированных в иностранной валюте в связи с ослаблением российского рубля относительно доллара США и евро. Руководство Группы предполагает, что стабилизация общих объемов контейнерных перевозок и перевалки грузов и ставок по ним начнется с 2022 года.

В течение 2020 года руководством Группы принимался ряд мер для развития бизнеса и поддержания устойчивого финансового положения, включая новые способы привлечения клиентов и новых видов грузов, оптимизацию и планирование расходов, перевод сотрудников в режим удаленной работы, оптимизацию распределения парка подвижного состава и контейнеров по направлениям перевозок и иные мероприятия для поддержания непрерывности операционных процессов.

На основании прогноза, построенного на базе исторической динамики объемов рынка и с учетом цикличности рынка контейнерных перевозок, которую он исторически показывал в кризисные периоды, а также с учетом проводимых переговоров с кредиторами в рамках планового рефинансирования кредитного портфеля, руководство Группы ожидает, что сможет выполнять свои обязательства в срок и полностью в течение 2021 года и последующие периоды. В связи с вышеуказанным у руководства есть обоснованное ожидание того, что у Группы есть достаточные ресурсы для достижения целевых денежных потоков, согласования гораздо более выгодных условий по существующим кредитным соглашениям с несвязанными сторонами, что обеспечит полную долгосрочную финансовую стабильность Группы и, следовательно, ведение деятельности на непрерывной основе в будущие периоды. Завершение планового рефинансирования кредитных обязательств Группы в апреле 2021 года (пояснение 24) позволит Группе в том числе нивелировать сформировавшееся на 31 декабря 2020 года превышение краткосрочных обязательств Группы над ее оборотными активами в сумме 4 631 млн руб.

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 2020 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.

(a) 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 2020 года: 1 долл. США = 73,8757 руб. (на 31 декабря 2019 года 1 долл. США = 61,9057 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 единицы, генерирующей денежные потоки, 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 2019 года	11 668	(3 175)	8 493
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	(47)	-	(47)
Переведено в активы, предназначенные для продажи	(2 028)	-	(2 028)
На 31 декабря 2019 года	9 593	(3 175)	6 418
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	99	-	99
На 31 декабря 2020 года	9 692	(3 175)	6 517

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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
ООО «ФИТ» и его дочерние предприятия	115	115
FESCO ESF Limited и его дочерние предприятия	423	324
ПАО «ВМТП» и его дочерние предприятия	5 979	5 979
	6 517	6 418

Возмещаемая стоимость актива или единицы, генерирующей денежные потоки, представляет собой стоимость в использовании и определяется на основе дисконтированных денежных потоков. Данные расчеты выполняются на базе прогнозов потоков денежных средств с учетом налогообложения. 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 постпрогнозный период определены на основании оценок долгосрочного темпа роста, сделанных руководством. Данные оценки соответствуют оценкам, которые сделал бы участник рынка.

В отношении ЕГДП 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 3,9 % в 2021 году с достижением максимальной пропускной способности на контейнерном терминале. Ожидается, что ставки по перевалке контейнеров, в 2021 году по большей части останутся на уровне 2020 года, а в дальнейшем прогнозируемом периоде темпы их роста составят в среднем 4,2 % в год для ставок, номинированных в рублях, и 2 % в год для ставок, номинированных в долларах США. Предполагается, что в рамках восстановления рынка перевалки генеральных грузов после кризисных явлений 2020 года ставки по их перевалке снизятся в 2021 году на 7,9 %, а объемы перевалки увеличатся на 13 % в 2021. С 2022 года темпы роста ставок по перевалке генеральных грузов прогнозируются аналогично ставкам по перевалке контейнеров, а объемы перевалки вернуться к докризисному уровню с учетом максимальной пропускной способности универсальных терминалов, морского и железнодорожного фронтов.
- Прогноз расходов сформирован исходя из индексации расходов, забюджетированных в 2021 году на уровне среднесрочного прогноза инфляции Минэкономразвития России – 4 %. Дальнейший прогноз расходов сформирован исходя из стабильного уровня рентабельности по EBITDA в прогнозируемом периоде на уровне 2020 года в связи с достижением максимальной загрузки мощностей порта в 2021 году.
- Ставка дисконтирования 10,2 % и темп роста на конец периода прогнозирования 3 %.

Прогнозные объемы перевалки контейнеров и генеральных грузов отражают исторические объемы перевалки ЕГДП и оценки руководства относительно будущих периодов. Тарифы на услуги, оказываемые ЕГДП, спрогнозированы с учетом исторических показателей и ожиданий руководства по развитию соответствующих сегментов рынка.

Ставка дисконтирования для ЕГДП рассчитана на основе средневзвешенной стоимости капитала в соответствующей отрасли с учетом специфических рисков, свойственных данной ЕГДП. Снижение прогноза выручки на 10 % 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, возникающая 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 предыдущей 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 в состав 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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Флот	5 269	4 342
Расходы на ремонт судов в сухом доке	570	640
	5 839	4 982
Общий дедевейт, тыс. тонн	279	292

	Оценка	Амортизация	Остаточная стоимость
	млн руб.		
На 1 января 2019 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
Амортизация, начисленная за год	-	(244)	(244)
Приобретения	754	-	754
Выбытие	(439)	8	(431)
Переоценка	(228)	236	8
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	840	-	840
На 31 декабря 2020 года	5 269	-	5 269

Группа пересматривает балансовую стоимость флота на ежегодной основе. При определении соответствующей балансовой стоимости Группа 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 2020 года независимыми профессиональными брокерами с учетом наблюдаемых рыночных операций с сопоставимыми судами. Полученный от переоценки доход в размере 8 млн руб. был отражен в доходах в отчете о прибылях и убытках на сумму 28 млн руб. и в расходах в резерве переоценки на сумму 20 млн руб.

Используемая основа для оценки флота включает в себя в том числе стоимость ремонта судов в сухом доке в общей оценке. Таким образом, руководство вычитает остаточную стоимость капитализированного сухого дока из оценки, сформированной независимым оценщиком, 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 465 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2020 года (3 судна по стоимости лома в размере 414 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2019 года).

По состоянию на 31 декабря 2020 года оценочная стоимость лома флота Группы была рассчитана на основании оценочной величины 29 550 руб. за тонну (в 2019 году – 24 453 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 4 207 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2020 года (на 31 декабря 2019 года – 3 360 млн руб.).

На 31 декабря 2020 года 10 судов из флота Группы остаточной стоимостью 3 702 млн руб. были застрахованы по программе страхования судов, машин и оборудования в западных страховых компаниях. Еще 8 судов остаточной стоимостью 1 567 млн руб. были застрахованы в российских страховых компаниях. Общая страховая стоимость составила 6 449 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 2019 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
Приобретения	139	-	139
Выбытия	(240)	160	(80)
Начислено за год	-	(248)	(248)
Списание амортизированного сухого дока	(19)	19	-
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	230	(111)	119
На 31 декабря 2020 года	1 316	(746)	570

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	4–20 %;
Оборудование и прочие основные средства	5–33 %.

Возмещаемая стоимость актива или единицы, генерирующей денежные потоки, определяется по наибольшей из двух величин: ценности использования или справедливой стоимости за вычетом расходов на продажу. При определении ценности использования расчетные будущие денежные потоки 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 денежные потоки в результате их дальнейшего использования, которые не зависят от денежных потоков денежных, генерируемых другими активами или группами активов (далее – единица, генерирующая денежные потоки 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 дооценку, 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 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
Поступления	1 221	-	1 221
Перевод из НЗС	17	-	17
Начислено амортизации за год	-	(1 086)	(1 086)
Выбытия	(2 277)	1 124	(1 153)
На 31 декабря 2020 года	11 854	(3 632)	8 222

По состоянию на 31 декабря 2020 года подвижной состав включает активы в форме права пользования балансовой стоимостью 1 488 млн руб. (на 31 декабря 2019 года – 1 195 млн руб.).

По состоянию на 31 декабря 2020 года подвижной состав остаточной стоимостью 7 709 млн руб. был застрахован в российских страховых компаниях. Общая страховая стоимость составляет 14 358 млн руб. (на 31 декабря 2019 года – 14 429 млн руб. при остаточной стоимости 8 463 млн руб.).

С учетом общего восстановления объемов погрузки контейнеров на сети российских железных дорог и, как следствие, положительной динамики объемов внутренних перевозок грузов Группы, в рамках которых используется основная часть подвижного состава Группы, и иных факторов, описанных в пояснении 2(d), Группой не выявлено признаков обесценения в отношении подвижного состава на отчетную дату.

(б) Прочие основные средства

	Здания и инфраструктура	Техника, оборудование и пр.	Незавершенное строительство	Итого млн руб.
Фактическая стоимость				
На 1 января 2019 года	10 090	10 978	2 761	23 829
Поступления	567	954	292	1 813
Перевод из незавершенного строительства	392	27	(419)	-
Переведено в активы, предназначенные для продажи	-	(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
Поступления	827	2 371	90	3 288
Перевод из НЗС	127	23	(167)	(17)
Выбытия	(72)	(115)	(5)	(192)
Обесценение	-	-	(640)	(640)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	214	364	59	637
На 31 декабря 2020 года	11 686	13 987	2 449	27 548

	Здания и инфраструктура	Техника, оборудование и пр.	Незавершенное строительство	Итого
	млн руб.			
Амортизация				
На 1 января 2019 года	2 592	6 712	-	9 304
Амортизация, начисленная за год	275	755	-	1 030
Переведено в активы, предназначенные для продажи	-	(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
Амортизация, начисленная за год	368	902	-	1 270
Исключено при выбытии	(1)	(106)	-	(107)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	172	105	-	277
На 31 декабря 2020 года	3 197	7 871	-	11 068
Остаточная стоимость				
На 1 января 2019 года	7 498	4 266	2 761	14 525
На 31 декабря 2019 года	7 932	4 374	2 538	14 844
На 31 декабря 2020 года	8 489	6 116	1 875	16 480

Здания и инфраструктура, техника, оборудование и прочие основные средства включают активы в форме права пользования балансовой стоимостью 3 405 млн руб. (на 31 декабря 2019 года – 1 919 млн руб.).

Группа не выявила каких-либо признаков обесценения в отношении прочих основных средств на уровне основных ЕГДП, к которым они относятся, за исключением обесценения, признанного в отношении отдельных объектов незавершенного строительства.

Убыток от продажи и прочего выбытия подвижного состава и прочих основных средств за 2020 год составил 33 млн руб. и учтен в составе нетто величины прочих доходов (2019: прибыль – 123 млн руб.).

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 2020 года составляет от 1 года до 43 лет.

Доходы от переданных в аренду собственных основных средств составили 1 769 млн руб. за 2020 год и были отражены в составе прочей выручки (пояснение 14). Субаренда активов в форме права пользования в Группе отсутствует.

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, учитываемый 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
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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Остаток на 1 января	68	141
Доля в прибыли объектов инвестиций, учитываемых методом долевого участия	95	77
Выбытия	(21)	(59)
Дивиденды полученные	(76)	(77)
Разницы в результате пересчета операций в иностранной валюте	(11)	(14)
Остаток на 31 декабря	55	68

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	Итого прочий совокупный доход
2020	243	6	249	132	5	137	194	194
2019	249	8	257	149	6	155	161	161

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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
		млн руб.
Бункерное топливо	449	370
Материалы и запасные части	445	440
Прочие запасы и сырье	179	236
	1 073	1 046

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 кредитных рисков, 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 амортизационной 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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
		млн руб.
Выданные авансы на приобретение основных средств, учитываемые по фактической стоимости	255	877
Авансы на приобретение инвестиций	-	106
Прочие инвестиции в долевые инструменты	42	38
Гарантии	60	70
Прочие внеоборотные активы	481	493
	838	1 584

(b) Дебиторская задолженность

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
		млн руб.
Торговая дебиторская задолженность	6 310	4 255
НДС к возмещению	1 999	2 795
Авансы, выданные ОАО «РЖД»	541	761
Предоплата по налогу на прибыль	839	1 110
Прочие дебиторы и авансы выданные	2 635	2 252
Резерв под обесценение	(820)	(631)
	11 504	10 542

(c) Денежные средства и их эквиваленты

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
		млн руб.
Остатки на банковских счетах и денежные средства в кассе	2 726	1 232
Депозиты с ограничением использования	1 414	-
	4 140	1 232

(d) Кредиторская задолженность

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Торговая кредиторская задолженность	3 809	3 814
Налоги к уплате, за исключением налога на прибыль	811	1 128
Проценты к уплате	426	364
Задолженность по налогу на прибыль	1 301	997
Прочие кредиторы и начисленные резервы по расходам	6 081	4 363
	12 428	10 666

(e) Аренда

Аренда признается в форме актива 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. Амортизация объектов аренды отражается 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 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 несущественные 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 дату начала договора.

Изменения в обязательствах по договорам аренды составили:

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Баланс на 1 января 2020/2019 года	3 224	11 051
Заключение новых договоров	1 955	547
Прекращение договоров	(136)	(157)
Переведено в обязательства, предназначенные для продажи	-	(7 020)
Процентные расходы по обязательствам по аренде	702	1 454
Арендные платежи за период	(1 419)	(2 593)
Прочие изменения	124	-
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	217	(58)
	4 667	3 224

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Краткосрочные обязательства по аренде	747	343
Долгосрочные обязательства по аренде, за вычетом краткосрочной части	3 920	2 881
	4 667	3 224

Обязательства по договорам аренды включают:

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Обязательства по договорам аренды, которая до 1 января 2019 года признавалась операционной до вступления в силу МСФО (IFRS) 16	2 707	1 557
Обязательства по договорам аренды, которая до 1 января 2019 года признавалась финансовой	1 960	1 667
	4 667	3 224

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

Общая величина платежей Группы по договору аренды за 2020 год составили 3 201 млн руб. (2019: 4 676 млн руб.).

	2020	2019
	млн руб.	
Амортизация активов в форме права пользования	636	1 359
Процентные расходы по обязательствам по аренде	702	1 454
Расход по договорам краткосрочной аренды и договорам аренды с низкой стоимостью, которые освобождены от необходимости признания по МСФО (IFRS) 16 «Аренда»	1 782	2 083

Общая величина платежей Группы по договору аренды за 2020 год составили 3 201 млн руб. (2019: 4 676 млн руб.).

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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Кредиты, займы и прочие обязательства:		
Обеспеченные кредиты и займы		
По фиксированным ставкам 4–12 %	711	16
По переменным ставкам ЛИБОР/Банк России + 2,8–5,6 %	31 021	32 117
	31 732	32 133
Необеспеченные кредиты и займы		
По фиксированным ставкам 5–10 %	-	501
	-	501
Облигации		
Рублевые облигации, по годовой ставке 11–19 %	-	252
	-	252
	31 732	32 886
Подлежащие погашению в течение года после отчетной даты	8 210	6 145
Долгосрочная часть	23 522	26 741
	31 732	32 886

Балансовая стоимость подвижного состава и прочих основных средств, находящихся в залоге на 31 декабря 2020 года, составила 5 865 млн руб. (31 декабря 2019 года – 8 256 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

млн руб.	Кредиты	Облигации	Аренда (Пояснения 9 ф)	Проценты	Итого
На 01 января 2020 года	32 634	252	3 224	364	36 474
Изменения в связи с денежными потоками от финансовой деятельности					
Погашено	(6 453)	(7)	(717)	-	(7 177)
Получено	1 929	-	-	-	1 929
Проценты уплаченные	-	-	(702)	(2 554)	(3 256)
Итого изменений в связи с денежными потоками от финансовой деятельности	(4 524)	(7)	(1 419)	(2 554)	(8 504)
Прочие изменения					
Заключение новых договоров	-	-	1 955	-	1 955
Прекращение договоров	-	-	(136)	-	(136)
Процентные расходы	-	-	702	2 610	3 312
Результат от погашения облигаций	-	(7)	-	-	(7)
Прочие изменения	-	(238)	124	-	(114)
Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте	3 622	-	217	6	3 845
Итого прочие изменения	3 622	(245)	2 862	2 616	8 855
На 31 декабря 2020	31 732	-	4 667	426	36 825

Сравнительные данные за 2019 год:

млн руб.	Кредиты	Облигации	Аренда	Проценты	Итого
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

По состоянию на 31 декабря 2020 года задолженность Группы по ранее выпущенным рублевым облигациям в сумме 238 млн руб. учтена в составе прочей кредиторской задолженности. На дату утверждения настоящей консолидированной финансовой отчетности по всем вышеуказанным выпущенным и непогашенным облигациям истекли сроки исковой давности.

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 разностям, 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 разности. 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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Начисление текущего налога		
Текущий налог на прибыль за отчетный период	2 251	2 292
	2 251	2 292
Начисление отложенного налога		
Возникновение и восстановление временных разниц	(736)	290
	(736)	290
Итого расходы по налогу на прибыль	1 515	2 582

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

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года млн руб.
Прибыль до налогообложения	9 861	740
Налог на прибыль, рассчитанный по применимой ставке 20 % (в 2019 году – 20 %)	1 972	148
Эффект отличных ставок налога на прибыль	(98)	821
Невычитаемые расходы/ (необлагаемые доходы), нетто	(667)	1 166
Изменение в непризнанных отложенных налоговых активах	308	447
	1 515	2 582

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

Изменения в величине временных разниц составили:

	Остаток на 1 января 2020 года	Отражено в составе отчета о прибылях и убытках	Выбытие (пояснение 19)	Разницы в результате пересчета операций в иностранной валюте	Отражено в составе прочего совокупного дохода за год	Остаток на 31 декабря 2020 года млн руб.
Флот	(322)	(43)		(63)	6	(422)
Прочие основные средства и незавершенное строительство	(2 039)	467	(3)	(1)	-	(1 576)
Дебиторская задолженность	180	(9)	(2)	-	-	169
Кредиторская задолженность	299	146	9	2	-	456
Кредиты и займы	8	131		8		147
Прочее	191	56		-	-	247
Убытки, перенесенные на будущие налоговые периоды	187	(12)		-	-	175
	(1 496)	736	4	(54)	6	(804)

	Остаток на 1 января 2019 года	Отражено в составе отчета о прибылях и убытках	Переведено в обязательства, предназначенные для продажи	Разницы в результате пересчета операций в иностранной валюте	Отражено в составе прочего совокупного дохода за год	Остаток на 31 декабря 2019 года 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)

Неотраженные отложенные налоговые обязательства

Временная разница в размере 4 945 млн руб. (31 декабря 2019 года – 4 299 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 2 725 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2020 года (31 декабря 2019 года – 2 417 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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года млн руб.
Количество разрешенных к выпуску акций (номинальной стоимостью 1 руб. 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 Российской Федерации. 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 2020 год.

млн руб.	Морской дивизион	Линейно-логистический дивизион	Железнодорожный дивизион	Портовый дивизион	Бункеровка	Инвестиционные и управленческие компании	Исключения / корректировки	Итого
Реализация услуг сторонним потребителям	1 836	46 008	2 136	12 188	-	-	-	62 168
Межсегментные продажи	1 502	578	3 204	4 138	841	-	(10 263)	-
Сегментная выручка	3 338	46 586	5 340	16 326	841	-	(10 263)	62 168
Итого сегментные расходы¹	(2 429)	(43 237)	(3 360)	(8 805)	(828)	(2 994)	11 728	(49 925)
Сегментный результат	909	3 349	1 980	7 521	13	(2 994)	1 465	12 243
Сегментные неденежные статьи								
Амортизация	(567)	(412)	(1 112)	(761)	-	(107)	-	(2 959)
Обесценение активов	28	-	(596)	(67)	-	-	-	(635)
Прочие существенные статьи доходов/расходов								
Прочие финансовые расходы, нетто	(246)	(423)	(303)	1 589	(15)	4 191	(2 374)	2 419
Результат от выбытия дочерних компаний	-	-	(175)	-	-	-	-	(175)
Прочие доходы, нетто	(165)	19	161	(100)	(1)	474	(1 515)	(1 127)
Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия	95	-	-	-	-	-	-	95
Расходы по налогу на прибыль	92	(221)	168	(1 381)	2	(175)	-	(1 515)
Итоговый результат сегмента	146	2 312	123	6 801	(1)	1 389	(2 424)	8 346

¹ Итого сегментные операционные расходы включают операционные и административные расходы.

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

млн руб.	Морской дивизион	Линейно-логистический дивизион	Железнодорожный дивизион	Портовый дивизион	Бункеровка	Инвестиционные и управленческие компании	Исключения / корректировки	Итого
Реализация услуг сторонним потребителям	1 971	37 613	5 466	11 512	111	-	-	56 673
Межсегментные продажи	1 274	331	2 766	3 897	1 080	-	(9 348)	-
Сегментная выручка	3 245	37 944	8 232	15 409	1 191	-	(9 348)	56 673
Итого сегментные расходы¹	(2 557)	(35 471)	(4 612)	(8 614)	(1 158)	(2 519)	10 311	(44 620)
Сегментный результат	688	2 473	3 620	6 795	33	(2 519)	963	12 053
Сегментные неденежные статьи								
Амортизация	(459)	(285)	(1 945)	(678)	-	(118)	-	(3 485)
Обесценение активов	(102)	-	(39)	-	-	-	-	(141)
Прочие существенные статьи доходов/расходов								
Прочие финансовые расходы, нетто	(25)	46	(1 472)	1 477	(20)	(5 802)	(1 577)	(7 373)
Прочие доходы, нетто	(17)	(83)	320	(127)	51	736	(1 003)	(123)
Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия	77	-	-	-	-	-	-	77
Расходы по налогу на прибыль	59	(732)	(263)	(1 344)	(13)	(289)	-	(2 582)
Итоговый результат сегмента	221	1 419	221	6 123	51	(8 260)	(1 617)	(1 842)

Сегментные активы и обязательства

	Активы		Обязательства	
	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
Морской дивизион (на мировом рынке)	7 650	8 107	2 761	723
Линейно-логистический дивизион (на мировом рынке)	12 860	9 150	8 230	5 467
Железнодорожный дивизион (на российском рынке)	12 842	23 427	2 636	9 046
Портовый дивизион (на российском рынке)	14 203	13 556	34 290	36 535
Бункеровка (на российском рынке)	26	104	56	133
Итого по всем сегментам	47 581	54 344	47 973	51 904
Гудвилл	6 517	6 418	-	-
Прочие статьи, не отнесенные на конкретный сегмент	607	565	1 869	3 814
Консолидировано	54 705	61 327	49 842	55 718

Прочая сегментная информация

	Приобретение сегментных активов		Вложения в объекты инвестирования, учитываемые методом долевого участия	
	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
Морской дивизион (на мировом рынке)	905	987	55	50
Линейно-логистический дивизион (на мировом рынке)	829	402	-	18
Железнодорожный дивизион (на российском рынке)	1 280	1 103	-	-
Портовый дивизион (на российском рынке)	2 367	1 231	-	-
	5 381	3 723	55	68

¹ Итого сегментные операционные расходы включают операционные и административные расходы.

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 и стоимости услуг субподрядчиков, при этом Группа переносит 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.

	2020	2019
	млн руб.	
Выручка по договорам с покупателями		
Транспортные услуги (операторские перевозки)	47 466	41 795
Портовые и стивидорные услуги	12 188	11 512
Бункеровка	-	111
Фрахт судов	515	770
Агентское вознаграждение	230	258
Итого выручка по договорам с покупателями	60 399	54 446
Прочая выручка		
Выручка от аренды судов	1 321	1 201
Выручка от сдачи имущества в аренду	448	1 026
Итого прочая выручка	1 769	2 227
	62 168	56 673

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 декабря 2020	1 января 2020
	млн руб.	
Активы по договорам с покупателями, включенные в торговую и прочую дебиторскую задолженность	1 543	805
Обязательства по договорам с покупателями, включенные в торговую и прочую кредиторскую задолженность	(2 274)	(1 776)

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 prepaid 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 2020 года.

15. Операционные расходы

	2020	2019
	млн руб.	
Железнодорожный тариф, транспортные услуги	32 361	26 832
Себестоимость нефтепродуктов на реализацию	20	63
Расходы на персонал	5 064	4 802
Рейсовые и эксплуатационные расходы	812	1 181
Аренда	1 479	1 736
Стивидорные услуги	2 324	2 591
Налоги, за исключением налога на прибыль	83	74
	42 143	37 279

16. Административные расходы

	2020	2019
	млн руб.	
Заработная плата и прочие расходы на персонал	5 575	5 028
Профессиональные услуги	853	642
Аренда офисных помещений	303	347
Прочие административные расходы	1 051	1 324
	7 782	7 341

17. Обесценение активов

	2020	2019
	млн руб.	
Восстановление обесценения/(обесценение) флота (см. пояснение 5)	28	(102)
Обесценение объектов незавершенного строительства	(640)	(39)
Обесценение прочих активов	(23)	-
	(635)	(141)

18. Финансовые доходы и расходы

Финансовые доходы включают процентные доходы по вложенным средствам, 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.

	2020	2019
	млн руб.	
Финансовые доходы		
Выкуп облигаций	7	6
Процентный доход	52	71
Курсовая разница	5 699	-
Итого финансовый доход	5 758	77
Финансовые расходы		
Процентный расход	(2 610)	(3 232)
Курсовая разница	-	(2 713)
Проценты по аренде (МСФО (IFRS) 16)	(702)	(1 454)
Прочее	(27)	(51)
Итого финансовый расход	(3 339)	(7 450)
	2 419	(7 373)

Процентные расходы по МСФО (IFRS) 16 в сумме 702 млн руб. включают в себя процентные расходы по договорам аренды, признаваемой таковой на 31 декабря 2018 года согласно МСФО (IAS) 17, в сумме 349 млн руб. и процентные расходы по договорам аренды, которая была признана таковой в связи с применением МСФО (IFRS) 16 в сумме 353 млн руб.

19. Продажа выбывающей группы, предназначенной для продажи

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.

Финансовый эффект от сделки привел к убытку от выбытия в размере 175 млн руб. и был рассчитан следующим образом:

	млн руб.
Общая сумма вознаграждения полученная	4 391
Аванс, полученный на 31 декабря 2019 года	(504)
Выбывшие денежные средства	(30)
Денежные средства, полученные от выбытия инвестиций в отчете о движении денежных средств	3 857
Чистые активы на дату выбытия	
Гудвилл	2 028
Основные средства	9 121
Торговая и прочая дебиторская задолженность	313
Обязательства по аренде	(6 905)
Торговая и прочая кредиторская задолженность	(590)
Прочие активы и обязательства	(88)
Расходы, связанные с продажей	153
	4 032
Убыток от продажи	(175)

20. Прибыль/(убыток) 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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	руб.	
Прибыль/(убыток) за год	8 026 000 000	(2 232 000 000)
Средневзвешенное количество акций в обращении (см. пояснение 12)	2 951 250 000	2 951 250 000
Прибыль(убыток) на акцию	2,72	(0,76)

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.

(б) 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 в совокупности 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 2020 года и 31 декабря 2019 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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Дебиторская задолженность	6 734	4 607
Прочие оборотные активы	37	52
Денежные средства и их эквиваленты	4 140	1 232
	10 187	5 891

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

	31 декабря 2020 года		31 декабря 2019 года	
	Совокупная балансовая стоимость	Резерв под обесценение	Совокупная балансовая стоимость	Резерв под обесценение
Текущая задолженность	5 004	-	2 947	-
Задолженность со сроком просрочки 90 дней	564	(15)	418	(2)
Задолженность со сроком просрочки от 91 дня до одного года	217	(117)	518	(146)
Задолженность со сроком просрочки свыше одного года	525	(525)	372	(372)
	6 310	(657)	4 255	(520)

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

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Остаток на 1 января	520	184
Изменение резерва	137	336
Остаток на 31 декабря	657	520

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)	4 %	Нет
Просроченная на 1–30 дней	11 %	Нет
Просроченная на 31–90 дней	6 %	Нет
Просроченная на 90–360 дней	9 %	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 не ниже Вa3. 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 2020 года у Группы имелись следующие монетарные активы и обязательства, выраженные в валюте, отличной от функциональной валюты соответствующих предприятий Группы:

млн руб.	долл. США	руб.	Активы и обязательства, выраженные в других валютах
Активы			
Прочие внеоборотные активы	126	13	14
Дебиторская задолженность	360	161	243
Остатки на банковских счетах и денежные средства в кассе	324	6	1
Внутригрупповые активы	25 950	7 950	-
	26 760	8 130	258
Обязательства			
Кредиторская задолженность	564	225	719
Кредиты, займы и прочие обязательства	18 749	711	-
Внутригрупповые обязательства	956	34 633	-
	20 269	35 569	719
	6 491	(27 439)	(461)

К другим валютам в основном относится евро.

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:

млн руб.	долл. США	руб.	Активы и обязательства, выраженные в других валютах
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

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 %, (2019–30 %) что отражает оценку руководством возможной величины изменения валютного курса.

млн руб.	Влияние изменения курса рубля к доллару США			
	31 декабря 2020 года	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года	31 декабря 2019 года
	Ослабление курса рубля к доллару США на 30 %	Ослабление курса рубля к доллару США на 30 %	Укрепление курса рубля к доллару США на 30 %	Укрепление курса рубля к доллару США на 30 %
Прибыль или (убыток)	10 179	(10 179)	9 180	(9 180)

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 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
	млн руб.	
Финансовые инструменты с фиксированной ставкой		
Денежные средства и их эквиваленты	970	698
Долгосрочные депозиты	11	9
Прочие долгосрочные обязательства	(2 670)	(3 741)
	(1 689)	(3 034)
Финансовые инструменты с плавающей ставкой		
Кредиты и займы	(31 261)	(32 369)
	(31 261)	(32 369)

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	
	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020
	Процентная ставка +1 %	Процентная ставка -1 %	Процентная ставка +1 %	Процентная ставка -1 %
	млн руб.	млн руб.	млн руб.	млн руб.
Прибыль/ (убыток)	(172)	172	(117)	117

(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.	Денежные потоки по договору				
	Балансовая стоимость	Минимальные будущие платежи	Менее 12 мес.	1–5 лет	Свыше 5 лет
На 31 декабря 2020 года					
Кредиты, займы и проценты к уплате по кредитам и займам	32 158	34 842	9 980	24 094	768
Обязательства по аренде	4 667	10 199	1 261	3 507	5 431
Торговая и прочая кредиторская задолженность	8 428	8 428	8 428	-	-
Итого	45 253	53 469	19 669	27 601	6 199
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 финансовой 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

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 12 человек (в 2019 году – 8 человек). Указанным лицам были выплачены следующие суммы вознаграждения за период:

млн руб.	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года
Заработная плата и прочие вознаграждения	567	274
Начисленные премии по итогам отчетного года	217	169
	784	443

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года	Характер операций
			млн руб.
Консолидированный отчет о финансовом положении			
Компания, имеющая общего с Группой акционера	(295)	(103)	Прочие услуги

	31 декабря 2020 года	31 декабря 2019 года	Характер операций
			млн руб.
Консолидированный отчет о при- былях и убытках			
Закупки у ассоциированных предприятий	-	(7)	Агентские услуги, аренда и услуги по охране
Компания, имеющая общего с Группой акционера	(205)	(323)	Административные расходы

24. События после отчетной даты

В апреле 2021 года Группа подписала кредитный договор с Банком ВТБ на сумму 25,8 млрд руб. для рефинансирования своих текущих обязательств. Полученные средства были направлены на погашение основной части существующей финансовой задолженности перед Банком ВТБ. По результатам сделки Группа получила более комфортные условия обслуживания долга: снижение процентной ставки, изменение валютной структуры долга, которое позволит обеспечить принцип естественного хеджирования валютных рисков, продление срока погашения основного долга до ноября 2027 года включительно и сокращение суммы ежеквартального платежа.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Контакты для инвесторов:

+7 (495) 780- 60-02 доб. 11043

+7 (915) 181-48-30

IR@fesco.com

Контакты для СМИ:

+7 (495) 780- 60-02 доб. 11051

+7 (915) 181-31-39

PR@fesco.com