

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ 2015



ПРИНИМАЯ ВЫЗОВ

FESCO
Транспортная группа

СОДЕРЖАНИЕ

ОБ ОТЧЕТЕ

Годовой отчет ПАО «ДВМП» предварительно утвержден решением Совета директоров ПАО «ДВМП» 27 мая 2016 года.

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

В настоящем отчете ряд операционных и экономических показателей деятельности определены в соответствии с принципами МСФО и в отношении совокупности компаний Транспортной группы FESCO для целей консолидированной финансовой отчетности ПАО «ДВМП» за год, закончившийся 31 декабря 2015 г., и могут отличаться от аналогичных финансово-экономических

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

К настоящему Годовому отчету (далее – «Отчет») применяются следующие положения, и поэтому мы рекомендуем вам внимательно ознакомиться с настоящим важным предупреждением перед прочтением, оценкой и любым другим использованием настоящего Отчета.

Настоящий Отчет и содержащаяся в нем информация являются строго конфиденциальными, переданы вам исключительно в информационных целях и не могут быть переданы представителям прессы или какому-либо иному физическому или юридическому лицу, и не подлежит разглашению, копированию или передаче в какой-либо форме, полностью или частично, в каких-либо целях. Несоблюдение этого ограничения может представлять собой нарушение применимого законодательства о ценных бумагах.

Настоящий Отчет не является проспектом эмиссии или меморандумом о размещении ценных бумаг. Настоящий Отчет не является в целом или в части и не должен истолковываться как предложение или обязательство в отношении продажи или выпуска, побуждение, рекомендация, обязательство или приглашение в отношении подписки на ценные бумаги ПАО «ДВМП», их размещения или ином их приобретении или как реклама ценных бумаг ПАО «ДВМП» (далее – «Компания» и вместе с ее консолидированными дочерними обществами – «Группа») или каких-либо его дочерних компаний в какой-либо юрисдикции или как побуждение к осуществлению инвестиционной деятельности в какой-либо юрисдикции. Ничто в настоящем Отчете не является предложением о продаже или приглашением сделать предложение о покупке каких-либо ценных бумаг в Соединенных Штатах, Канаде, Австралии или Японии или в какой-либо юрисдикции, в которой такое предложение или такая продажа может быть незаконной.

Ни для каких целей не следует полагаться на информацию, содержащуюся в настоящем Отчете или на полноту, достоверность или объективность такой информации. Соответственно, в отношении достоверности, полноты или объективности информации или заключений, содержащихся в настоящем Отчете, со стороны Компании, ее контролирующих акционеров или их аффилированных лиц или участников их соответствующих аффилированных лиц, директоров, должностных лиц или работников или каких-либо других лиц не дается каких-либо заверений или гарантий и не принимается каких-либо обязательств, явно выраженных или подразумеваемых. Ни Компания, ни ее контролирующие акционеры, ни их аффилированные лица, ни какие-либо их участники аффилированных лиц, директора, должностные лица или работники или какие-либо другие лица не берут на себя никакой ответственности (по причине халатности или на иных основаниях) за любые прямые, косвенные или сопутствующие убытки или ущерб, которые могут быть понесены в результате любого использования настоящего Отчета или содержащейся в нем информации или в результате совершения действий на основании настоящего Отчета или содержащейся в нем информации.

Настоящий Отчет (включая любую его копию или содержащуюся в нем информацию, полностью или частично) не предназначен для публичного распространения (прямо или косвенно) в Соединенных Штатах, Канаде, Австралии, Японии, Российской Федерации или любой другой юрисдикции, в которой такое распространение является незаконным. Предложение и распространение настоящем Отчете и другой информации в связи с указанной в настоящем документе сделкой может быть ограничено законом, и лица, в распоряжении которых окажется настоящий Отчет или другая содержащаяся в нем информация, должны быть осведомлены о любом таком ограничении и должны соблюдать его. Любое несоблюдение вышеуказанных ограничений может представлять собой нарушение законодательства о ценных бумагах любой такой юрисдикции.

Ценные бумаги, указанные в настоящем Отчете, не зарегистрированы и не будут регистрироваться в соответствии с Законом о ценных бумагах США 1933 г. (с изменениями и дополнениями) (далее – «Закон о ценных бумагах») или в соответствии с законодательством о ценных бумагах какого-либо штата или другой юрисдикции Соединенных Штатов.

Настоящий Отчет не подготовлен и не одобрен каким-либо уполномоченным лицом для целей раздела 21 Закона о финансовых услугах и рынках

показателей ПАО «ДВМП», подготовленных в соответствии со стандартами РСБУ.

При этом некоторые показатели деятельности ПАО «ДВМП», его дочерних обществ приводятся в соответствии с принципами, используемыми при подготовке управленческой отчетности.

Анализ финансовых результатов деятельности должен рассматриваться в контексте прошедшей аудит консолидированной финансовой отчетности ПАО «ДВМП» за год, закончившийся 31 декабря 2015 г., подготовленной в соответствии с МСФО.

2000 г. (с изменениями и дополнениями) (далее – «ЗФУР»). Соответственно, настоящий Отчет не предназначен для распространения или опубликования в Великобритании или каким-либо лицам в Великобритании, за исключением случаев, когда не применяется раздел 21(1) ЗФУР. Настоящий Отчет распространяется исходя из того, что каждое лицо в Великобритании, которому он предоставляется или для которого он предназначен, является (i) профессиональным участником инвестиционной деятельности в значении Статьи 19(5) Приказа 2005 г. (о финансовой рекламе), принятого на основании Закона 2000 г. «О финансовых услугах и рынках» (с изменениями и дополнениями) (далее – «Приказ о финансовой рекламе»); (ii) лицом в значении Статей 49(2) (а) - (d) («компании с высоким уровнем собственного капитала, ассоциации без образования юридического лица и пр.») Приказа о финансовой рекламе; или (iii) любым лицом, которому он может быть законно передан на основании исключения из раздела 21(1) ЗФУР или при иных обстоятельствах, при которых он не применяется (все вышеуказанные лица совместно именуются «соответствующими лицами»). Настоящий Отчет может быть предоставлен только таким соответствующим лицам. Настоящий Отчет не предназначен для распространения и не должен передаваться каким-либо частным клиентам.

Настоящий Отчет не является офертой или предложением делать оферты, продавать, покупать, обменивать или иным образом передавать ценные бумаги в Российской Федерации любому российскому физическому или юридическому лицу или в пользу такого лица, и не является рекламой или предложением каких-либо ценных бумаг в России или в пользу какого-либо российского физического или юридического лица. Настоящий Отчет не может быть направлен и не предназначен для публичного распространения и/или передачи каким-либо лицам, не являющимся «квалифицированными инвесторами» (в значении российского законодательства о ценных бумагах) в России, или в их пользу. Ценные бумаги, указанные в настоящем Отчете, не зарегистрированы и не будут регистрироваться в России или допускаться к публичному размещению и/или публичному обращению в России. Ценные бумаги, указанные в настоящем Отчете, не предназначены для «размещения» или «обращения» в России.

Настоящий Отчет может включать «заявления прогнозного характера». Такие заявления могут содержать слова «предполагает», «считает», «намеревается», «рассчитывает», «ожидает», «будет», «может», «прогнозирует», «планирует», а также слова, имеющие аналогичное значение. Все заявления, включенные в настоящий Отчет (кроме заявлений об исторических фактах), включая, среди прочего, заявления, касающиеся финансового положения, бизнес-стратегии, планов и целей руководства в отношении будущей операционной деятельности (включая планы развития и задачи) являются заявлениями прогнозного характера. Такие заявления прогнозного характера не являются заявлениями об исторических или существующих фактах; они не могут быть объективно проверены, являются предположительными и связаны с присущими им рисками (известными и неизвестными) и неопределенностью. Наличие ряда важных факторов может привести к тому, что фактические результаты, показатели или достижения могут существенно отличаться от будущих результатов, показателей или достижений, предсказаний, предположений или прогнозов, содержащихся в явно выраженной или подразумеваемой форме в таких заявлениях прогнозного характера. Такие заявления прогнозного характера актуальны только на дату настоящего Отчета, и Группа явно выраженным образом отказывается (в максимальной степени, разрешенной законом) брать на себя любые обязательства в отношении распространения каких-либо обновлений или изменений в любые заявления прогнозного характера, содержащиеся в настоящем Отчете, отражающие какие-либо изменения в прогнозах, содержащихся в таких заявлениях или какие-либо изменения в событиях, условиях или обстоятельствах, на которых основываются любые такие заявления. Не следует излишне полагаться на любые такие заявления прогнозного характера при принятии решений в отношении Компании, Группы и/или их ценных бумаг. Ничто в настоящем Отчете не должно быть истолковано как прогноз в отношении прибыли.

О Компании

Обращение Председателя Совета директоров

Обращение Президента

Стратегия

Обзор результатов деятельности

Финансовые результаты

Корпоративное управление

Управление рисками

Рынок капиталов

Консолидированная финансовая отчетность МСФО

Приложение № 1. Отчет о соблюдении принципов и рекомендаций Кодекса корпоративного управления

Приложение № 2. Информация о совершенных ПАО «ДВМП» в отчетном году крупных сделках. Информация о совершенных ПАО «ДВМП» в отчетном году сделках, в совершении которых имеется заинтересованность

Приложение № 3. Аудиторское заключение по бухгалтерской (финансовой) отчетности за 2015 год

Приложение № 4. Бухгалтерская (финансовая) отчетность ПАО «ДВМП» за 2015 год

Приложение № 5. Заключение Ревизионной комиссии

Приложение № 6. Информация об объеме использованных энергетических ресурсов в 2015 году



О КОМПАНИИ

FESCO является одним из лидеров контейнерных перевозок через Дальний Восток России по внешнеторговым и каботажным морским линиям и по железной дороге.

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

Большая часть операций Компании сосредоточена на Дальнем Востоке России.

Группе принадлежит ПАО «ВМТП» (ВМТП, Порт). FESCO также осуществляет железнодорожные перевозки под брендами ООО «Фирма «Трансгарант» (100% дочернее общество ПАО «ДВМП», далее - «Трансгарант») и ЗАО «Русская Тройка» (50% совместное предприятие с ОАО «РЖД», далее - «Русская Тройка»).

Помимо этого владеет флотом транспортных судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях, а также оперирует ледоколами на правах долгосрочной аренды. С 2013 года Компания предоставляет услуги по бункеровке в ВМТП.

Компании также принадлежит 24,1% акций в ПАО «ТрансКонтейнер».

38,9 %

Доля рынка перевалки контейнеров в морских портах Дальнего Востока РФ¹

43 %

Доля рынка контейнерных перевозок на внешнеторговых линиях между Россией и Азией

40 %

Доля рынка перевалки импортных контейнеров в морских портах Дальнего Востока РФ

Активы

Перевалочная мощность Порта

600 000 TEU

контейнерных грузов в год

Перевалочная мощность Порта

3,85 млн тонн

генеральных грузов и нефтепродуктов

Флот

22 судна 4 ледокола



Подвижной состав

12 796 ед.

вагонов, без учета фитинговых платформ

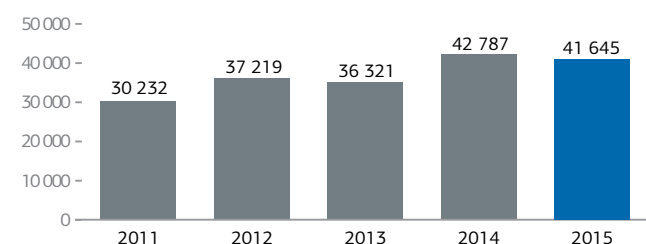


5 590 ед.

Фитинговые платформы в управлении (с учетом активов «Русской Тройки»)

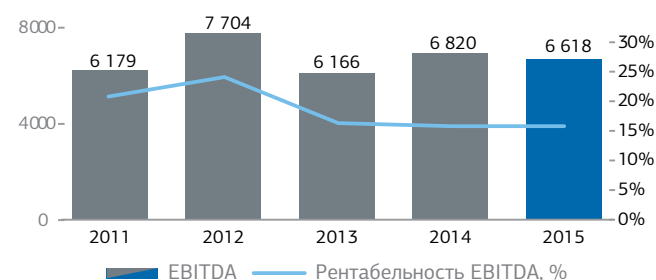
Финансовые показатели FESCO

Выручка, млн руб.



Источник: данные Компании

EBITDA (млн руб.) и рентабельность по EBITDA (%)

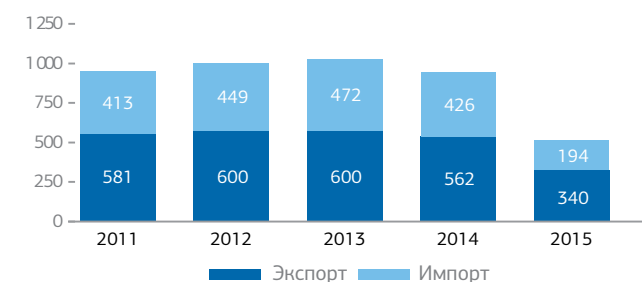


Источник: данные Компании

¹ Расчеты Компании по основным портам, груженые контейнеры

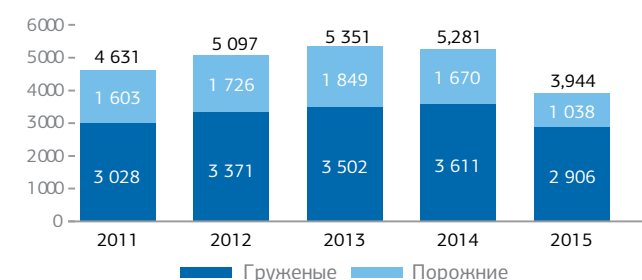
Рыночные показатели

Экспорт/импорт товаров и услуг в России, млрд долл.



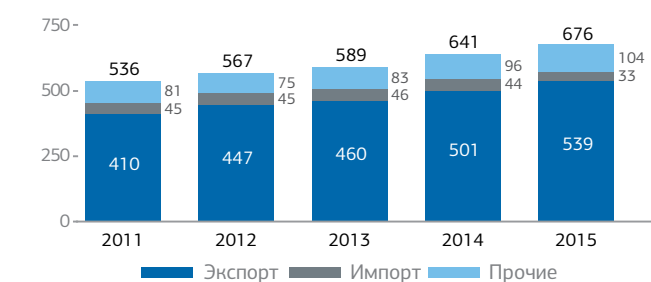
Источник: Росстат

Перевалка контейнеров в российских портах, тыс. TEU



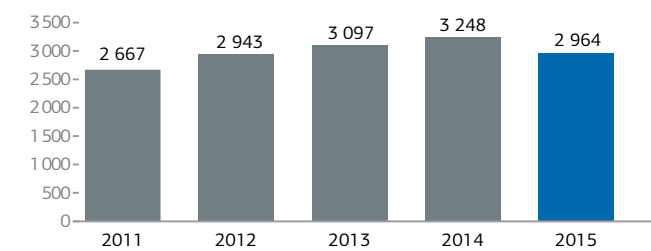
Источник: Морцентр-ТЭК

Объем перевалки грузов в российских портах, млн т



Источник: Морцентр-ТЭК

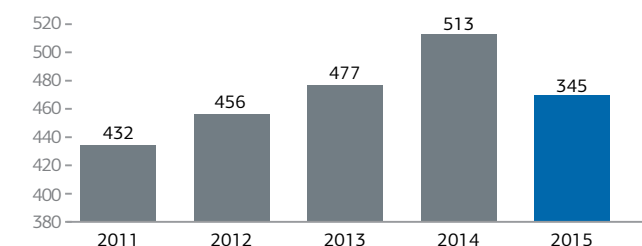
Перевозка контейнеров по железной дороге, тыс. TEU



Источник: Данные ОАО «РЖД»

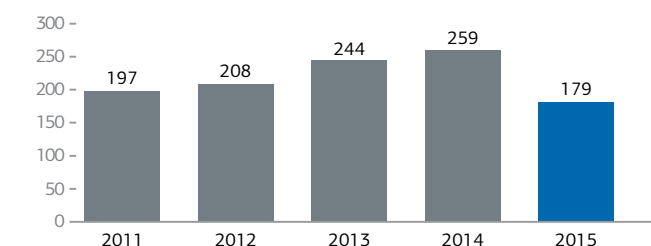
Операционные показатели FESCO

Перевалка контейнеров в Порту, тыс. TEU



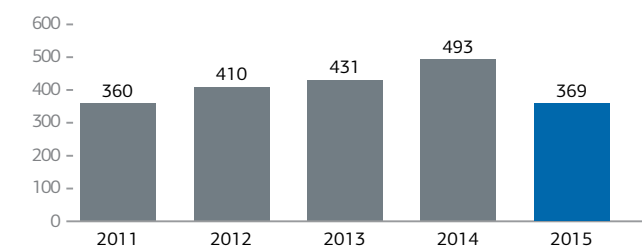
Источник: данные Компании

Интермодальные перевозки, тыс. TEU



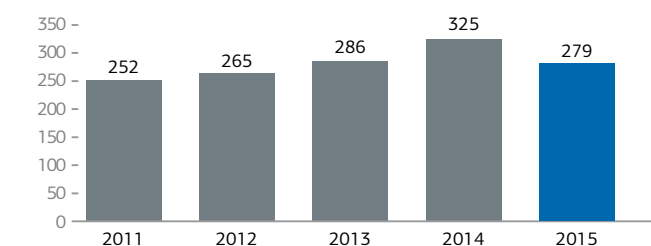
Источник: данные Компании

Морские перевозки, тыс. TEU



Источник: данные Компании

Железнодорожные контейнерные перевозки, тыс. TEU



Источник: данные Компании

БИЗНЕС-МОДЕЛЬ

Операционная деятельность Компании распределена между пятью дивизионами: Портовый, Железнодорожный, Линейно-логистический, Морской и Бункеровочный. Деятельность дивизионов полностью интегрирована, что позволяет Компании, с одной стороны, предоставлять услуги по интермодальным перевозкам и, с другой – отдельные услуги в соответствии с потребностями клиентов, генерируя выручку на уровне дивизионов.



Клиенты

- Диверсифицированная клиентская база
- Высокое качество предоставляемых услуг
- Индивидуальный подход к клиентам

Линейно-логистический дивизион

Линейно-логистический дивизион является интегратором услуг, предоставляемых другими дивизионами.

Услуги

- Интермодальные контейнерные перевозки
- Морские и железнодорожные перевозки, автомобильная доставка
- Экспедирование грузов, логистические и другие услуги
- Транспортировка скоропортящихся продуктов, а также автомобилей и колесной техники
- Услуги «последней мили»

Активы

5 590 ед.
Фитинговые платформы в управлении (с учетом активов «Русской Тройки»)

29 700 ед.
Универсальные и рефрижераторные контейнеры

84 ед.
Грузовые автомобили

Более подробная информация в разделе «Линейно-логистический дивизион» на стр. 16

Компания осуществляет индивидуальный подход к клиентам и предоставляет услуги по интермодальным перевозкам, используя различные виды транспортировки, такие как собственные каботажные и международные морские линии, железнодорожные маршруты и автомобильные перевозки. FESCO уделяет особое внимание развитию 3PL, 4PL услуг и проектной логистики

Более подробная информация в разделе «Стратегия» на стр. 14



Дивизион

Активы

Услуги

Морской дивизион

22 ед.
Транспортные суда

270,9 тыс. тонн
Общий дедейт судов

4 ед.
Ледоколы

- Фрахт судов и ледокольные услуги
 - Транспортировка генеральных грузов
 - Участие в отдельных коммерческих проектах
- FESCO регулярно оказывает услуги по обеспечению плавания в ледовых условиях крупнотоннажных танкеров и газовозов, занятых в проектах «Сахалин-1» и «Сахалин-2». Суда Компании участвуют в социально значимых мероприятиях по обеспечению северного завоза, доставки жизненно важных товаров в регионы Крайнего Севера России, а также в проекте по обеспечению грузами научно-исследовательских станций в Антарктиде.

Более подробная информация в разделе «Морской дивизион» на стр. 28

Бункеровочный дивизион

В 2015 году реализовано

430 тыс. тонн
бункерного топлива

Бункеровочный дивизион оказывает полный комплекс услуг по бункеровке, от закупки топлива до заправки судов, в портах российского Дальнего Востока РФ. Для хранения и перевалки нефтепродуктов используется нефтебаза, расположенная в Порту, перевалочной мощностью 480 тыс. тонн в год. Услуги оказываются как у причала, так и на рейде с привлечением местных бункеровщиков.

Более подробная информация в разделе «Бункеровочный дивизион» на стр. 27

Портовый дивизион

600 тыс. TEU
Перевалочная мощность по контейнерным грузам в год

3,85 млн тонн
Перевалочная мощность по генеральным грузам и нефтепродуктам в год

480 тыс. тонн
Перевалочная мощность нефтебазы в год

- Стивидорные услуги
- Хранение, взвешивание, специфицирование и сепарирование грузов
- Сюрвейерское, транспортно-экспедиционное обслуживание и таможенное оформление
- Другие операции с грузами, обслуживание судов и других транспортных средств, а также организационно-хозяйственные услуги, предоставляемые портом

Более подробная информация в разделе «Портовый дивизион» на стр. 24

Железнодорожный дивизион

12 796 ед.
Подвижной состав, без учета фитинговых платформ

161 тыс. TEU
Общая перевалочная мощность сухих терминалов в год

- Услуги по перевозке грузов в собственном подвижном составе
- Транспортно-экспедиторское обслуживание
- Оперативный диспетчерский контроль продвижения вагонов
- Предоставление комплексных услуг грузоотправителям и грузополучателям
- Диспетчеризация и управление парком вагонов

Более подробная информация в разделе «Железнодорожный дивизион» на стр. 20

О КОМПАНИИ

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА

СТРАТЕГИЯ

ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

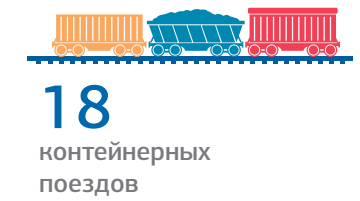
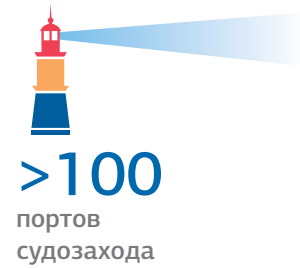
КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

РЫНОК КАПИТАЛОВ

ИНТЕГРИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ МСФО

ГЕОГРАФИЯ ПРИСУТСТВИЯ

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



Сервисы через порты Балтики

МОРСКИЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ЛИНИИ:

- FBOL (FESCO Baltorient Line) – Юго-Восточная Азия – Россия через Санкт-Петербург и порты Европы
- FESF (FESCO ESF Service) – порты Европы – города России и СНГ через Санкт-Петербург
- USEC (United States East Cost) – Восточное побережье США – Санкт-Петербург

Контейнерные поезда:

- «Балтика – Транзит» – Европа – Казахстан – Центральная Азия / Афганистан / Китай

Сервисы через порты Черного моря:

- FBSS (FESCO Black Sea Shuttle) – Европа (FBSS EU) / Средиземноморье (FBSS Med) / ATP (FBSS FE) – Новороссийск USEC (United States East Cost) – Восточное побережье США – Новороссийск

Сервисы через порты Каспийского моря:

- FRIS (FESCO Russia Iran Service) – порт Оля – порт Ноушахр¹

Сервисы для скоропортящихся контейнерных грузов:

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

Сервисы на маршруте Восток – Запад – Восток

МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ СЕРВИСЫ:

- FCDL (FESCO CHINA DIRECT LINE) – Китай – Россия
- KSDL (KOREA SOVIET DIRECT LINE) – Корея – Россия
- JTSL (JAPAN TRANS-SIBERIAN LINE) – Япония – Россия
- FKSL (FESCO KORSKOV SAKHALIN LINE) – Корея – Россия (Корсаков)
- FPL (FESCO PACIFIC LINE) – США – Россия
- FPS (FESCO PRIMORJE-1 SHUTTLE) – Китай – Владивосток – Китай/Корея/Япония³

Ro-Ro линия:

- FESCO ro-ro Line – Япония / Китай – Россия

КАБОТАЖНЫЕ МОРСКИЕ ЛИНИИ:

- FML (FESCO Magadan Line) – Владивосток / Восточный – Магадан
- FPKL (FESCO Petropavlovsk-Kamchatsky Line) – Владивосток – Петропавловск-Камчатский
- FKDL (FESCO Korsakov Direct Line) – Владивосток – Корсаков
- FADL (FESCO Anadyr Direct Line) – Владивосток – Анадырь

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОЕЗДА:

- FBS (FESCO Baltic Shuttle) – Владивосток – Санкт-Петербург
- FMS (FESCO Moscow Shuttle) – Владивосток – Москва (ст. Силикатная)
- FMSK (FESCO Moscow Shuttle Kupavna) – Владивосток – Москва
- FMSKh (FESCO Moscow Shuttle Khovri-pa) – Владивосток – Москва (станция Ховрино)²
- FSS (FESCO Siberian Shuttle) – Владивосток – Новосибирск
- FUS (FESCO Ural Shuttle) – Владивосток – Екатеринбург
- FTS (FESCO Tashkent Shuttle) – Владивосток – Ташкент
- FASW (FESCO Amur Shuttle westbound) – Хабаровск – Москва
- FMSe (FESCO Moscow Shuttle eastbound) – Москва – Владивосток
- FAS (FESCO Amur Shuttle) – Москва – Хабаровск
- FOS (FESCO Ob Shuttle) – Москва – Новосибирск
- FLS (FESCO Lena Shuttle) – Москва – Якутск / Берканит; Владивосток – Якутск
- FSSe (FESCO Siberian Shuttle eastbound) – Новосибирск – Владивосток
- FEBS (FESCO Bukhara Shuttle) – Владивосток – Каракуль³

Регулярные поезда для моноклиентов:

- Владивосток – Ангрен (станция Аблык)
- Порт Восточный – Самарканд (станция Улугбек)



¹ Сервис запущен в марте 2016 года

² Сервис запущен в феврале 2016 года

³ Сервис запущен в апреле 2016 года

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ

FESCO продолжает расширять свою клиентскую базу и географию деятельности за счет внедрения новых услуг и сервисов

135-летие Компании

FESCO ведёт свою историю с 1880 года, когда во Владивостоке было учреждено представительство русского морского судоходного общества «Добровольный флот». В 1935 г., когда правительство утвердило Устав государственных морских пароходств, Компания получила свое нынешнее название «Дальневосточное морское пароходство». На сегодняшний день Компания специализируется в основном на интермодальных перевозках контейнерных грузов, а также на предоставлении комплексных логистических решений.

Восточный Экономический Форум

В сентябре 2015 г. FESCO приняла участие в работе первого Восточного Экономического Форума (ВЭФ). ВЭФ стал уникальным мероприятием по своему масштабу и составу участников, среди которых были представители международного инвестиционного сообщества и деловых кругов, а также официальные лица из правительственных структур России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Компания выступила спонсором ВЭФ, менеджмент принял активное участие в мероприятиях деловой программы.



В рамках форума FESCO и Группа «Русагро», входящая в число крупнейших вертикально интегрированных агропромышленных холдингов России, заключили соглашение о сотрудничестве в области экспортной перевалки зерна через порт Владивосток. Это соглашение стало одним из первых шагов на пути выстраивания партнёрских отношений между FESCO и Группой «Русагро». В перспективе стороны планируют расширить сотрудничество в рамках работы по обеспечению полного логистического сопровождения экспорта продукции «Русагро».

Активы

Запуск контейнерного терминала на площадке химического предприятия СИБУРа в Томске



В феврале 2015 г. Группа «СИБУР», лидер российской нефтехимической отрасли, и FESCO ввели в эксплуатацию новый контейнерный терминал на территории производственного предприятия ООО «Томскнефтехим» в г. Томске. Компания осуществила проектирование и строительство терминала и в настоящее время является его оператором. Сотрудничество с «СИБУРОм» в Томске позволяет укрепить позиции FESCO в Западно-Сибирском регионе, оказывает положительный синергетический эффект на работу всех дивизионов Компании, а также способствует увеличению объёмов контейнерных перевозок, осуществляемых в рамках долгосрочного сотрудничества с одной из крупнейших компаний России.

Более подробная информация в разделе «Железнодорожный дивизион» на стр. 20

Автоматизация системы управления ВМТП



В апреле 2015 года FESCO начала реализацию программы по автоматизации системы управления контейнерным терминалом ВМТП. Реализация проекта позволит на 20% увеличить скорость обработки контейнеров и производительность труда, на 15% — пропускную способность терминала, а также на 15% снизить затраты на управление.

Начало обработки рефрижераторных контейнеров на терминале в Хабаровске



В октябре 2015 г. Компания модернизировала свой терминал в Хабаровске, что позволило начать там приём и обработку рефрижераторных контейнеров. На площадке терминала, которая оборудована резервными источниками электроснабжения, стало возможно одновременно обрабатывать 44 крупнотоннажных контейнера. С вводом площадки в эксплуатацию FESCO запустила перевозки скоропортящихся грузов по закольцованным маршрутам из Хабаровска во Владивосток, Новосибирск, Москву и Санкт-Петербург. Завоз и отправка контейнеров осуществляются дочерним подразделением – ООО «Дальрефтранс» («Дельрефтранс»). Таким образом, FESCO получила возможность увеличения объёмов перевозок скоропортящихся грузов, а также предоставления клиентам более эффективных логистических решений.

Более подробная информация в разделе «Линейно-логистический дивизион» на стр. 16

Услуги

Новые контейнерные сервисы



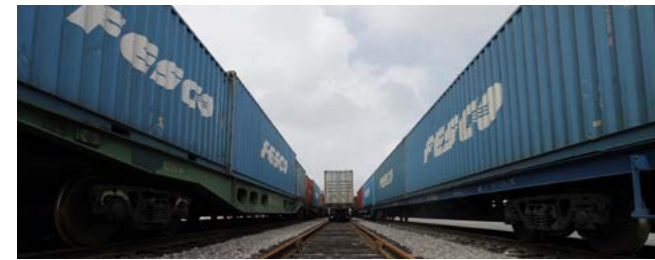
В 2015 году FESCO запустила новый регулярный контейнерный сервис FESCO Baltic Shuttle (FBS) на маршруте между Владивостоком и станцией Шушары в Санкт-Петербурге. Это позволило Компании расширить собственную сеть интермодальных контейнерных сервисов, а также улучшить и оптимизировать логистику для клиентов.

В марте 2016 г. Компания, в партнерстве с ОАО «Морской торговый порт Оля», запустила транснапиский интермодальный сервис FESCO Russia Iran Service (FRIS) по перевозке грузов между Россией и Ираном. Запуск сервиса открывает новые возможности для развития транспортного сообщения между двумя странами.

В апреле 2016 г. Компания запустила интермодальную перевозку транзитных грузов из северных провинций Китая в порты южных провинций, а также Южной Кореи и Японии по транспортному коридору «Приморье-1» через ВМТП.

Более подробная информация в разделе «География присутствия» на стр. 6,7

Новые контейнерные поезда



Компания запустила два новых контейнерных поезда из Владивостока в Москву, которые дополнили уже действовавший ранее сервис FESCO Moscow Shuttle назначением на станцию Силикатная. Один из новых поездов, запущенный в 2015 году, FESCO Moscow Shuttle Kuravna (FMSK), прибывает на станцию Куравна; второй, запущенный в начале 2016 года, FESCO Moscow Shuttle Khovrino (MSKh), — на станцию Ховрино. Таким образом Компания получила возможность доставлять грузы на три крупнейших терминала Московского региона.

Ещё один новый контейнерный поезд – FESCO Amur Shuttle westbound (FASW) – был запущен на маршруте Хабаровск – Москва. FASW организован в формате закольцованного маршрута с обратной отправкой, и дополняет уже существующий FESCO Amur Shuttle (FAS), действующий сквозной сервис по регулярным перевозкам контейнерных грузов из Москвы в Хабаровск.

В апреле 2016 г. Компания запустила контейнерный поезд FESCO Bukhara Shuttle (FEBS) из Владивостока в Узбекистан.

Более подробная информация в разделе «География присутствия» на стр. 6,7

Клиенты

Начало сотрудничества с транспортно-экспедиторской компанией «Деловые линии»



В октябре 2015 года стороны договорились о том, что FESCO предоставит Группе «Деловые линии» свой контейнерный парк и организует транспортировку грузов в рамках собственных железнодорожных сервисов. На первом этапе проекта запланированы перевозки по маршруту Москва – Владивосток – Москва. В дальнейшем партнёры планируют постепенно расширять географию сотрудничества.

Контракт на внутрироссийские перевозки продукции под брендом Castrol



В декабре 2015 года FESCO начала сотрудничество с группой компаний ВР, одним из лидеров мировой нефтегазовой отрасли, по организации внутрироссийских перевозок и экспедированию продукции, выпускаемой под брендом Castrol. Компания обеспечит транспортировку продукции Castrol по 18 основным направлениям, включая маршруты из Москвы в города Дальнего Востока, а также в Новосибирск и Красноярск. FESCO предоставляет клиентам услуги в формате 'door-to-door', с доставкой до склада получателя, используя собственные активы и логистические решения, что позволяет оптимизировать процесс перевозки.

Финансы

В 2015 году FESCO реализовала ряд мероприятий по управлению долговым портфелем с целью рефинансирования ранее полученных кредитов, пролонгировав сроки погашения имеющейся задолженности и улучшив её валютную структуру. Так, владельцы рублёвых облигаций серии БО-02 одобрили продление срока погашения до ноября 2017 года. Кроме того, FESCO произвела выкуп этих облигаций на сумму 2,508 млрд рублей, а также выкуп части еврообли-

гаций с погашением в 2018 году на сумму 128,9 млн долл. США и облигаций с погашением в 2020 году на сумму 91,1 млн долл. США. Компания также разместила рублёвые облигации серии БО-01 со сроком погашения в 2018 году на общую сумму 5,002 млрд руб.

Более подробная информация в разделе «Рынок капиталов» на стр. 49



« Мы понимаем, что в 2016 году для сохранения позиций Компании на рынке в совокупности с фокусом на интермодальные контейнерные перевозки, необходимо развивать новые перспективные направления. Мы делаем акцент на работу с генеральными грузами, выход в сегменты 3PL и 4PL, расширение географии присутствия и бизнеса в сфере проектной логистики »

Зиявудин
Магомедов

Председатель
Совета директоров

Вопрос: Насколько важно для России сотрудничество с азиатскими странами?

Ответ: Для России в силу ее естественного географического положения торговая кооперация и взаимодействие с Азией предельно критичны и важны. В силу этого, а также учитывая достаточно большой товарооборот между Азией и Европой (только в контейнерном выражении это 20 млн TEU в год), Россия может и должна использовать свои преимущества. <...> Я полагаю, что для России транспортные коридоры и их развитие в рамках торговой кооперации между Европой и Азией являются мейнстримом, в том числе с точки зрения использования мощностей Транссиба, логистических и портовых возможностей. Мы стремимся работать и реализовывать наши проекты в рамках этой парадигмы.

Вопрос: Вы приняли решение войти в Совет директоров FESCO. С чем это связано?

Ответ: Мы сейчас пересматриваем стратегию развития Компании. Когда мы ее приобретали, было очень много вопросов, что такое FESCO. Это мультипрофильная интермодальная контейнерная компания, которая занимается не просто логистикой, связанной с контейнерами (это, безусловно, является основой бизнеса FESCO), но и фокусируется на генеральных и наливных грузах. Учитывая мой широкий взгляд на эти вопросы, FESCO предложила и посчитала нужным мое участие на этом этапе, на этапе, когда формируется новая команда и Компания пересматривает свой взгляд на стратегию. Более активное участие.

Выдержки из интервью телеканалу «Россия-24»

Основные приоритеты стратегии Компании:

- Возвращение лидирующей позиции на рынках транспортных услуг, предоставляемых в рамках коридора Восток-Запад-Восток, включая перевалку в порту, перевозку морскими линиями, а также железнодорожные и интермодальные контейнерные перевозки
- Расширение географии присутствия на рынке контейнерных перевозок в России и странах СНГ
- Развитие новых направлений бизнеса и выход на международные рынки (проектная логистика, 3PL, 4PL)
- Фокус на повышение рентабельности

Уважаемые акционеры,

В 2015 году головная компания группы FESCO – Дальневосточное морское пароходство – отметила 135 лет со дня основания. За это время она стала одним из основных игроков на мировом транспортном рынке. Сегодня FESCO играет стратегическую роль в российской экономике, обеспечивая торговые связи регионов России с крупнейшими экономическими центрами мира. Ключевыми элементами бизнеса Компании являются портовые и стивидорные услуги, интермодальные контейнерные перевозки.

В 2015 году на рынке наблюдались негативные тенденции. Макроэкономическая ситуация в сочетании с влиянием геополитических факторов продолжили оказывать давление на российскую экономику в целом. Транспортная индустрия как сегмент, обслуживающий и обеспечивающий процессы, проходящие в других отраслях, острее ощутила последствия – на рынке перевозок сформировалась тяжелая ситуация. Среди основных причин – негативная динамика российского ВВП (минус 3,8%), замедление темпов роста экономики Китая (самый низкий показатель за 26 лет), снижение объемов товарооборота между РФ и иностранными партнерами, а также волатильность курса рубля.

В этих непростых условиях Компания сфокусировалась на сохранении своих рыночных позиций и повышении рентабельности. Для нивелирования последствий негативного влияния внешней среды в Компании были реализованы программа

сокращения затрат, а также ряд инициатив по оптимизации долгового портфеля. В ответ на динамичное изменение рыночной ситуации была обновлена команда менеджмента. В частности, в начале 2016 года президентом FESCO был назначен Александрс Исуринс, ранее занимавший пост старшего вице-президента по коммерческой работе. Мы рассчитываем, что глубокие знания отрасли, бизнес-процессов и корпоративной культуры Компании позволят Александру обеспечить ее успешную адаптацию к новым макроэкономическим условиям. От имени Совета директоров я благодарю Константина Соколова за его работу в должности главы FESCO.

Мы понимаем, что в 2016 году для сохранения позиций Компании на рынке в совокупности с фокусом на интермодальные контейнерные перевозки, необходимо развивать новые перспективные направления. Мы делаем акцент на работу с генеральными грузами, выход в сегменты 3PL и 4PL, расширение географии присутствия и бизнеса в сфере проектной логистики. Вместе с тем сохраняется задача повышения внутренней эффективности. Кроме того, Компания продолжит активно работать на Дальнем Востоке России, развивая сотрудничество с ключевыми игроками российского бизнеса и партнерами в азиатских странах.

С уважением,

Зиявудин
Магомедов

Председатель
Совета директоров

| |
|--|
| О КОМПАНИИ |
| ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ |
| ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА |
| СТРАТЕГИЯ |
| ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ |
| ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ |
| КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ |
| РЫНОК КАПИТАЛОВ |
| КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ МСФО |



« За прошедший год была оптимизирована маршрутная сеть морских линий, увеличено число регулярных контейнерных поездов. Кроме того, мы начали внедрение автоматизированной системы управления контейнерным терминалом в порту. »

Александр
Исурин

Президент,
Председатель Правления

Вопрос: Какие направления бизнеса FESCO Вы считаете наиболее привлекательными в нынешних условиях?

Ответ: Прежде всего, то, что составляет основу бизнеса – интермодальные контейнерные перевозки, в которых задействованы все активы группы. Мы ощущаем влияние кризиса, но стратегически у этого направления большой потенциал. Планируем выходить на новые рынки, например, расширять присутствие в Казахстане и Белоруссии. Сейчас хит сезона – ускоренные поезда из Китая: и отдельно, и по маршрутам Шелкового пути.

Второе направление – это портовый бизнес, ВМТП – наиболее маржинальный актив в составе группы.

Третье – это управление логистикой проектов, где мы выполняем функцию генерального подрядчика, полностью обеспечивая транспортное сопровождение. Также нам интересна Арктика, это и государственные, и частные заказы. Сейчас мы уже работаем по северному завозу, шельфовым проектам, ледовым проводкам, на трассе Севморпути.

Вопрос: Вы говорили про ВМТП. Каковы приоритеты развития порта?

Ответ: Основное – повышение эффективности. Мы автоматизируем систему управления контейнерным терминалом. Это увеличит скорость работы на 20% и снизит затраты на управление на 15%. Кроме того, вы знаете, сейчас основной груз в порту – это контейнеры, но на перспективу трех-пяти лет мы должны определить генеральные грузы, работа с которыми позволит оптимизировать себестоимость услуг, повысить доходность и диверсифицировать риски, не завязываясь только на контейнерах.

Вопрос: Какой глобально вектор развития FESCO, в каком направлении Компания движется?

Ответ: Компания поступательно идет в сторону продуктов с более высокой добавленной стоимостью, в нашем случае это технологии 3PL, 4PL и на долгосрочную перспективу 5PL, и в сторону расширения географии. Мы видим FESCO глобальным интегратором транспортно-логистических услуг на пространстве Евразии. Будущее за внедрением новых технологий, работаем над созданием платформы, которая позволит полностью предоставлять услуги в электронном пространстве. И, конечно, Дальний Восток – наше все, место, где компания родилась. Мы уже почти полтора века связываем Россию и Азию. Сегодня перевозим более 40% контейнеров по внешнеторговым морским линиям в/из стран Азии, переваливаем более 30% всех идущих через Дальний Восток контейнеров. Конечно, этот рынок мы никому отдавать не собираемся, активно участвуем в проектах интеграции Дальнего Востока в транспортную систему АТР и Евразии.

Видеорепортаж из интервью агентству «РИА Новости»

Уважаемые акционеры,

Прежде всего, я хочу поблагодарить Совет директоров за оказанное доверие. Со своей стороны я осознаю возложенную на меня ответственность и приложу все силы, чтобы в текущих экономических реалиях выполнить поставленные передо мной задачи и сохранить лидирующие позиции FESCO на ключевых рынках.

В 2015 году FESCO исполнилось 135 лет. В России немного компаний с такой историей и это большая гордость продолжать традиции, заложенные еще в 19 веке. Уверен, каждый из членов нынешней команды стремится к тому, чтобы соответствовать заслугам своих предшественников.

В прошедшем году нестабильная экономическая ситуация, колебания курсов валют и снижение объемов внутреннего потребления негативно повлияли на объемы перевозок, темпы восстановления рынка оказались ниже прогнозных уровней. По сравнению с 2014 годом в 2015 году объемы перевалки контейнеров в портах РФ упали на 20%, железнодорожных перевозок внутри страны – на 9%. Кроме того, неблагоприятная ситуация сложилась и на глобальном рынке ставок фрахта – стоимость морской транспортировки 40-футового контейнера из Шанхая в Москву в течение года снизилась на 24%. Таким образом, ключевые рынки оперирования Компании оказались в зоне отрицательной динамики, продолжив негативные тренды, начавшиеся в конце 2014 года. Все это в сочетании с девальвацией рубля привело к существенному давлению внешних факторов на Компанию.

Для того, чтобы нивелировать их воздействие, мы реализовали оптимизационную программу, результатом которой стало сокращение затрат на 55 млн долл. США. Одним из ее ключевых элементов является централизация системы управления, в частности коммерческой функции. Это обеспечит рост производительности труда и повышение эффективности бизнес-процессов. Наряду с этим мы сфокусировались на поддержании рентабельности за счет увеличения числа прямых контрактов с клиентами, а также на диверсификации грузовой базы, что позволит оптимизировать себестоимость услуг, повысить доходность и диверсифицировать риски. Во время Восточного экономического форума во Владивостоке было подписано соглашение на перевалку экспортного зерна в страны Юго-Восточной Азии и Японию через Владивостокский порт.

За прошедший год в соответствие с потребностями клиентов была оптимизирована маршрутная сеть морских линий, увеличено число регулярных контейнерных поездов. Кроме того, мы начали внедрение автоматизированной системы управления контейнерным терминалом в порту.

В рамках концепции проактивного управления долговым портфелем весной Компания использовала сложившуюся на рынке ситуацию для улучшения валютной структуры долга, совершив ряд шагов по его оптимизации. Для обеспечения стабильного исполнения обязательств объем инвестиций в 2015 году был снижен до уровня, необходимого на поддержание текущей деятельности без ущерба для безопасности и качества услуг.

С учетом сохраняющейся нестабильности и негативных прогнозов аналитиков и экспертов на 2016 год приоритетом для нас является повышение эффективности. Мы продолжим осуществлять пристальный контроль над издержками, сосредоточимся на глубоком анализе системы функционирования и структуры активов, их взаимодействия между собой, а также на максимизации динамичности и оптимизации бизнес-процессов. Кроме того, Компания сфокусируется на увеличении доходной части за счет повышения уровня сервиса в традиционных для себя сегментах и запуска программ развития новых направлений – проектной логистики и сегментов 3PL и 4PL.

Благодарю наших акционеров, инвесторов и клиентов за поддержку. Со своей стороны мы будем стремиться к тому, чтобы и в 2016 году достойно продолжить продуктивную работу на благо Компании и наших партнеров.

С уважением,

Александр
Исурин

Президент,
Председатель Правления

О КОМПАНИИ

ОБРАЩЕНИЕ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

ОБРАЩЕНИЕ
ПРЕЗИДЕНТА

СТРАТЕГИЯ

ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ФИНАНСОВЫЕ
РЕЗУЛЬТАТЫ

КОРПОРАТИВНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ

РЫНОК
КАПИТАЛОВ

КОНСОЛИДИРОВАННАЯ
ФИНАНСОВАЯ
ОТЧЕТНОСТЬ МСФО

СТРАТЕГИЯ

Группа FESCO сфокусируется на создании стоимости и снижении долговой нагрузки за счёт развития ключевых компетенций и использования новых рыночных возможностей в сочетании с реализацией программ по оптимизации затрат и повышению ликвидности

1

Возвращение лидирующих позиций на рынках транспортных услуг, предоставляемых в рамках коридора «Восток – Запад – Восток»

→1

Группа FESCO предлагает услуги на всем протяжении транспортного коридора «Восток – Запад – Восток» и стремится занять лидирующие позиции в каждом из элементов маршрута, включая перевалку в порту, морские линейные перевозки, железнодорожные/интермодальные контейнерные сервисы.

- **Продвижение ВМТП как независимого участника рынка.** ВМТП является ключевым активом Компании, которая заинтересована в продвижении на рынке услуг по обработке грузов в порту. ВМТП – это «открытый» порт, приветствующий всех участников рынка, предоставляющий им равный доступ к портовой инфраструктуре и постоянно работающий над повышением уровня клиентского обслуживания.
- **Увеличение доли рынка в сегменте импорта.** Неблагоприятная рыночная ситуация наиболее остро повлияла на бизнес, связанный с импортом. В связи с этим, в качестве стратегической задачи FESCO рассматривает восстановление своей рыночной доли в данном сегменте. Компания нацелена на избирательное увеличение своей доли в логистическом обслуживании заказчиков, а также на привлечение прямых клиентов.
- **Создание в среднесрочной перспективе портфеля заказов по генеральным грузам.** В целом, продолжающееся

2

Расширение географии присутствия на рынке контейнерных перевозок в России и странах СНГ

обесценивание рубля стимулирует международный интерес к экспорту из России. Однако, по сути, направления экспортных потоков определяются конкуренцией на конечных рынках. Реагируя на рыночную возможность, FESCO уделяет особое внимание работе по заключению контрактов с крупными компаниями-экспортёрами – как в России, так и в Казахстане.

- **Инициативы в сфере информационных технологий.** Будучи современной компанией, FESCO использует передовые технологии для обслуживания клиентов. Компания уже приступила к внедрению нескольких инициатив, направленных на более полное удовлетворение потребностей заказчиков.

→2

- **Освоение новых маршрутов и регионов.** Развитие основного бизнеса за пределы существующих маршрутов и регионов остается одним из стратегических приоритетов дальнейшего развития FESCO. Среди текущих задач: наращивание внутрироссийских перевозок и увеличение присутствия на территории стран СНГ. Работа в данном направлении будет поддерживаться за счет увеличения парка фидинговых платформ.
- **Фокус на консолидации фидинговых платформ.** Компания стремится увеличить свою долю на рынке железнодорожных контейнерных перевозок за счет увеличения парка фидинговых платформ. Прочий подвижной состав (за исключением крытых вагонов) классифицируется как непрофильный и в ближайшие

3

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

годы будет либо сдаваться в аренду, либо обмениваться на фидинговые платформы.

→3

- **Проектная логистика** – это логичное направление дальнейшего развития бизнеса FESCO, позволяющее использовать имеющийся опыт перевозок проектных грузов и выстроить долгосрочные деловые отношения с EPC-подрядчиками и прямыми заказчиками.
- **Логистические услуги 3PL и 4PL** позволят клиентам сосредоточиться на вопросах основной деятельности, передавая логистическое сопровождение операций на аутсорсинг. Управляя уникальным сочетанием активов, FESCO планирует развивать бизнес по предоставлению клиентам комплексного обслуживания, включая дистрибуцию товаров, управление складскими операциями и услуги по доставке автомобильным транспортом. Группа FESCO также развивает сегмент экспедирования контейнерных грузов и предлагает комплексные решения для крупных промышленных предприятий.
- **Проект 3PL в Китае** предлагает целый ряд рыночных возможностей, включая оказание китайским клиентам услуг по экспедированию грузов, развитие железнодорожных перевозок в Казахстан (через Достык), Среднюю Азию и Россию (через Забайкальск).

4

Фокус на повышении рентабельности

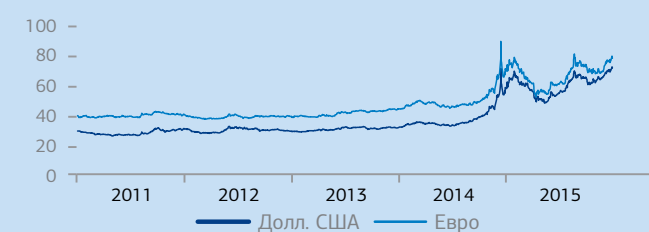
→4

- **Фокус на основном бизнесе.** FESCO продолжает анализировать структуру бизнеса с целью его оптимизации за счет выхода из непрофильных активов, которые, в том числе, приводят к неэффективному использованию управленческих ресурсов и за счёт реализации непрофильных активов (продажа судов типа Ro-Ro).
- **Увеличение доли прямых клиентов.** Такой подход обеспечивает контроль над объёмами грузопотоков, повышает операционную эффективность и является базой для оказания услуг 3PL и 4PL.
- **Реализация мер по оптимизации затрат в масштабах всей Группы.** FESCO реализует меры, нацеленные на непрерывную оптимизацию затрат и повышение общей эффективности. В течение 2016 года данная инициатива будет включать:
 - оптимизацию юридической структуры Группы FESCO;
 - достижение дополнительной экономии производственных и административных расходов, в том числе в результате реорганизации ООО «Трансгарант», вызванной сокращением непрофильного подвижного состава.

Макроэкономические показатели

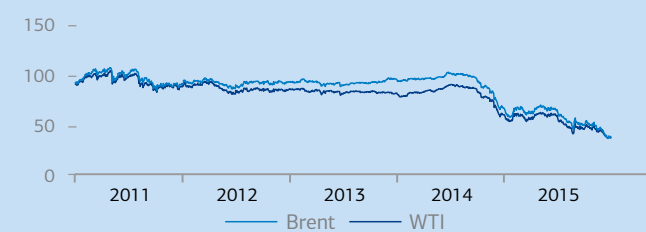
В 2015 году на Российскую экономику повлияла совокупность таких негативных факторов как низкие цены на нефть, введение санкций, значительное обесценивание рубля и рост инфляции. В результате, в 2015 году ВВП России снизился на 3,8%.

Курсы валют относительно рубля



Источник: Bloomberg

Цены на нефть, долл. США за баррель



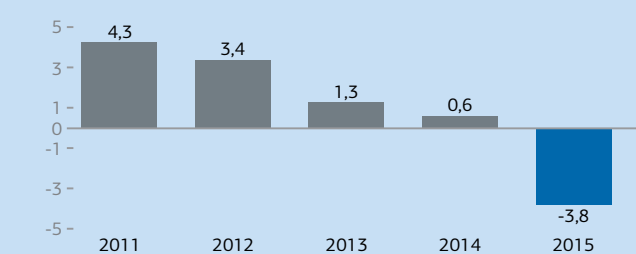
Источник: Bloomberg

Инфляция, %



Источник: Bloomberg

Рост реального ВВП, %



Источник: Росстат

ЛИНЕЙНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ДИВИЗИОН

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

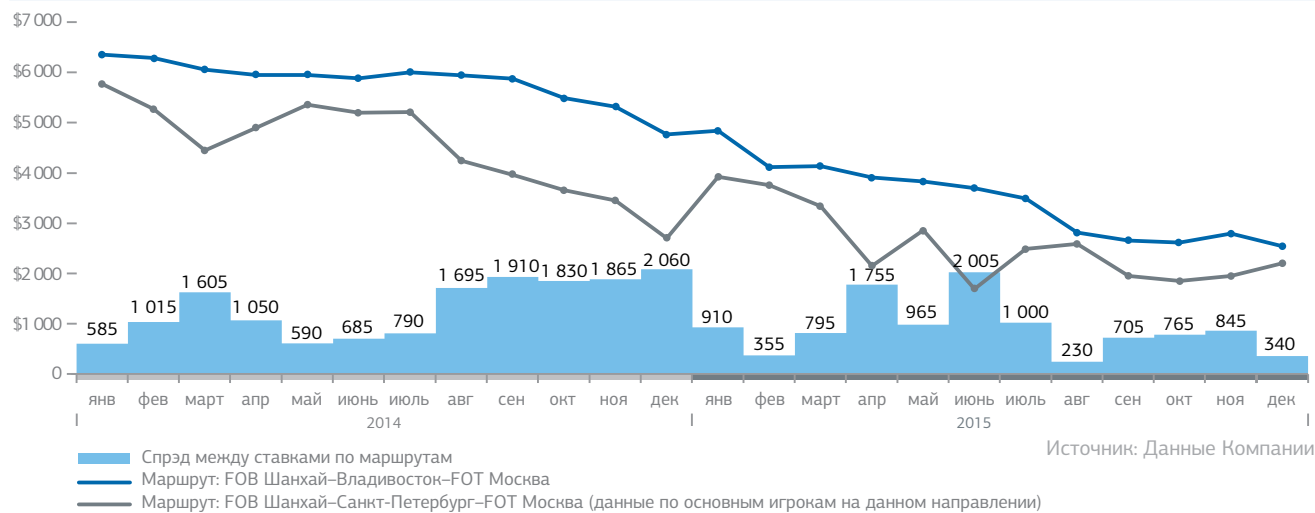
Обзор рынка

В 2015 году на глобальном рынке морских перевозок наблюдался избыток предложения. Уровень ставок на морскую доставку (deep sea) 40-футовых контейнеров по маршруту Шанхай – Санкт-Петербург – Москва снизился с \$3 900 в январе 2015 г. до \$2 680 в декабре 2015 г.

Снижение ставок обусловлено замедлением темпов роста экономики Китая, а также падением спроса на рынке грузоперевозок. В 2015 году прирост ВВП Китая составил 6,9%, что является самым низким показателем за последние 26 лет.

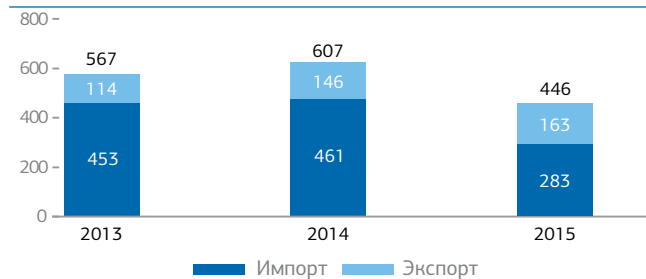
По прогнозам, в 2016 году продолжится снижение темпов роста экономики Китая, на рынке перевозок сохранится избыток предложения и тренд на дальнейшее снижение ставок. Текущую рыночную ситуацию можно охарактеризовать как «поиск баланса» на фоне процессов консолидации, происходящих в морском бизнесе. В 2015 году компания CMA CGM приобрела контейнерного перевозчика Neptune Orient Lines, а компания Harpag-Lloyd – судоходную CSAV.

Ставки на перевозку по морскому маршруту (deep sea) и в сравнении со ставками FESCO по интермодальным сервисам, долл. США/TEU



В 2015 году импорт через крупнейшие порты Дальнего Востока РФ снизился на 38% , в то время как экспорт вырос на 12%, что обусловлено ослаблением рубля, которое привело к снижению покупательской способности населения России.

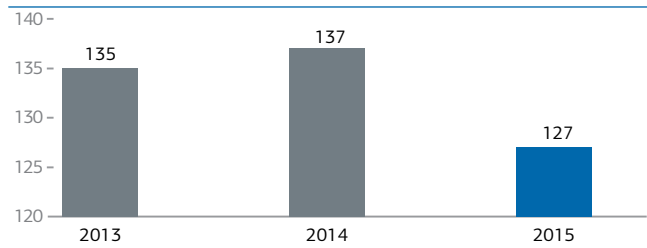
Объёмы импорта и экспорта на Дальнем Востоке, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК (данные по портам: ВМТП, ВСК, ВМРП, Востокморсервис, Дальзавод, по грузам в контейнерах)

Каботажные перевозки на Дальнем Востоке осуществляются по маршрутам, соединяющим Владивосток с портами Арктического региона. Объём перевозок по каботажным линиям на Дальнем Востоке снизился на 7%, с 137 тыс. TEU в 2014 году до 127 тыс. TEU в 2015 году.

Каботажные перевозки на Дальнем Востоке, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК (данные по портам назначения Петропавловск-Камчатский МТП, Корсаковский МТП, Холмский МТП, Магаданский МТП, Морской порт Певек, порт Провидения, порт Эгвекинот, Анадырьморпорт по грузам в контейнерах)

Операционная деятельность

| Основные показатели деятельности | 2013 | 2014 | 2015 | 2015/2014, % |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|--------------|
| Международные морские перевозки, TEU | 367 251 | 428 137 | 309 047 | -27,8% |
| Каботажные морские перевозки, TEU | 63,953 | 65,187 | 59,862 | -8,2% |
| Интермодальные перевозки, TEU | 243 564 | 258 621 | 179 300 | -30,7% |

В 2015 году на российский рынок контейнерных перевозок сильное влияние оказали обесценивание рубля и волатильности обменных курсов, которые были особенно характерны для первой половины года. Экономические санкции и замедление российской экономики напрямую сказались на объемах импорта грузов. В 2015 году контейнерный импорт сократился более чем на 30% по сравнению с 2014 годом.

Объёмы контейнерных перевозок по российским железным дорогам снизились на 9%. Такое относительно небольшое по сравнению с контейнерным импортом падение объясняется стабильными объемами внутренней торговли. В течение всего года наблюдался устойчивый спрос на экспортные перевозки.

В 2015 г. объёмы международных морских перевозок сократились на 28% и составили 309 тыс. TEU. Объёмы интермодальных перевозок, включая контейнерные поезда и морские линии, снизились по сравнению с предыдущим годом на 31% и составили 179 тыс. TEU. Объёмы каботажных морских перевозок ЛЛД сократились на 8% до 60 тысяч TEU.

Одним из приоритетов Компании является развитие новых направлений бизнеса. Особое внимание FESCO уделяет проектной логистике и сегментам 3PL и 4PL. Компания также работает над увеличением объемов транспортировки генеральных грузов.

Обзор

Линейно-логистический дивизион (ЛЛД) Компании осуществляет морские перевозки контейнерных и иных грузов, а также экспедирование грузов, логистические и прочие услуги, в том числе рефрижераторные перевозки и транспортировку колёсной техники. ЛЛД интегрирует деятельность других дивизионов, включая перевалку в портах и железнодорожную перевозку. Это позволяет FESCO предоставлять клиентам услуги интермодальной перевозки в формате “door to door” с доставкой до конечного получателя.

Активы

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

Летом 2015 года 3 425 железнодорожных контейнерных платформ перешли в управление ЛЛД от Железнодорожного дивизиона Компании. По состоянию на 31 декабря 2015 г. в управлении ЛЛД находились

29 700 контейнеров общей вместимостью 48 400 TEU. ЛЛД контролирует также деятельность ООО «Дальрефтранс», которое специализируется на рефрижераторных перевозках. В распоряжении «Дальрефтранса» находится свыше 500 фитинговых платформ, а также единственный на Дальнем Востоке России специализированный терминал по обработке рефрижераторных контейнеров.

Кроме того, ЛЛД располагает парком из 84 собственных грузовых автомобилей, которые осуществляют перевозки на короткие расстояния – от наших терминалов до складов клиентов. В партнёрстве с Группой Mitsui Компания владеет ООО «МБ-ФЕСКО ТРАНС», обеспечивающим автомобильную доставку в рамках «последней мили».

3 425 ед.

Фитинговые платформы в управлении

29 700 ед.

Универсальные и рефрижераторные контейнеры

48 400 TEU

Общая вместимость контейнеров

Услуги

ЛЛД предлагает клиентам как полный комплекс услуг в формате консолидированного интермодального продукта, так и отдельные сервисы



Морские линейные сервисы

Компания входит в число лидеров рынка в сегменте морских линейных перевозок между портами стран Азии и Дальнего Востока России. В число ключевых собственных международных морских линий входят FESCO China Direct Line (FCDL), Korea Soviet Direct Line(KSDL), Japan Trans-Siberian Line (JTSL). Высокие показатели объемов перевозок были достигнуты на линии FESCO Korea Sakhalin Line (FKSL).

Каботажные морские линии FESCO соединяют Владивосток с Магаданом (FML), Сахалином (FKDL), Петропавловском-Камчатским (FPKL) и Чукоткой (FADL).

В связи с ухудшением рыночной ситуации FESCO провела оптимизацию маршрутной сети собственных линейных сервисов. Это позволило повысить эффективность использования активов как на Дальнем Востоке, так и в Европейской части.

Более подробная информация в разделе «География присутствия» на стр. 6



Железнодорожные контейнерные сервисы

ЛЛД на базе собственных фитинговых платформ осуществляет перевозки регулярными контейнерными поездами. Это направление деятельности рассматривается в качестве одного из приоритетных и наиболее перспективных. В 2015 году Компания продолжила развивать сеть регулярных маршрутов на железной дороге.

Летом 2015 г. был запущен сервис по маршруту из Владивостока (ВМТП) до станции Купавна Московской железной дороги (восток Московской области), а в начале 2016 г. к нему был добавлен регулярный поезд назначением на станцию Ховрино на севере Москвы. Таким образом, с учетом ранее действовавшего маршрута назначением на станцию Силикатная, FESCO получила возможности работать на трех ключевых терминалах Московского региона.

Кроме того, в 2015 году запущен новый маршрут Хабаровск – Москва (FASw), который дополнил действовавший поезд Москва – Хабаровск (FASe). Теперь услуга предоставляется в формате закольцованного маршрута.

В конце 2015 года совместно с нашими партнерами мы приступили к оказанию услуг на маршруте Уссурийск – Москва. Предполагается, что данный сервис позволит Компании расширить спектр услуг и предложить клиентам возможность использования сухих терминалов при отправке грузов в Москву.

Возобновление перевозок из Владивостока в Алматы, а также запуск в первом квартале 2016 г. нового контейнерного поезда по маршруту Владивосток – Бухара будут способствовать расширению присутствия FESCO в Средней Азии.



Интермодальные сервисы

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

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

ЛЛД также выполняет функции агента, предоставляя услуги морского агентирования, экспедирования и таможенной очистки в рамках своих сервисов. В 2015 году ЛЛД начал организовывать перевозку в рамках относительно нового для Компании формат LCL, предполагающего транспортировку контейнеров с неполной загрузкой.

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

Основные клиенты

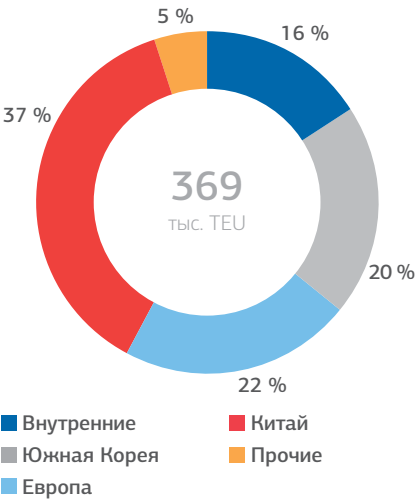
Линейно-логистический дивизион FESCO стремится к диверсификации клиентской базы. В 2015 году на долю пяти наиболее крупных заказчиков пришлось около 10% от выручки ЛЛД

Основными клиентами ЛЛД являются крупные и средние экспедиторские фирмы, а также ряд промышленных компаний и предприятий розничной торговли. В числе новых клиентов, привлеченных в 2015 году, компании LEROY MERLIN, «РУСАЛ», «ЭЛЬДОРАДО» и BP (CASTROL).

В 2015 г. мы в первую очередь сфокусировались на увеличении числа прямых контактов с клиентами. Нашими заказчиками из производственного сегмента являются такие крупные компании, как Группа

«ИЛИМ», «СИБУР» и «РУСАЛ»; новыми клиентами стали PepsiCo, International Paper, ОАО «Кондопога» (Кондопожский целлюлозно-бумажный комбинат), Челябинский трубопрокатный завод и ОАО «Северсталь». В число наших клиентов из сегмента розничной торговли входят KARI, «Магнит» и «Лента», с 2015 года – Leroy Merlin, «Касторама» и «Эльдорадо». Кроме того, ЛЛД реализовал новое проектное решение для компании «СИБУР», реализовав проект поставки оборудования и труб различного диаметра.

Географическая структура транспортировки контейнеров ЛЛД, 2015 г.



Источник: Данные Компании

Основные инициативы



В 2015 году ЛЛД осуществлял реализацию следующих инициатив:

- создание сети региональных дилеров с целью расширение деятельности в регионах России, где ранее присутствие FESCO было относительно слабым;
- оптимизация маршрутной сети собственных морских линий;
- очередной этап оптимизации и совершенствования линейных маршрутов совместных сервисов и заключение соглашений о совместном использовании судов;
- модернизация сухих терминалов в регионах (Хабаровск, Новосибирск), включая изменения системы управления;
- разработка логистических решений для крупных инфраструктурных проектов в рамках развития проектной логистики;
- продолжение оптимизации операционных и административных издержек за счет совершенствования системы отбора поставщиков;
- запуск новых сервисов;
- развитие новых направлений, включая проектную логистику и сегменты 3PL и 4PL;
- фокус на работе с генеральными грузами.

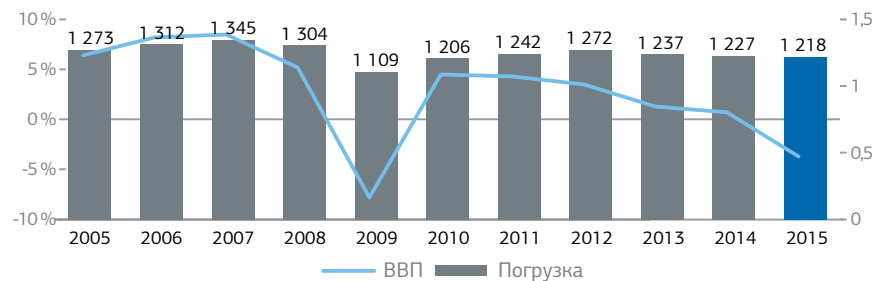
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ДИВИЗИОН

FESCO является одним из крупных операторов подвижного состава в России. Железнодорожный дивизион предлагает услуги по транспортировке контейнеров и генеральных грузов по России, странам СНГ и Балтики и имеет развитую сеть представительств и филиалов.

Обзор рынка

По итогам 2015 года погрузка на сети ОАО «РЖД» снизилась на 1,0% относительно прошлого года, в то же время грузооборот увеличился на 0,2%. Рынок неконтейнерных железнодорожных перевозок в 2015 году оставался под давлением спада в экономике, снижения ВВП и избытка парка подвижного состава на сети. Увеличение грузооборота железнодорожного транспорта в совокупности со снижением погрузки на сети РЖД привели к увеличению порожнего пробега.

Погрузка на сети РЖД (млрд тонн) и динамика ВВП (%)



Источник: Росстат, пресс-релизы РЖД

В 2015 году в структуре перевозок грузов железнодорожным транспортом основная доля пришлась на энергетический и консующийся уголь, нефть и нефтепродукты, строительные материалы и продукцию металлургии. При этом спрос на уголь и металлургическую продукцию снизился в таких сферах, как строительство, машиностроение и энергетика. Объемы перевозок энергетического угля сократились в связи со снижением мировых рыночных цен на уголь, причиной которого стало перепроизводство на фоне уменьшающегося спроса.

По состоянию на 31 декабря 2015 года парк ОАО «РЖД» был вторым по величине во всем мире, включая порядка 1 150,6 тысяч железнодорожных вагонов.

Основу парка подвижного состава в России составляют полувагоны и цистерны, на которые приходится 45% и 24% от общего парка соответственно. Полувагоны используются преимущественно для перевозки черных металлов, лома черных металлов, руды, угля и строительных грузов. Для транспортировки нефти и других жидких грузов используются цистерны. Крытые вагоны составляют около 6 % от общего парка и используются, в основном, для перевозки штучных, тарно-штучных и пакетированных грузов, а также дорогостоящих приборов,

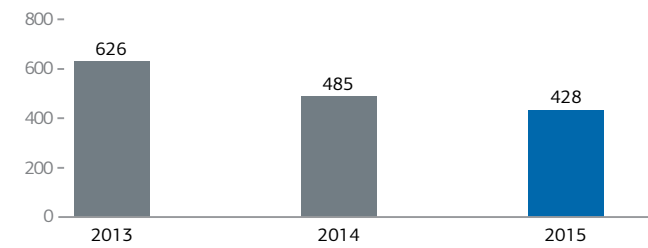
различных механизмов, станков, машин и других грузов, требующих укрытия и защиты от воздействия атмосферных осадков. Платформы составляют около 6% от общего парка и предназначены для перевозки контейнеров, машин, древесины и других тяжеловесных грузов.

В связи с вступлением в силу нового Технического регламента, в 2015 году на сети было списано 67 тыс. полувагонов, при этом было построено или импортировано из стран СНГ 17 тыс. полувагонов. Средняя рыночная доходность полувагонов в 2015 году составила 428 руб., что на 11,8% ниже, чем в 2014 году.

Рыночные ставки доходности фитинговых платформ снижались в связи с сокращением потребительского спроса на рынке, обострением конкуренции, а также вследствие снижения эффективности загрузки платформ, обусловленной необходимостью сохранения сервисов.

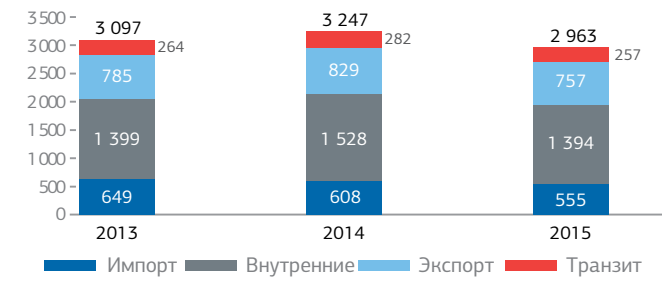
В 2015 году объем контейнерных перевозок снизился на 9% до 2,964 тыс. TEU. На рынок железнодорожных перевозок, в первую очередь, влияет внутреннее сообщение, а не импорт. Доля внутренних железнодорожных перевозок в обороте контейнеров составляет 47%, на долю импорта приходится 19%.

Среднегодовая рыночная доходность полувагонов, руб за вагон в сутки¹



Источник: Журнал «Промышленные грузы», консенсус-оценка рыночной доходности

Структура железнодорожной транспортировки контейнеров по направлению, тыс. TEU



Источник: Данные ГВЦ РЖД по грузным универсальным контейнерам, расчеты Компании

Обзор операционной деятельности

| Ключевые операционные показатели | 2013 | 2014 | 2015 | 2015/2014 |
|---|------|------|-------|-----------|
| Погрузка, млн т | 20,3 | 20,0 | 19,4 | -3,0 % |
| Грузооборот, млрд т/км | 32,3 | 32,9 | 34,0 | 3,3 % |
| Железнодорожные контейнерные перевозки («Русская Тройка» и «Трансгарант»), тыс. TEU | 286 | 325 | 278,8 | -14,3 % |

Общее падение рынка отразилось на доходности полувагонов Железнодорожного дивизиона (ЖДД). В 2015 году произошло изменение клиентского портфеля Дивизиона, что потребовало изменений в логистике и перестановки парка под новых клиентов. К концу 2015 года завершилась расстановка парка полувагонов по сети, и доходность начала восстанавливаться.

Общая слабость рынка железнодорожных перевозок негативно повлияла на показатель погрузки ЖДД, который

снизился на 3 % до 19,4 млн тонн. Рост грузооборота на 3 % до 34,0 млрд тонн/ км отражает тенденцию к увеличению объемов перевозок на длинных маршрутах.

Сегмент контейнерных перевозок продемонстрировал падение на 14%, что является следствием продолжающегося кризиса в секторе потребления, обострения конкуренции и, как следствие, снижения эффективности загрузки платформ.

Железнодорожные контейнерные перевозки, тыс. TEU



Источник: Журнал «Промышленные грузы», консенсус-оценка рыночной доходности

Структура железнодорожной транспортировки грузов, 2015 г.



Источник: Пресс-релизы РЖД

Обзор

FESCO является одним из крупнейших в России операторов парка, предоставляющим услуги через ООО «Фирма «Трансгарант», и ЗАО «Русская Тройка». Железнодорожный дивизион FESCO организует перевозки грузов и контейнеров на железных дорогах России, СНГ и стран Балтии, имеет филиалы и представительства в 24 городах, а также оперирует контейнерными терминалами в Новосибирске, Хабаровске и Томске.

Активы

Парк подвижного состава Компании состоит из универсальных и специализированных вагонов. В собственности ЖДД находится более 80% оперируемых вагонов, а также 5 магистральных и 9 маневровых тепловозов.

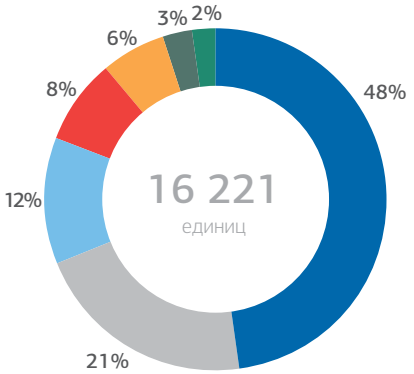
По состоянию на 31 декабря 2015 в оперировании «Трансгарант» было 16 221 единиц подвижного состава, в оперировании «Русской Тройки» – 1 638 фитинговых платформ. Средний возраст парка вагонов «Трансгарант» составил 11,1 года, фитинговых платформ в управлении «Русской Тройки» – 8,3 года.

«Трансгарант» также оперирует современными контейнерными терминальными комплексами в Хабаровске, Новосибирске и Томске.

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

Новосибирский терминал расположен в непосредственной близости от железнодорожной станции Новоси-

Структура парка «Трансгарант» на 31.12.2015



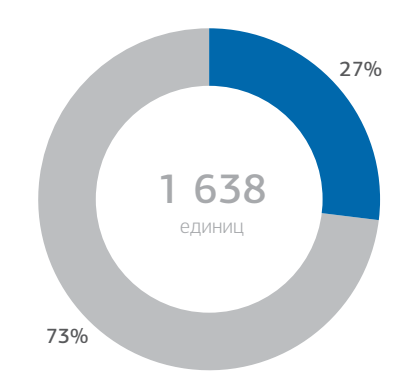
| | |
|----------------------|-------|
| Полувагоны | 7 820 |
| Фитинговые платформы | 3 425 |
| Окатышевозы | 1 878 |
| Крытые вагоны | 1 269 |
| Цистерны | 1 004 |
| Цементовозы | 558 |
| Прочее | 267 |

Источник: данные Компании

бирск-Восточный, имеет три железнодорожные линии, которые обеспечивают одновременное размещение полного контейнерного поезда, состоящего из 71 условного вагона. В состав терминала входят развитая сеть собственных железнодорожных путей и пять собственных локомотивов.

В декабре 2014 года Компания в партнерстве с СИБУРом завершила строительство нового элптивного терминала в Томске, который был запущен в эксплуатацию в первом квартале 2015г. Компания выполнила работы по

Структура парка «Русской Тройки» на 31.12.2015



| | |
|----------------------|-------|
| 60-футовые платформы | 449 |
| 60-футовые платформы | 1 189 |

Источник: данные Компании

проектированию и строительству терминала и в настоящее время является его оператором.

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

| | Хабаровск | Новосибирск | Томск |
|--|-----------|-------------|--------|
| Общая площадь, га | 9,3 | 15,7 | 1 |
| Площадь под хранение контейнеров, га | 1,1 | 1,7 | 1 |
| Емкость одновременного хранения, TEU | 1 500 | 1 300 | 1 000 |
| Пропускная способность в год, TEU | 60 000 | 90 000 | 11 000 |
| Перевалка контейнеров в 2015 году, TEU | 20 116 | 36 525 | 6 960 |

Услуги

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

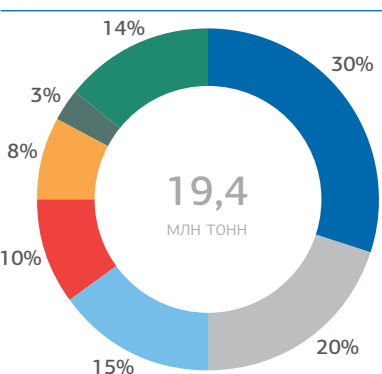
Железнодорожный дивизион предоставляет фитинговые платформы для ЛЛД, который оперирует регулярными контейнерными поездами, связывающими Москву, Новосибирск, Хабаровск, Екатеринбург и Владивосток.

Более подробная информация в разделе «ЛЛД» на стр 16

Компания входит в тройку лидеров в России по количеству фитинговых платформ в управлении и в пятерку крупнейших частных вагонных операторов в Украине по количеству подвижного состава в управлении.

«Трансгарант» имеет диверсифицированную грузовую базу, что позволяет минимизировать риски, связанные с сезонными колебаниями в перевозках отдельных номенклатур. Основными видами перевозимых грузов являются: уголь, железная и марганцевая руда, строительные материалы и контейнеры.

Структура перевозки грузов «Трансгарант»а по видам, 2015г.



| | |
|-----------------------------|----------------|
| Уголь | Контейнеры |
| Железные и марганцевые руды | Черные металлы |
| Строительные материалы | Цемент |
| | Прочее |

Источник: данные Компании

Ключевые клиенты

Железнодорожный дивизион работает с широким кругом клиентов из различных отраслей, включая предприятия металлургической, строительной и нефтехимических отраслей, топливно-энергетического комплекса и прочих отраслей. В 2015 году доля пяти крупнейших клиентов составила 28% от выручки дивизиона.

Крупнейшими заказчиками в 2015 году были:

- предприятия металлургической отрасли: Мечел, ЕВРАЗ, АрселорМиттал Кривой Рог, Днепровский Металлургический Комбинат, Донецксталь, Запорожский Металлургический Комбинат, Ижорский трубный завод, Алчевский Металлургический Комбинат;
- предприятия топливно-энергетического комплекса: Русский Уголь, СУЭК, Якутуголь, ВОСТЭК, Востсибуголь, Уральская Горно-Металлургическая Компания;
- предприятия нефтехимической отрасли: Томскнефтехим, Уралхим, Башкирнефтехим;
- предприятия строительного комплекса: Себряковцемент, Уралцемент, Инвестстрой, Национальная Нерудная Компания, Горнозаводскцемент, Дюнкерхофф Коркино Цемент;
- предприятия лесоперерабатывающей промышленности: Монди Сыктывкарский ЛПК, Карелия Палп, Сулук, Промлессервис;
- предприятия сельскохозяйственной и пищевой отрасли: ОЗК, КХП, Алейскзернопродукт.

Ключевые инициативы

В 2015 году ЖДД осуществлял реализацию следующих инициатив:

- фокус на удержание доходности фитинговых платформ и крытых вагонов в условиях сохранения кризисных явлений в отрасли;
- повышение эффективности других типов вагонов;
- дальнейшее совершенствование работы с дебиторской задолженностью;
- реализация программы оптимизации затрат;
- сохранение капитальных затрат на уровне, необходимом для поддержания операционной деятельности без ущерба для безопасности и качества услуг.

В среднесрочной перспективе ЖДД сфокусируется на работе с профильными типами подвижного состава (фитинговые платформы и крытые вагоны), в том числе за счет наращивания рыночной доли путем привлечения дополнительного парка.

Приоритетом остаются долгосрочные отношения с ключевыми клиентами, развитие компетенций, связанных с предоставлением комплексных услуг. Это позволит увеличить добавленную стоимость, создаваемую стратегическими активами FESCO.

ПОРТОВЫЙ ДИВИЗИОН

Владивостокский морской торговый порт является одним из крупнейших стивидоров на Дальнем Востоке России. Порт является ключевым звеном логистической цепочки, позволяя Компании представлять клиентам услуги интермодальной перевозки.

Обзор рынка

Грузооборот морских портов России в 2015 году увеличился на 5,7 % по сравнению с 2014 годом и составил 676,7 млн тонн. Рост товарооборота обеспечен в основном за счет увеличения экспорта генеральных грузов. При этом контейнерооборот снизился на 20%, в том числе в Дальневосточном бассейне - на 24%.

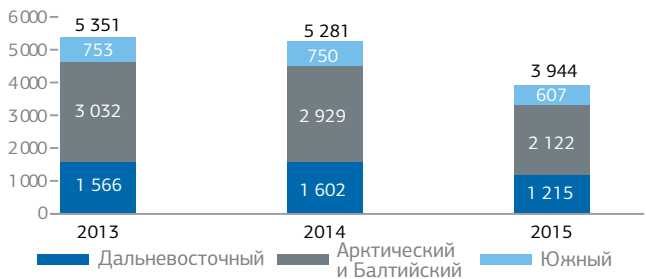
Экспортные объемы составили 80% общего грузооборота. В структуре экспорта преобладали такие грузы, как нефть, нефтепродукты, уголь и металлургические продукты. Объемы импорта составили 5% общего грузооборота в 2015 году, продемонстрировав значительный спад. В структуре импорта преобладали товары народного потребления и различное оборудование, объем которых зависит от спроса на внутреннем рынке.

Импорт товаров через российские порты сократился на 23% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года преимущественно под влиянием макроэкономических факторов, а также вследствие значительного сокращения потребительского спроса на внутреннем рынке.

Наибольшее влияние на контейнерооборот России оказывает импорт, который снизился на 30% по сравнению с 2014 годом. Снижение импорта привело к дефициту порожних контейнеров для экспортных грузов, что, в свою очередь, стало причиной сокращения на 28% экспорта. В целом, объем перевалки контейнеров в портах России в 2015 году составил 3 944 тыс. TEU, снизившись на 25% по сравнению с 2014 годом.

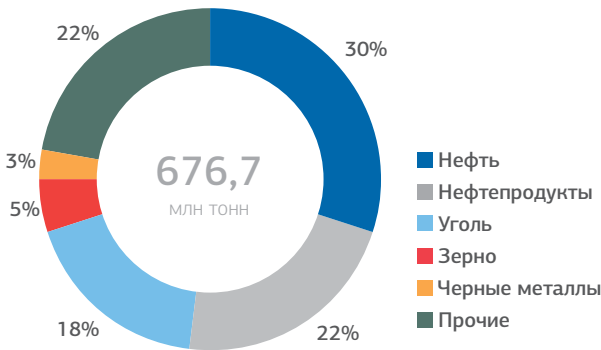
Дальневосточный бассейн занимает второе место в России по контейнерообороту с рыночной долей равной 31%, уступая Балтийскому, доля которого составляет 54%. Основными контейнерными портами России являются порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Новороссийск и Владивосток. Лидером по импорту контейнеров также является Балтийский регион. Дальний Восток занимает второе место, обрабатывая 21% импортных контейнеров. В 2015 году лидерами по перевалке на Дальнем Востоке остаются ВМТП и Восточная Стивидорная Компания (Входит в Global Ports), доли которых составили 38,9% и 39,8% соответственно.

Перевалка контейнеров в портах России по бассейнам, тыс. TEU



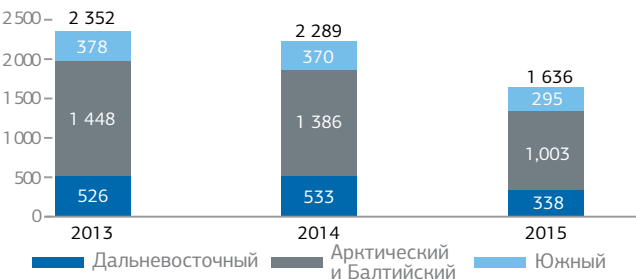
Источник: Морцентр-ТЭК

Структура грузов в морских портах России, 2015



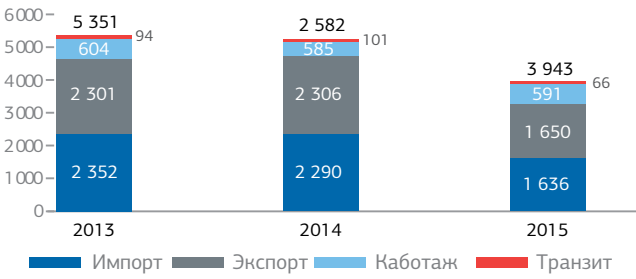
Источник: Морцентр-ТЭК

Структура импорта контейнеров в России по бассейнам, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК (расчет по всем портам РФ)

Перевалка контейнеров в портах России по направлениям, тыс. TEU



Источник: Морцентр-ТЭК РФ

Операционная деятельность

| Ключевые показатели | 2013 | 2014 | 2015 | 2015/2014 |
|------------------------------|---------|---------|---------|-----------|
| Контейнеры, TEU | 476,758 | 513,481 | 345,029 | -32,8% |
| Импорт | 204,397 | 221,343 | 120,657 | -45,5% |
| Экспорт | 163,004 | 182,167 | 128,645 | -29,4% |
| Каботаж | 109,357 | 109,971 | 95,727 | -13,0% |
| Генеральные грузы, тыс. тонн | 1,968 | 2,297 | 2,028 | -11,7% |
| Автотехника, ед. | 92,939 | 70,324 | 26,286 | -62,6% |

На фоне неблагоприятной рыночной конъюнктуры в 2015 году объем перевалки контейнеров во Владивостокском морском торговом порту сократился на 33% по сравнению с 2014 г. и составил 345 029 TEU. Наибольшее падение отмечено в сегменте перевалки импортных грузов, где снижение составило 45%. В экспортном направлении было обработано на 29% меньше, чем в 2014 г. В то же время, в данном сегменте существенно вырос объем обработки груженых контейнеров, показатели выросли в 2,3 раза, а доля груженых контейнеров среди всего экспортного объема перевалки увеличилась на 26,3 пп. (с 11,8% до 38,1%). Наименьший спад был характерен для контейнеров, отправляемых в каботажном направлении, снижение составило 13% к уровню 2014 г. На 63% упал объем перевалки автомобилей и техники в ВМТП, до 26 286 единиц в 2015 году. В 2015 году продажи импортных автомобилей в России снизились на 45%, при этом стоимость нового автомобиля возросла на 22%.¹

В связи с проведением ремонтных работ на нефтебазе ВМТП, уровень обработки нефтепродуктов наливом снизился на 12% в 2015 г. относительно 2014 г., составив 443,3 тыс. тонн. Объем перевалки навалочных и генеральных грузов также продемонстрировал спад, грузооборот составил 1 584 тыс. тонн в 2015г., что на 12% меньше, чем в

2014 г. Сократился объем перевалки металлолома (-21%), целлюлозы (-56%), металлургического кокса (-62%), чугуна (-32%). Основными факторами спада стали неблагоприятная конъюнктура рынка, контейнеризация генеральных грузов и демпинговая политика со стороны конкурентов.

Увеличение объемов во многом за счет эффекта низкой базы продемонстрировали сегменты обработки черных и цветных металлов (рост составил 8% и 60% соответственно), зерновых грузов (рост 3,7 раза), строительных грузов (+16%). Объемы перевалки пиломатериалов и сахара-сырца выросли на 4%. Увеличение объемов перевалки вышеуказанных позиций обеспечило также привлечение новых клиентов и номенклатур экспортных грузов на фоне высокого курса доллара по отношению к рублю.

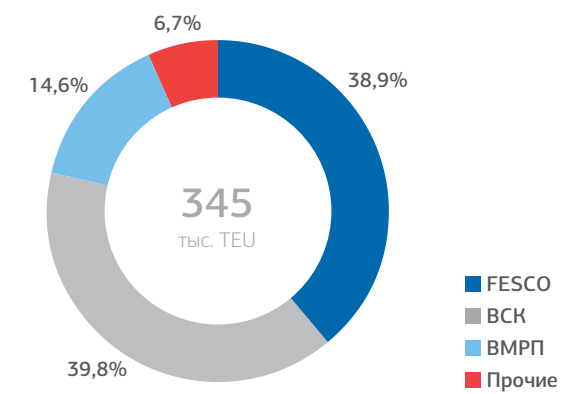
В целях увеличения грузооборота порта и диверсификации грузовой базы, в 2015 году Компания заключила соглашение о сотрудничестве с Группой «Руссагро», в рамках которого планируется транспортировка сельскохозяйственных грузов в страны Юго-Восточной Азии и Японию через ВМТП. Компания уже осуществляет перевалку зерна в порту, и в перспективе стороны планируют расширить сотрудничество до полного логистического сопровождения транспортировки продукции «Руссагро»

Обзор

Портовый дивизион FESCO владеет и управляет терминалом во Владивостоке. Дивизион предлагает широкий спектр услуг, включая стивидорные услуги, хранение грузов, аренду складских помещений и прочие портовые услуги. ВМТП имеет прямой выход на Транссибирскую железную дорогу и автодорожные магистрали. Выгодное географическое положение ВМТП позволяет Компании активно участвовать в обслуживании торговых потоков между Европой и Азией, в частности обеспечивая транспортировку контейнеризированных грузов, экспорта угля и металлов. Порт имеет круглогодичную навигацию и является ключевым звеном логистической цепочки, позволяющим Компании осуществлять интермодальные перевозки.

¹ АЕБ, Автостат Инфо, другие открытые источники и анализ Компании

Крупнейшие контейнерные порты
Дальнего Востока РФ



Источник: Морцентр-ТЭК (расчет по основным материковым портам Дальнего Востока, по грузеным контейнерам)

Структура перевалки грузов в ВМТП, 2015 г.



Источник: данные Компании

Активы

ВМТП расположен на северо-западе Владивостока в незамерзающей бухте Золотой Рог в Японском море. Площадь Порта составляет 372 тыс. кв. км. ВМТП включает 15 причалов общей протяженностью 3,1 км с максимальной глубиной 15 м. Портовый дивизион управляет различными видами терминальных мощностей

во Владивостоке, включая терминалы для автомобильной техники, генеральных грузов, нефти, контейнеров и скоропортящихся грузов. В распоряжении порта имеются 53 подъемных крана грузоподъемностью от 16 до 100 тонн, грузоподъемники, тягачи, ричстакеры, фронтальные ковшовые погрузчики, вилочные погрузчики.

Мощности по перевалке в год

3,85 млн тонн
Генеральные грузы и нефтепродукты
600 000 TEU
Контейнеры
1 50 000 ед.
Автомобили и колесная техника

Услуги

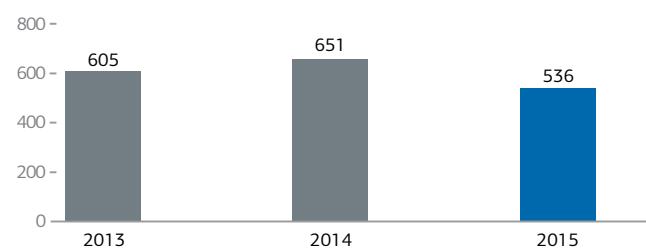
Портовый дивизион оказывает полный спектр стивидорных и прочих сопутствующих услуг, включая погрузку и разгрузку судов, вагонов и грузовых автомобилей; перевозку грузов в складские помещения, сортировку, перетарку и маркировку грузов; взвешивание и измерение; документальное сопровождение получаемых и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

На фоне негативной конъюнктуры рынка в сегменте импортных грузов в контейнерах Компания уделила значительное внимание экспортным грузам в контейнерах. Следуя потребностям экспортеров, в порту получили развитие дополнительные терминальные услуги, включающие, затарку контейнеров в порту и отправку порожних контейнеров по железной дороге под затарку в регионах. В результате, в 2015 году объем перевалки экспортных грузных контейнеров вырос в 2,28 раза относительно 2014 года до 49 054 TEU.

Таможенный пост морского порта Владивосток включен в пилотную зону эксперимента по оформлению транзитных грузов

в электронной форме. Эксперимент проводится в соответствии с распоряжением Федеральной таможенной службы РФ. В декабре 2015 года FESCO стала первой компанией, которая успешно оформила электронную транзитную декларацию во Владивостокском порту. В перспективе Компания планирует полностью перейти на электронный документооборот при таможенном декларировании транзитных товаров, что позволит повысить скорость оформления транзитных грузов, существенно сократить транзитное время перевозки по Транссибу, а также оптимизировать процесс обмена данными с таможенными органами.

Отправка контейнерных поездов из ВМТП, ед.



Источник: Данные Компании

Ключевые клиенты

ВМТП работает с широким спектром клиентов. Ключевыми клиентами являются линейные перевозчики. В 2015 году пятью крупнейшими клиентами Портового дивизиона были Maersk, Hyundai Merchant Marine, Mercator Services Group Ltd. и CMA CGM, TIS Logistic, общая доля которых в выручке Дивизиона составила 18%.

Ключевые инициативы

В 2015 году Портовый дивизион осуществлял реализацию следующих инициатив:

- повышение качества предоставляемых услуг, в том числе за счет внедрения новых IT-решений;
- расширение пула клиентов, в том числе с целью увеличения объема перевалки генеральных грузов;
- увеличение операционной эффективности и производительности, снижение операционных затрат в расчете на единицу груза;
- внедрение программы оптимизации затрат;
- снижение капитальных затрат до поддерживающего уровня без ущерба для безопасности и качества услуг.

БУНКЕРОВОЧНЫЙ ДИВИЗИОН

Бункеровочный дивизион предоставляет услуги по заправке судов в портах Дальнего Востока России. Бункеровочные услуги предоставляются как FESCO, так и сторонним организациям.

| Основные показатели деятельности | 2013 | 2014 | 2015 | 2015/2014, % |
|---------------------------------------|------|------|------|--------------|
| Продажи бункерного топлива, тыс. тонн | 151 | 490 | 430 | -12% |

Обзор

FESCO запустила бункеровочный бизнес в 2013 году. Бункеровочный дивизион, через дочернюю структуру ООО «ФЕСКО-БУНКЕР», оказывает полный комплекс услуг по бункеровке, от закупки топлива до заправки судов, в портах российского Дальнего Востока (Владивосток, Восточный, Находка, Козьмино и др.). Дивизион закупает продукты нефтепереработки у российских производителей, доставляет их на Дальний Восток по железной дороге, и предоставляет услуги по обеспечению топливом с привлечением местного танкерного флота. Бункеровочные услуги предоставляются как FESCO, так и третьим сторонам.

Услуги

Падение цен на нефть и общий спад деловой активности существенно повлияли на деятельность Дивизиона и доходность этого сегмента бизнеса Компании.

В 2014 году и начале 2015 года основная доля топлива доставлялась на Дальний Восток морским транспортом из портов Черноморского бассейна для реализации на крупнотоннажные суда. Во второй половине 2015 года, в связи с неблагоприятной рыночной конъюнктурой Компания сфокусировалась на изме-

нении логистики и подхода к реализации топлива с целью оптимизации процессов и затрат. Таким образом, в настоящее время топливо закупается на нефтеперерабатывающих заводах и доставляется железнодорожным транспортом во Владивостокский морской торговый порт, где есть собственная нефтебаза для хранения и перевалки нефтепродуктов. Услуги по бункеровке оказываются как у причала, так и на рейде с привлечением местных бункеровщиков.

Основные клиенты

В 2015 году более 20 % общего объема бункеровочных услуг были оказаны напрямую FESCO. Остальной объем бункерного топлива поставлен на суда

иностраннх судовладельцев и фрахтователей, таких как Maersk, CMA CGM, MSK, COSCO, ZOSCO и прочих.

МОРСКОЙ ДИВИЗИОН

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

Активы

| Структура флота FESCO по состоянию на 31 декабря 2015 года | Кол-во судов | Дедвейт, тыс. тонн |
|--|--------------|--------------------|
| Контейнеровозы | 12 | 191,1 |
| Суда ледового класса типа «Сокол» | 4 | 38,4 |
| Ролкеры (Ro-Ro) | 2 | 8,8 |
| Универсальные сухогрузы | 2 | 14,4 |
| Ледокольные транспортировочные суда | 1 | 10,8 |
| Лесовозы | 1 | 7,4 |
| Всего транспортных судов | 22 | 270,9 |
| Ледоколы | 4 | 21,4 |

Источник: данные Компании

Обзор

Морской дивизион FESCO владеет и управляет морскими судами, такими как контейнеровозы, балкеры и универсальные суда ледового класса. Структура флота соответствует целям бизнеса компании, сфокусированного на контейнерных перевозках. Мы также управляем четырьмя ледоколами, которые эксплуатируются на правах долгосрочной аренды.

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

По состоянию на 31 декабря 2015 г. флот Морского дивизиона FESCO насчитывал 22 судна совокупным дедвейтом 246 тыс. тонн, а также четыре ледокола. В состав флота входят 12 контейнеровозов, один лесовоз, два ролкера, два универсальных сухогруза, четыре многоцелевых судна ледового класса типа «Сокол» и одно ледокольное транспортировочное судно.

Морской дивизион по договору долгосрочной аренды с Росимуществом управляет также четырьмя ледоколами совокупным дедвейтом 21 тыс. тонн. Договор заключен на период 2004-2016 гг. Управление ледоколами позволяет дивизиону осуществлять транспортные услуги в течение всего года.



Услуги

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

В 2015 году суда FESCO приняли участие в осуществлении северного завоза, значимого социального проекта по доставке грузов в северные регионы России, в том числе в Анадырь, Эгвекино и Providenia. Все эти пункты являются пунктами захода судов, работающих на регулярной линии FADL

(FESCO Anadyr Direct Line). Кроме того, флот FESCO привлекался к реализации государственных проектов по доставке различных грузов на необорудованное побережье российской Арктики.

Компания регулярно обеспечивает плавание крупнотоннажных танкеров и газовозов в ледовых условиях: по контракту с компанией Sakhalin Energy Investment Company Ltd. (оператор проекта «Сахалин-2») FESCO в 2015 году работала в восьмой раз, по контракту с Exxon Neftegas Limited (оператор проекта «Сахалин-1») — в десятый.

Кроме того, Компания принимает участие в доставке грузов на научно-исследовательские станции в Антарктиде. В 2015 году FESCO в восьмой раз выиграла тендер на осуществление

доставок грузов на аргентинские станции на ледовом континенте. Экспедиция длилась с января по март 2016 года. На полярные станции было доставлено около 8 500 тонн различных грузов, включая продовольствие, топливо и научное оборудование. В операции также были задействованы два вертолёта и самоходные баржи. Кроме того, Компания обеспечила вывоз бытового и технического мусора. В период навигации были осуществлены заходы на 11 аргентинских станций, на российскую полярную станцию «Беллинсгаузен», а также на станции, принадлежащие Великобритании, Испании, Бразилии, Болгарии, Польше и Уругваю.

Ключевые заказчики

В 2015 году крупнейшими сторонними клиентами Морского дивизиона, обеспечившими 34% выручки дивизиона, стали компании Exxon Neftegas Limited, CMA CGM и Sakhalin Energy Investment Company Ltd.

Ключевые инициативы

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



| | | | | | | | | |
|------------|--|----------------------|-----------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------|--|
| О КОМПАНИИ | ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ | ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА | СТРАТЕГИЯ | ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ | ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ | КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ | РЫНОК КАПИТАЛОВ | КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ МСФО |
|------------|--|----------------------|-----------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------|--|

ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

| млн. долларов США | 2015 | 2014 | Динамика |
|-------------------|-------|-------|----------|
| Выручка | 688 | 1 118 | -38,5% |
| EBITDA | 109 | 177 | -38,4% |
| EBITDA margin | 15,8% | 15,8% | 0,0pp |
| CapEx | 19 | 73 | -73,9% |

Основные факторы, которые повлияли на результаты деятельности и финансовое положение в 2015 году

Макроэкономические факторы в России

В 2015 году макроэкономическая ситуация в стране оставалась сложной, в основном вследствие влияния политических факторов. С учетом влияния геополитических и макроэкономических условий, ВВП Российской Федерации снизился на 3,7%. Индекс реального частного потребления снизился на 9,8% вследствие снижения реального дохода населения из-за спада экономики. Уровень инфляции достиг самого высокого уровня с 2008 года и составил 12,9. На протяжении всего года курс рубля к доллару оставался нестабильным и снизился по сравнению со средним курсом за предыдущий год с 38,4 до 60,96. Изменения курса напрямую оказывают негативное влияние на финансовое положение Группы и способность обслуживать задолженность, номинированную в долларах. Кроме того, обесценение национальной валюты привело к изменению структуры грузооборота. Таким образом, импортные перевозки – сегмент с самой высокой маржинальностью находился под давлением девальвации рубля, международных санкций и снижения внутреннего потребления в Российской Федерации. Наряду с этим, с учетом повышения конкурентоспособности национального производства и дисбаланса контейнерного оборудования, объемы и доходность экспортных и внутренних перевозок увеличились. Менеджмент Группы был сфокусирован на своевременном реагировании на изменения рыночной конъюнктуры и макроэкономической среды, в результате чего удалось сохранить рентабельность по EBITDA на уровне предыдущего года.

Усиление команды высшего менеджмента

В течение 2015 года FESCO продолжала усиливать управленческую команду. В 2015 году к команде топ-менеджеров FESCO присоединился В. Беляков в качестве Вице-президента по финансам, В. Местулов в качестве генерального директора ВМТП и Вице-президента и Д. Шохин из Группы Сумма в качестве Вице-президента по юридическим вопросам.

Программа по оптимизации затрат и повышению операционной эффективности.

Операционная эффективность, показатель эффективности затрат и производительность труда являются основными вопросами, на которых сосредоточено внимание менеджмента.

Программа по оптимизации затрат, которая была реализована в течение 2015 года позволила сократить расходы Группы на 55 млн. долл.

Управление обязательствами.

FESCO реализовала ряд мероприятий по управлению привлеченными средствами и улучшению ликвидности:

- Продлен срок погашения рублевых облигаций серии БО-02 до ноября 2017 года;
- Размещены рублевые облигации серии БО-01 со сроком погашения в 2018 году;
- Выкуплены еврооблигации номинальной стоимостью 220 млн. долл. и рублевые облигации серии БО-02 стоимостью 2,99 млрд. руб.;
- Привлечены дополнительные кредиты от ПАО Примсоцбанк и АО Банк Интеза в размере 650 млн. руб.

Рынок полувагонов продолжает падать.

Негативное влияние на рынок полувагонов в течение 2015 года оказывало превышение предложения подвижного состава над спросом. Низкая активность в строительной отрасли продолжала оказывать негативное влияние на рынок полувагонов. Спад в российской экономике привел к снижению погрузки на российских железных дорогах на 1%.

Сезонность.

Сегмент перевозок генеральных грузов не подвержен сезонным колебаниям, в то же время сезонность свойственна контейнерному бизнесу. Как правило, в первом квартале наблюдается спад объемов перевозок и доходов после рождественских и новогодних праздников, во втором и третьем кварталах наблюдается увеличение объемов перевозок и доходов, так как спрос на контейнерные перевозки в речных портах в Сибири увеличивается с приходом потепления и до тех пор, пока реки начинают замерзать. Активный рост продаж непродовольственных товаров в течение нескольких месяцев, которые предшествуют новогодним и рождественским праздникам оказывает положительное влияние на рост выручки в третьем и четвертом кварталах.

Выручка

| млн. долларов США | 2015 | 2014 | Динамика |
|--------------------------------|------|-------|----------|
| Портовый дивизион | 116 | 185 | - 37,3% |
| Железнодорожный Дивизион | 105 | 165 | - 36,4% |
| Линейно-Логистический Дивизион | 385 | 623 | - 38,2% |
| Морской дивизион | 83 | 81 | + 2,5% |
| Бункеровка | 115 | 218 | - 47,2% |
| Элиминация | -116 | -154 | - 24,7% |
| Итого выручка | 688 | 1 118 | - 38,5% |

- В 2015 году выручка Группы снизилась на 38,5% и составила 688 млн. долл., по сравнению с 2014 годом, в котором выручка составила 1 118 млн. долл. Ключевыми факторами, которые повлияли на снижение консолидированной выручки на 430 млн. долл. в 2015 году являются ослабление курса рубля и продолжающееся падение рынка контейнерных перевозок. Падение выручки было частично компенсировано ростом доходов в Морском Дивизионе за счет работ на проектах.
- На изменение выручки Железнодорожного Дивизиона повлияла ситуация на рынке и ослабление курса рубля, поскольку основная часть выручки дивизиона номинирована в рублях. В течение отчетного года маржинальная прибыль по полувагонам сократилась на 5% вследствие сокращения спроса на фоне наличия большого объема предложения подвижного состава на рынке. Маржинальная прибыль по фиттинговым платформам снизилась на 22,5% в результате снижения ставок по основным направлениям с целью сохранения доли рынка и укрепления рыночной позиции FESCO.
- Выручка Морского дивизиона увеличилась на 2,5%, преимущественно за счет высоких доходов от работы на проектах и экспедиций.

- Снижение выручки Портового дивизиона на 37,3% вызвано падением рынка контейнерных перевозок на Дальнем Востоке более чем на 26% и обесценением выручки номинированной в рублях. В начале 2015 года тарифы на погрузо-разгрузочные работы, хранение и дополнительные услуги по контейнерам в импорте и экспорте были переведены в доллары США с целью снижения негативного эффекта на выручку ослабления курса рубля. Положительный эффект от перевода тарифов в доллары оценивается FESCO в 28,5 млн. долл.
- Выручка Линейно-Логистического Дивизиона сократилась на 238 млн. долл. или 38,2% по сравнению с предыдущим годом. Выручка по внешнеторговым линиям сократилась на 36,7% из-за снижения объемов перевозок на 27,8% и снижения тарифов под давлением со стороны конкурентов и основных клиентов. Объемы перевозок по каботажным линиям сократились на 8,2%. Ключевым фактором повлиявшим на снижение выручки на 37,4% является обесценения рубля. Доход по интермодальным перевозкам снизился на 45,1% в результате сокращения объемов перевозок и ослабления курса рубля.

| | | | | | | | | |
|------------|--|----------------------|-----------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------|--|
| О КОМПАНИИ | ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ | ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА | СТРАТЕГИЯ | ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ | ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ | КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ | РЫНОК КАПИТАЛОВ | КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ М.Ф.О. |
|------------|--|----------------------|-----------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------|--|

Производственные расходы

| млн. долларов США | 2014 | 2014 | Динамика |
|--------------------------------|------|------|----------|
| Портовый дивизион | 44 | 75 | - 41,3% |
| Железнодорожный Дивизион | 74 | 99 | - 25,3% |
| Линейно-Логистический Дивизион | 334 | 534 | - 37,5% |
| Морской дивизион | 54 | 62 | - 12,9% |
| Бункеровка | 112 | 207 | - 45,9% |
| Элиминация | -118 | -155 | - 23,9% |
| Итого производственные расходы | 500 | 822 | - 39,2% |

- Производственные расходы Группы в 2015 году сократились на 39,2% и составили 500 млн. долл. по сравнению с 822 млн. долл. в 2014 году. Ключевыми факторами, которые повлияли на снижение производственных расходов в 2015 году являются ослабление курса рубля, снижение объемов контейнерных перевозок и сокращение переменных затрат Бункеровочного Дивизиона.

• Производственные расходы Портового Дивизиона сократились в 2015 году на 41,3% и составили 44 млн. долл., главным образом в результате реализации оптимизационной программы и ослабления курса рубля.

• Производственные расходы Железнодорожного Дивизиона в 2015 году сократились на 25,3% и составили 74 млн. долл., главным образом в результате снижения стоимости затрат номинированных в рублях, экономии расходов на ремонт и
- техническое обслуживание подвижного состава.

• Производственные расходы Линейно-Логистического Дивизиона в 2015 году сократились на 37,5% и составили 334 млн. долл., главным образом за счет снижения затрат по ж/д тарифу номинированному в рублях, снижения внутригрупповых расходов по тайм-чартеру как результат изменения расстановки флота на внешнеторговых и каботажных линиях, снижения стивидорных расходов и расходов на бункеровку.

• Производственные расходы Морского Дивизиона в 2015 году сократились на 12,9% и составили 54 млн. долл., главным образом за счет обесценения расходов номинированных в рублях и отказа от чартера танкеров для передачи в суб-чартер в Бункеровочный дивизион.

Валовая прибыль

Вследствие вышеперечисленных факторов, валовая прибыль Группы составила 188 млн. долл. и 296 млн. долл. 2015 и 2014 годах соответственно.

Административные расходы

| млн. долларов США | 2015 | 2014 | Динамика |
|---|------|------|----------|
| Заработная плата и прочие расходы на персонал | 50 | 88 | - 43,2% |
| Профессиональные услуги | 8 | 11 | - 27,3% |
| Аренда офисных помещений | 8 | 8 | - |
| Прочие административные расходы | 14 | 21 | - 33,3% |
| Итого административные расходы | 80 | 128 | - 37,5% |

Административные расходы Группы в 2015 году сократились на 37,5% с 128 млн. долл. в 2014 году до 80 млн. долл. в 2015 году, главным образом вследствие обесценения рубля и реализации оптимизационной программы по снижению затрат.

EBITDA и EBITDA margin

| млн. долларов США | EBITDA | | | EBITDA margin | | |
|--------------------------------|--------|------|----------|---------------|-------|----------|
| | 2015 | 2014 | Динамика | 2015 | 2014 | Динамика |
| Портовый Дивизион | 61 | 93 | - 34,4% | 52,6% | 50,3% | 2,3 pp |
| Железнодорожный Дивизион | 20 | 45 | - 55,6% | 19,0% | 27,3% | - 8,2 pp |
| Линейно-Логистический Дивизион | 19 | 40 | - 52,5% | 4,9% | 6,4% | - 1,5 pp |
| Морской Дивизион | 25 | 13 | + 92,3% | 30,1% | 16,0% | 14,1 pp |
| Бункеровка | 1 | 10 | - 90,0% | 0,9% | 4,6% | - 3,7 pp |
| Корпоративный Дивизион | -17 | -24 | + 29,2% | | | - |
| Итого EBITDA | 109 | 177 | -38,4% | 15,8% | 15,8% | 0,0 pp |

- Показатель EBITDA по Группе снизился на 38,4% и составил 109 млн. долл. Рентабельность по EBITDA сохранилась на уровне 2014 года.

• Показатель EBITDA Портового дивизиона снизился с 93 млн. долл.в 2014 году до 61 млн. долл. в 2015 году по причине сокращения рынка контейнерных перевозок на Дальнем Востоке.

• Показатель EBITDA Железнодорожного Дивизиона в 2015 году снизился на 55,6% по сравнению с 2014 годом: с 45 млн. долл. до 20 млн. долл. Производительность дивизиона находилась под давлением негативных тенденций на рынке железнодорожных перевозок в России.

• Показатель EBITDA Линейно-Логистического Дивизиона в 2015 году снизился на 52,5% и составил 19 млн. долл.. Несмотря на рост экспортных объемов, снижение объемов

перевозок в наиболее прибыльном сегменте – импорте, оказало негативное влияние на финансовый результат по внешнеторговым линиям и интермодальным перевозкам. Без учета эффекта от ослабления курса рубля, финансовый результат по каботажным линиям в 2015 году превышает показатель предыдущего года. Оптимизационная программа по затратам, включая оптимизационную программу по персоналу, оказала положительное влияние на производственные и административные расходы.

• Показатель EBITDA Морского дивизиона в 2015 году по сравнению с 2014 годом показал рост на 92,3% с 13 млн. долл. до 25 млн. долл. Значительное улучшение показателя Морского дивизиона обусловлено доходами от проектов по снабжению строительных объектов и от экспедиций.

Реконциляция EBITDA представленаниже:

| млн. долларов США | 2015 | 2014 |
|--|------|------|
| Прибыль/(убыток) от операционной деятельности | 56 | 4 |
| корректировки: | | |
| Амортизация | -47 | -73 |
| Убытки от обесценения активов | -12 | -56 |
| Обесценение гудвилла | 0 | -39 |
| Прочие доходы и расходы, нетто в части Прибыли/Убытка от реализации основных средств | 8 | -2 |
| Единоразовые расходы: | -2 | -3 |
| Расходы на GR | -1 | -1 |
| Юридические и консультационные расходы | 0 | -2 |
| Единоразовые штрафы | -1 | 0 |
| EBITDA | 109 | 177 |
| Разница, возникающая в связи с округлениями при подготовке МСФО отчетности | 0,6 | 0,2 |

Амортизация

| млн. долларов США | 2015 | 2014 | Динамика |
|--------------------------------|------|------|----------|
| Портовый Дивизион | -10 | -15 | + 33,3% |
| Железнодорожный Дивизион | -19 | -36 | + 47,2% |
| Линейно-Логистический Дивизион | -7 | -11 | + 36,4% |
| Морской Дивизион | -10 | -10 | - |
| Корпоративный Дивизион | -1 | -1 | - |
| Итого | -47 | -73 | + 35,6% |

Амортизационные отчисления за 2015 год снизились на 35,6% и составили 47 млн. долл., при величине 73 млн. долл. в 2014 году. Основным драйвером снижения послужило обесценение рубля, что наиболее заметно повлияло на снижение суммы амортизации в Железнодорожном и Портовом Дивизионах.

Убытки от обесценения активов

| млн. долларов США | 2015 | 2014 | Динамика |
|--|------|------|----------|
| Обесценение флота | -8 | -1 | - 700,0% |
| Обесценение нематериальных активов | -4 | | |
| Обесценение прочих основных средств | | -55 | + 100,0% |
| Итого убытки от обесценения активов | -12 | -56 | + 78,6% |
| Total impairment loss on tangible fixed assets | -12 | -56 | + 78,6% |

Прибыль/(убыток) от операционной деятельности

В результате вышеописанных факторов наша прибыль от операционной деятельности составила 56 млн. долл. и 4 млн долл. за 2015 и 2014 год соответственно.

Процентные расходы

| млн. долларов США | 2015 | 2014 | Динамика |
|---|------|------|----------|
| Проценты по займам | 90 | 104 | - 13,5% |
| Проценты по обязательствам по операциям финансовой аренды | 4 | 8 | - 50,0% |
| Комиссии и прочие процентные расходы | 2 | | |
| Итого процентные расходы | 96 | 114 | - 15,8% |

Наши процентные расходы за 2015 год снизились на 16% к уровню 2014 в результате проведения работы по снижению долговой нагрузки в 1 полугодии 2015 года.

Прибыль /(убыток) по курсовым разницам

В 2015 году наша прибыль по курсовым разницам составила 32 млн. долл. при убытке в 2014 году в размере 32 млн. долл.

Прочие финансовые доходы/(расходы), нетто

| млн. долларов США | 2015 | 2014 | Динамика |
|--|------|------|------------|
| Обесценение займа, выданного связанной стороне | -161 | | |
| Процентные доходы | 12 | 11 | + 9,1% |
| Погашение облигационного займа | 14 | | |
| Прочие расходы | -4 | | |
| Итого прочие финансовые доходы, нетто | -139 | 11 | - 1 363,6% |

Наши прочие финансовые доходы/(расходы), нетто снизились до (139) млн. долл. в 2015 году, при аналогичном показателе 11 млн. долл. за 2014 год. Негативная динамика данного

показателя вызвана обесценением займа, выданного связанной стороне, в размере 161 млн. долл.

Прибыль/(убыток) до налогообложения

В результате описанных выше факторов наш убыток до налогообложения за 2015 год составил (148) млн. долл. при убытке в 2014 году в размере (110) млн. долл.

Расходы по налогу на прибыль

| млн. долларов США | 2015 | 2014 | Динамика |
|---|------|------|----------|
| Начисление текущего налога | | | |
| Текущий налог на прибыль за отчетный период | 17 | 29 | - 41,4% |
| Начисление отложенного налога | | | |
| Возникновение и восстановление временных разниц | 1 | -18 | + 105,6% |
| Итого расходы по налогу на прибыль | 18 | 11 | + 63,6% |

Наши расходы по налогу на прибыль увеличились на 63,6%, до 18 млн. долл. в 2015 году, по сравнению с 11 млн. долл. в 2014 году. Текущий налог на прибыль за отчетный период снизился на 41,4%, до 17 млн. долл. В 2015 году, по сравнению с 29 млн. долл. в 2014 году в результате снижения финансового результата главным образом в Портовом и Линейно-

Логистических Дивизионах. В отчете за 2014 год отражена проводка по корректировке временных разниц, возникшая в связи с обесценением подвижного состава и прочих основных средств в 2014 году. Это привело к изменениям в строке начисление отложенного налога.

| | | | | | | | | |
|------------|--|-------------------------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------|--|
| О КОМПАНИИ | ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ | ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА | СТРАТЕГИЯ | ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ | ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ | КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ | РЫНОК КАПИТАЛОВ | КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ МСФО |
|------------|--|-------------------------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------|--|

Чистая прибыль/(убыток)

В результате описанных выше факторов наш убыток за 2015 год составил (166) млн. долл. при убытке за 2014 год (121) млн. долл.

Чистый долг

| млн. долларов США | 31-Дек-2015 | х EBITDA | 31-Дек-2014 | х EBITDA |
|--|-------------|----------|-------------|----------|
| (Денежные средства) | (36) | (0,3х) | (66) | (0,4х) |
| Займы и обязательства по операциям финансовой аренды | 843 | 7,7х | 1 027 | 5,8х |
| Краткосрочные займы и обязательства по операциям финансовой аренды | 70 | | 23 | |
| Долгосрочные займы и обязательства по операциям финансовой аренды | 773 | | 1 004 | |
| Итого чистый долг | 807 | 7,4х | 961 | 5,4х |

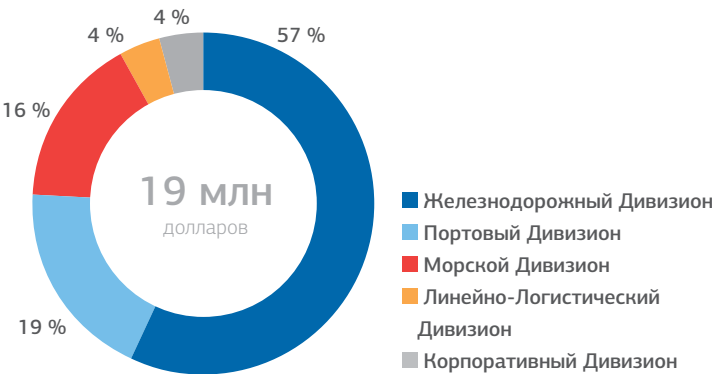
Наш чистый долг снизился с 961 млн. долл. по состоянию на 31 декабря 2014 г. до 807 млн. долл. на 31 декабря 2015 г. Чистый долг на проформа-базе не включает займ репо в размере 67 млн. долл., обеспеченный акциями

Трансконтейнера. Коэффициент Чистый долг на проформа-базе/EBITDA на 31 декабря 2015 года составил 7.4х. Показатель EBITDA, принимаемый для расчета, составляет 109 млн. долл.

Капитальные затраты

Величина капитальных затрат в 2015 году была снижена до уровня, необходимого на поддержание текущей деятельности, без ущерба для безопасности и качества услуг, и составила 19.0 млн. долл. (сокращение в 3.8 раз к уровню предыдущего года). Основная часть капитальных затрат приходится на Железнодорожный Дивизион. Вложения производились в приобретение и капитальный ремонт колесных пар, а также капитальный ремонт с продлением подвижного состава. В Морском Дивизионе затраты составили 3 млн. долл. на ремонт в сухом доке и модернизацию флота. В 2015 году 1/2 капитальных затрат Портового Дивизиона была произведена на проект “Зарубино”.

CAPEX в разбивке по Дивизионам за 2015 год (общая сумма – 19 млн. долл.)



Торговый оборотный капитал

| млн. долларов США | 2015 | 2014 | Динамика |
|----------------------------------|------|------|----------|
| Запасы | 13 | 41 | - 68,3% |
| Дебиторская задолженность | 79 | 160 | - 50,6% |
| Кредиторская задолженность | -91 | -150 | + 39,3% |
| Итого торговый оборотный капитал | 1 | 51 | - 98,0% |

Наш торговый оборотный капитал снизился на 98.0% до уровня 1 млн. долл. по состоянию на 31 декабря 2015г. в сравнении с 51 млн. долл. на 31 декабря 2015г. Снижение вызвано тремя основными факторами:

- Снижение запасов топлива в результате отказа от доставки топлива морским путем в Бункеровочном Дивизионе во втором полугодии.
- Проведения операционной работы, направленной на снижение оборотного капитала;
- Обесценение рубля.

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Принципы корпоративного управления

Основные принципы корпоративного управления закреплены в Кодексе корпоративного управления ПАО «ДВМП», утвержденном Советом директоров ПАО «ДВМП» в 2009 году. С учетом новых положений, закрепленных в рекомендованном Приказом ЦБ РФ в 2014 году Кодексе корпоративного управления, Общество

планирует дополнить и обновить собственный Кодекс. ПАО «ДВМП» признает эффективное корпоративное управление одним из важнейших факторов стабильности и успешной работы Общества, учитывает важность поддержания высоких стандар-

тов корпоративного управления и деловой этики для успешного ведения бизнеса. Важнейшим из аспектов системы корпоративного управления является эффективное информационное взаимодействие с акционерами, инвесторами и иными заинтересованными лицами.

В соответствии с в Кодексом корпоративного управления ПАО «ДВМП» основными принципами корпоративного управления в Обществе являются:

1. Принцип ответственности, подотчетности и разграничения полномочий.

Общество подотчетно всем акционерам в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и принятыми на себя добровольными обязательствами. Органы управления Общества (Совет директоров, Президент, и Правление) в своей деятельности руководствуются принципами добросовестности, разумности и должной осмотрительности. Распределение полномочий между органами управления, установленное законодательством Российской Федерации и Уставом Общества, определение их компетенции и подотчетности обеспечивают разграничение общего руководства, осуществляемого акционерами и Советом директоров Общества, и руководства текущей деятельностью Общества, осуществляемого Президентом Общества.

2. Принцип гарантии прав и интересов акционеров.

Общество гарантирует всем акционерам возможность реализации их прав и интересов, закрепленных действующим законодательством Российской Федерации и Уставом Общества. Каждый акционер обладает равными правами на участие в органах управления Общества и принятие решений по наиболее важным вопросам деятельности Общества на Общем собрании акционеров, порядок проведения которого, помимо Устава Общества, регулируется Положением об Общем собрании акционеров. Общество стремится вести конструктивный диалог с акционерами на основе уважения их прав и законных интересов, обеспечивая высо-

кий уровень доверия между акционерами и Обществом в отношениях, возникающих в связи с управлением Обществом. Общество действует в отношении своих акционеров справедливо, придерживается принципа равного отношения ко всем акционерам, в том числе владеющим небольшим пакетом ценных бумаг Общества, и воздерживается от преимущественного удовлетворения интересов какой-либо группы акционеров в ущерб интересам иных акционеров.

3. Принцип рыночных подходов к осуществлению сделок.

Общество осуществляет свою деятельность, в том числе совершает сделки с активами и ценными бумагами, на рыночной основе исходя из экономической или стратегической целесообразности.

4. Принцип разумного баланса между информационной открытостью и защитой коммерческих интересов Общества.

Общество принимает меры по обеспечению прозрачности своей деятельности для акционеров и заинтересованных лиц, соблюдая при этом разумный баланс между открытостью и защитой своих коммерческих интересов. Общество возлагает на себя ряд дополнительных обязанностей по добровольному раскрытию информации для обеспечения возможности акционерам Общества и заинтересованным лицам принимать взвешенные решения на основе объективных данных, оперативно получать информацию о важнейших событиях в деятельности Общества. Действия, реализуемые в Обществе в части обязательного и добровольного

раскрытия информации, изложены в Положении об информационной политике Общества.

5. Принцип эффективных отношений с дочерними (зависимыми) обществами.

Общество имеет многоуровневую структуру собственности. В этой связи Общество стремится к построению эффективной и прозрачной для своих акционеров системы взаимоотношений с дочерними и зависимыми обществами, включая корпоративный контроль за их деятельностью и финансовыми результатами. Для достижения этих целей Общество предусматривает необходимые элементы контроля в системе корпоративного управления.

6. Принцип обоснованного распределения прибыли между акционерами Общества.

Одной из основных целей деятельности Общества является реализация права акционера на участие в прибыли от деятельности Общества по итогам года. Основываясь на том, что долгосрочная стратегия развития Общества, направленная, в первую очередь, на повышение акционерной стоимости, может требовать значительных инвестиций, в том числе и с использованием прибыли, Общество стремится четко излагать принципы распределения прибыли, а также своевременно информировать акционеров об инвестиционных планах Общества до вынесения вопроса о распределении прибыли на рассмотрение Общего собрания акционеров.

Органы корпоративного управления и контроля Общества

Система органов управления и контроля Общества



Общее собрание акционеров – высший орган управления Общества, через который акционеры реализуют свое право на участие в управлении Обществом. Общее собрание акционеров рассматривает наиболее важные вопросы деятельности Общества, в том числе избирает членов Совета директоров, членов Ревизионной комиссии и утверждает аудитора Общества. Компетенция Общего собрания акционеров определяется законом Российской Федерации «Об акционерных обществах» и Уставом Общества. Порядок созыва, подготовки и проведения Общего собрания акционеров регламентирован Положением об Общем собрании акционеров ПАО «ДВМП».

В 2015 году было проведено 2 Общих собрания акционеров: внеочередное Общее собрание акционеров состоялось 23.04.2015 г. и годовое Общее собрание акционеров – 29.06.2015 г.

Совет директоров является органом управления Общества, отвечающим за общее руководство его деятельностью. Совет директоров определяет стратегию Общества, осуществляет контроль за деятельностью исполнительных органов, за эффективностью системы внутреннего контроля и процессом управления рисками Общества. Совет директоров действует в пределах своей компетенции, определенной Уставом Общества.

Порядок работы Совета директоров определен в Положении о Совете директоров ПАО «ДВМП», утвержденном решением Годового Общего собрания акционеров ПАО «ДВМП» в июне 2014 года.

В отчетном периоде с 01.01.2015 г. по 31.12.2015 г. состоялось 25 заседаний Совета директоров, на которых всего было рассмотрено 205 вопросов повестки дня.

Всего проведено 7 очных и 18 заочных заседаний.

В 2015 году Совет директоров принимал решения по основным вопросам деятельности Общества, а также осуществлял контроль выполнения менеджментом поставленных перед компанией целей, посредством регулярного рассмотрения и обсуждения отчетов Президента о результатах деятельности Общества, а также отчетов о выполнении поручений Совета директоров. Совет директоров утвердил целевые значения ключевых показателей эффективности менеджмента Общества и отчеты об их достижении. В 2015 году Советом директоров был принят ряд важных решений, касающихся формирования исполнительных органов и ряда ключевых назначений, по рекомендации Совета директоров был вынесен на рассмотрение Общего собрания акционеров Устав Общества в новой редакции, который предусматривал значительное расширение полномочий Совета директоров в целях более тщательного контроля совершаемых Обществом и его подкон-

трольными лицами сделок, ключевых назначений, предусмотренных Уставом корпоративных действий. Бюджетный процесс в Обществе также проходил под контролем Совета директоров и бюджет на 2016 год был утвержден в установленный срок.

Совет директоров обеспечивал независимость деятельности внутреннего аудита, осуществлял мониторинг рисков Общества и его Подконтрольных и зависимых лиц. С этой целью Совет директоров ежеквартально рассматривал отчеты Департамента внутреннего аудита, контроля и анализа рисков о проделанной работе, рассматривал и утверждал корпоративные карты существенных рисков по состоянию на соответствующий период, мероприятия по управлению такими рисками.

Важную роль в обеспечении эффективной деятельности Совета директоров в 2015 году играли комитеты, созданные при Совете директоров. Их деятельность заключалась в предварительном рассмотрении вопросов и материалов, выносимых на заседания Совета директоров, подготовке аналитических заключений и предложений, выполнении поручений Совета директоров, разработке проектов, что позволило повысить уровень принятия решений Советом директоров Общества. Цели, задачи, компетенция и порядок работы комитетов определены соответствующими положениями.

¹ С внутренними документами Общества можно ознакомиться на сайте www.fesco.ru в разделе Акционерам и инвесторам (блок - Раскрытие информации).

Комитеты Совета директоров

| Наименование Комитета | Состав Комитетов | |
|--|--|---|
| | 31 декабря 2015 г. | 25 февраля 2016 г. |
| Комитет Совета директоров по аудиту | Грапенгейссер Ханс Густав Якоб (Председатель) Боуд Клайв Денис Каяшев В.А. | А.Н. Потапушин (Председатель) Л. Маммед Заде Д.В. Швец |
| Комитет Совета директоров по кадрам и вознаграждениям | Изосимова Н.В. (Председатель) Каяшев В.А. Магомедов З.Г. Тихонова Т.А. Шайдаев М.М. Швец Д.В. | Л. Маммед Заде (Председатель) М.В. Шайдаев Д.В. Швец В.В. Бакаев |
| Комитет Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам | Шайдаев М.М. (Председатель) Каяшев В.А. Соколов К.А. Швец Д.В. | Д.В. Швец (Председатель) З.Г. Магомедов М.М. Шайдаев Л. Маммед Заде А.А. Борцов |

Правовое и техническое обеспечение проведения заседаний Совета директоров Общества и его комитетов в течение 2015 года осуществляла Секретарь Совета директоров – Красильникова М.В.

Правление является коллегиальным исполнительным органом, осуществляющим руководство текущей деятельностью Общества. Правление действует в пределах своей компетенции и руководствуется в своей деятельности нормами законодательства Российской Федерации, Уставом Общества, Положением о Правлении, решениями Общего собрания акционеров и Совета директоров Общества.

Президент является единоличным исполнительным органом Общества, осуществляющим руководство его текущей деятельностью. Президент избирается Советом директоров Общества.

В своей деятельности Президент подотчетен Общему собранию акционеров и Совету директоров Общества, действует без доверенности от имени Общества

в рамках законодательства Российской Федерации, в соответствии с Уставом Общества, Положением о Президенте ПАО «ДВМП», решениями Общего собрания акционеров и Совета директоров Общества.

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

Внешний аудитор ежегодно выбирается по результатам конкурса в соответствии с законодательством Российской Федерации и проводит независимую проверку финансово-хозяйственной деятельности Общества. Кандидатура аудитора утверждается Общим собранием акционеров.

Аудитором Общества на 2015 год Годовым Общим собранием акционеров было избрано ЗАО «КПМГ».

Департамент внутреннего аудита, контроля и анализа рисков осуществляет функцию внутреннего аудита в целях обеспечения органов управления достоверной и полной информацией о деятельности Общества. Департамент проводит работу, направленную на повышение эффективности и результативности корпоративного управления, бизнес-процессов, снижение затрат, сохранности и рационального использования активов, соблюдения принципов корпоративного управления. Департамент в своей деятельности руководствуется Политикой в области внутреннего аудита ПАО «ДВМП».

Сведения о составе Совета директоров Общества

На начало отчетного года в состав Совета директоров Общества входили следующие лица:

- Алиханов Руслан Шарафеддин оглы
- Боуд Клайв Денис
- Винокуров Александр Семенович
- Грапенгейссер Ханс Густав Якоб
- Донских Андрей Михайлович
- Изосимова Наталья Вадимовна
- Калинин Дмитрий Вячеславович
- Пил Стивен Марк
- Шайдаев Марат Магомедович

На годовом общем собрании акционеров ПАО «ДВМП», которое было проведено 29 июня 2015 года Совет директоров был избран в новом составе:

- Боуд Клайв Денис
- Грапенгейссер Ханс Густав Якоб
- Изосимова Наталья Вадимовна
- Каяшев Владимир Анатольевич
- Магомедов Зиявудин Гаджиевич
- Шайдаев Марат Магомедович
- Швец Дмитрий Владимирович
- Шохин Дмитрий Александрович
- Успенский Андрей Маркович

| | | | | | | | | |
|------------|--|-------------------------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------|--|
| О КОМПАНИИ | ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ | ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА | СТРАТЕГИЯ | ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ | ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ | КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ | РЫНОК КАПИТАЛОВ | КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ МСФО |
|------------|--|-------------------------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------|--|

Информация о членах Совета директоров Общества

Магомедов Зиявудин Гаджиевич

Год рождения 1968.
Председатель Совета директоров.
Член Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам.

Образование.
В 1994 году З.Г. Магомедов окончил экономический факультет Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова по специальности «мировая экономика». Там же в 2000 году получил степень кандидата экономических наук.
Должности, занимаемые в других организациях.
Председатель Совета директоров ООО «Группа «Сумма», Президент Некоммерческого партнерства «Хоккейный клуб «Адмирал».

Успенский Андрей Маркович

Год рождения 1970.
Член Совета директоров до 12.02.2016 года.

Образование.
Андрей Успенский окончил Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова по специальности «Экономист». Имеет степень магистра экономики Российской Экономической Школы. В 2002 году получил степень MBA Чикагской Школы Бизнеса.

Должности, занимаемые в других организациях.
Член Совета директоров НП «Национальная лига управляющих», Член ассоциации НП СПД «Объединение независимых корпоративных директоров», Член Совета директоров ЗАО «НПФ УРАЛСИБ», Член Совета директоров ООО "Уралсиб - Стиль Жизни", Генеральный директор АО "УК УРАЛСИБ", Член Совета директоров, Председатель Правления АО «Управляющая компания УралСиб», Член Совета директоров Саморегулируемая организация «НОУФОР».

Члены Совета директоров Общества акциями ПАО «ДВМП» не владеют, в уставном капитале не участвуют.

Швец Дмитрий Владимирович

Год рождения 1972.
Член Совета директоров
Председатель Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам.
Член Комитета Совета директоров по аудиту.
Член Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям.

Образование.
Дмитрий Швец получил степень MBA в университете Эмори в США, окончил Московский государственный институт международных отношений.
Должности, занимаемые в других организациях.
Глава филиала TPG Capital Russia, член Советов директоров Lenta Ltd., ООО «Лента».

Шайдаев Марат Магомедович

Год рождения 1968.
Вставить ниже: Врио Генерального директора ОАО «ОЗК», Советник Президента ПАО «ДВМП». Член Совета директоров
Член Комитета Совета директоров по стратегии, инвестициям и общим вопросам.
Член Комитета Совета директоров по кадрам и вознаграждениям.

Образование.
Марат Шайдаев окончил Военный краснознаменный институт МО СССР по специальности юрист-правовед, Российскую академию государственной службы при Президенте РФ по специальности «государственное и муниципальное управление».

Должности, занимаемые в других организациях.
Член Советов директоров ряда компаний, в частности, ЗАО «Совфракт-Приморск», ООО «Группа Сумма», ООО «Приморский торговый порт», ОАО «ЯТЭК», ООО «Новороссийский мазутный терминал», ОАО «Новороссийский судоремонтный завод», ОАО «Новороссийский зерновой терминал», , ПАО «Новороссийский Морской Торговый Порт», АО «Открытый Порт Находка», ОАО «ОЗК», ОАО «ИПП», ООО «ПортТранс», ООО «ФескоБункер», ПАО «ТрансКонтейнер», а также член Наблюдательного совета ПАО «Владивостокский морской торговый порт», Председатель Советов директоров ОАО «Новорослесэкспорт», ООО «Новороссийский судоремонтный завод». Advisor to CEO of YATEC.

Каяшев Владимир Анатольевич

Год рождения 1963.
Член Совета директоров.

Образование.
Владимир Каяшев окончил Московский государственный университет экономики, статистики и информатики. Защитил степень доктора экономических наук в Российском государственном гуманитарном университете.

Должности, занимаемые в других организациях.
Председатель Советов директоров ОАО «Московский комитет по науке и технологиям», ООО «Сумма Телеком», ОАО «НЗТ» Член Совета директоров ряда компаний, в том числе ООО «ПортТранс», ПАО «ВМТП», ОАО «ЯТЭК», ПАО «НМТП», ОАО «ОЗК», ООО «БСК», ОАО «ИПП», АО «НЛЭ», ОАО «НСРЗ», ООО «ПТП».

Шохин Дмитрий Александрович

Год рождения 1976.
Член Правления и Вице-президент по правовым и корпоративным вопросам ПАО «ДВМП». Член Совета директоров до 12.02.2016 года.

Образование.
Дмитрий Шохин окончил Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова по специальности «Юриспруденция», а также Университет Дьюк со степенью магистра права (LL.M.). В 2002 году ему была присуждена ученая степень кандидата юридических наук. Дмитрий допущен к юридической практике в Штате Нью-Йорк, США.

Должности, занимаемые в других организациях.
Член Совета директоров ОАО «ЯТЭК», Член Совета директоров ОАО «ОЗК».

В соответствии с критериями, установленными Правилами листинга, из 9 членов Совета директоров по состоянию на 31.12.2015 года 2 являлись независимыми директорами:

- Изосимова Наталья Вадимовна
- Граппенгейсер Ханс Густав Якоб

Боуд Клайв Денис

Год рождения 1943.
Член Совета директоров.

Образование.
Клайв Боуд с отличием окончил юридический университет Мичигана и университет Окленда, имеет степень доктора права.

Должности, занимаемые в других организациях.
Партнер TPG Capital, L.P., член Совета директоров компании Petro Harvester Oil.

Граппенгейссер Ханс Густав Якоб

Год рождения 1978.
Независимый директор.
Член Совета директоров до 12.02.2016 года.

Образование.
Якоб Граппенгейссер окончил Стокгольмскую школу экономики, Королевский Технологический Институт и получил степень MBA в Корнельском университете (США).

Должности, занимаемые в других организациях.
Партнер East Capital, Член Совета директоров В 92, Генеральный директор ООО "Ист Кэпитал" (Москва), Член Совета директоров East Capital Holding.

Изосимова Наталья Вадимовна

Год рождения 1958.
Независимый директор.
Член Совета директоров до 12.02.2016 года.

Образование.
Наталья Изосимова окончила факультет английского языка Московского государственного педагогического университета имени В.Л. Ленина, также имеет диплом OCM (the Oxford School for Coaching and Mentoring).

Должности, занимаемые в других организациях.
Член Правления Компания Talent Tuning, член Совета директоров ООО «Группа «Сумма».

В указанном составе Совет директоров проработал до 12 февраля 2016 года, когда на внеочередном Общем собрании акционеров, произошел ряд изменений и с указанной даты в Совет директоров Общества вошли:

- | | | |
|---|--------------------------------|----------------------------------|
| • Магомедов Зиявудин Гаджиевич – Председатель Совета директоров | • Каяшев Владимир Анатольевич | • Маммед Заде Лейла |
| • Боуд Клайв Денис | • Швец Дмитрий Владимирович | • Потапушин Александр Николаевич |
| • Шайдаев Марат Магомедович | • Бакаев Вячеслав Владимирович | |
| | • Борцов Артур Анатольевич | |

Сведения о коллегиальном исполнительном органе

Коллегиальным исполнительным органом Общества является Правление, которое возглавляет Президент Общества. Компетенция Правления и порядок его работы определен Уставом.

Состав Правления в течение 2015 года менялся несколько раз. По состоянию на 01.01.2015 года в состав Правления входили¹:

- Соколов Константин Анатольевич
- Корчанов Владимир Никодимович
- Мелякин Юрий Иванович
- Исуринс Александрс
- Резвов Николай Андреевич
- Кузовков Константин Валентинович

После ряда изменений, которые происходили в течение 2015 года, по состоянию на 31 декабря 2015 года в состав Правления входили следующие лица:

- Соколов Константин Анатольевич
- Корчанов Владимир Никодимович
- Мелякин Юрий Иванович
- Кузовков Константин Валентинович
- Исуринс Александрс
- Беляков Виктор Николаевич
- Шохин Дмитрий Александрович

С 1 апреля 2016 года Правление ПАО «ДВМП» работает в следующем составе:

- Исуринс Александрс
- Корчанов Владимир Никодимович
- Мелякин Юрий Иванович
- Сахаров Максим Вячеславович
- Шохин Дмитрий Александрович
- Юсупов Заирбек Камильевич

Информация о членах Правления ПАО «ДВМП»



Исурин Александр

Год рождения 1976.
Президент
Председатель и член Правления.

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

Должности, занимаемые в других организациях.
Занимает должности в органах управления в компаниях Группы FESCO.



Корчанов Владимир Никодимович

Год рождения 1964.
Член Правления.
Первый Вице-президент.
Директор Филиала ПАО «ДВМП» в г. Владивосток.

Образование.
Окончил Дальневосточное Высшее инженерное морское училище им. адмирала Г.И. Невельского по специальности инженер-судоводитель и Академию народного хозяйства при Правительстве РФ.

Должности, занимаемые в других организациях.
Член Совета директоров International Paint (East Russia) Limited



Мелякин Юрий Иванович

Год рождения 1959.
Член Правления.
Вице-президент по безопасности.

Образование.
Окончил Тюменскую высшую школу МВД РФ по специальности правоведение, юрист.

Должности, занимаемые в других организациях.
В других организациях должностей не занимает.



Шохин Дмитрий Александрович

Год рождения 1976.
Член Правления.
Вице-президент по правовым и корпоративным вопросам.

Образование.
Окончил Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова по специальности «Юриспруденция», а также Университет Дьюк со степенью магистра права (LL.M.). В 2002 году ему была присуждена ученая степень кандидата юридических наук. Дмитрий допущен к юридической практике в Штате Нью-Йорк, США.

Должности, занимаемые в других организациях.
Член Совета директоров ОАО "ЯТЭК",
Член Совета директоров ОАО "ОЗК".



Сахаров Максим Вячеславович

Год рождения 1982.
Член Правления.
Вице-президент по финансам.

Образование.
Окончил Дальневосточный государственный университет по специальности экономист и Российскую академию народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (финансовый аналитик).

Должности, занимаемые в других организациях.
Занимает должности в органах управления в компаниях Группы FESCO.

Члены Правления Общества акциями ПАО «ДВМП» не владеют, в уставном капитале не участвуют.



Юсупов Заирбек Камильевич

Год рождения 1969.
Член Правления.
Вице-президент по портовому дивизиону член Правления

Образование.
Окончил Дагестанский сельскохозяйственный институт по специальности экономист.

Должности, занимаемые в других организациях.
Генеральный директор ПАО «ВМТП».

На годовом общем собрании акционеров ПАО «ДВМП», состоявшемся 29 июня 2015 года, в состав Ревизионной комиссии были избраны1:

- Вид Татьяна Вильгельмовна

Тимофеева Ирина Анатольевна

Шамкуть Артур Викторович
- Трантин Игорь Борисович

Смирнов Денис Владимирович

Критерии определения и размер вознаграждения (компенсации расходов) лиц, занимающих должности членов Совета директоров, единоличного исполнительного органа общества, членов Правления, выплаченного или выплачиваемого по результатам отчетного года

| | | |
|---|---|---|
| Вознаграждение единоличного исполнительного органа Общества (Президента) и членов Правления производится в раз- мере, порядке и сроки, установленные трудовыми договорами и решениями Совета директоров Общества. | собрания акционеров Общества. Решением Общего собрания акционеров Общества на период исполнения чле- нами Совета директоров своих обязан- ностей может быть установлен общий размер вознаграждений и компенсаций членов Совета директоров, в пределах которого осуществляются конкретные выплаты вознаграждений каждому чле- ну Совета директоров и/или компенси- руются конкретные расходы, связанные с исполнением им функций члена Совета директоров Общества. | вознаграждений и компенсаций Совета директоров, установленного решением Общего собрания акционеров на данный период. Совет директоров не вправе принимать решения о выплате вознаграждений и компенсаций членам Совета директоров, если такие выплаты суммарно с уже произведенными выплатами превышают общий размер вознаграждений и ком- пенсаций Совета директоров Общества, установленный решением Общего собра- ния акционеров на данный период. |
| Порядок выплаты вознаграждения и компенсации расходов членам Совета директоров установлен Положением о Совете директоров ПАО «ДВМП». | Размер вознаграждений и компенса- ций каждого члена Совета директоров определяется в порядке, установленном решением Совета директоров. Сум- марный размер всех вознаграждений и компенсаций членов Совета директоров не может превышать общего размера | В связи с исполнением членами Совета директоров своих функций им могут компенсироваться по решению Совета директоров расходы, связанные с дела- ми Общества. |

| Размер вознаграждения, выплаченного в течение 2015 года членам органов управления ПАО «ДВМП», в тыс. руб. | | | Сумма расходов, компенсированная в течение 2015 года членам органов управления ПАО «ДВМП», в тыс. руб. | |
|---|---|--|--|---|
| Общая сумма выплат | Совет директоров (за выполнение обязанностей члена Совета директоров) | Правление (общая сумма выплат всем членам Правления в 2015 году за выполнение обязанностей членов Правления, а также все виды вознаграждений, полученные ими за выполнение работы по трудовым договорам с Обществом) | Совет директоров | Правление (общая сумма компенсации всем членам Правления в 2015 году) |
| 179 416,286 | 0,0 | 179 416,286 | 0,0 | 0,0 |

Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов по акциям Общества

| | | |
|---|--|---|
| В соответствии с Уставом Общества, решение о выплате дивидендов прини- мается Общим собранием акционеров по рекомендации Совета директоров. Совет директоров дает рекомендации, основы- | ваясь на текущем финансовом и конку- рентном положении Общества, с учетом перспективных планов его развития. | 26 апреля 2016 года Совет директоров ПАО «ДВМП» рекомендовал Общему собранию акционеров не выплачивать (не объявлять) дивиденды по результатам 2015 года. |
|---|--|---|

Контроль за финансово- хозяйственной деятельностью Общества осуществляет Ревизионная комиссия.

1 Сведения обо всех лицах, которые являлись членами Ревизионной комиссии Общества в течение 2015 года указаны в Ежеквартальных отчетах ПАО «ДВМП», размещенных на официальном сайте компании www.fesco.ru

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

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

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

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

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

Правила и мероприятия по снижению рисков были разработаны с целью установления обоснованных предельных значений рисков и механизмов контроля,

а также с целью отслеживания рисков и соблюдения предельных значений как для предупреждения, так и для минимизации рисков в деятельности Компании.

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

Описание существенных рисков

| Фактор риска | Уровень | Изменение | Описание | Управление рисками |
|--|-------------------|--|--|--|
| Финансовые риски | | | | |
| Компания испытывает недостаток ликвидных средств вследствие продолжающегося экономического кризиса, действия международных санкций, введенных против Российской Федерации и государственных банков, а также в результате обслуживания своих долговых обязательств. Возможность Компании обеспечить непрерывность своей деятельности без проведения реструктуризации и / или рефинансирования своей задолженности характеризуется существенной неопределенностью. | Высокий | Оценка финансового риска повысилась | С 2014 г. российская экономика испытывает проблемы в результате падения цены на сырую нефть, обесценивания рубля и введения санкций, ограничивающих доступ российских компаний и российских государственных банков на международные рынки капитала. Экономический кризис в России, сложившаяся геополитическая обстановка в мире, высокая конкуренция на международном рынке грузоперевозок повлекли существенное снижение объемов перевозок Группы и снижение уровня ликвидности в 2015 г. В соответствии с информацией, приведенной в Примечании 2(е) консолидированной финансовой отчетности FESCO за год, закончившийся 31 декабря 2015 г., действие части финансовых соглашений Группы истекает в 2016 г., в связи с чем с учетом других кредитов Группы и обязательств по аренде в 2016 г. ей необходимо выплатить примерно 213 млн долларов США в счет основных сумм и начисленных процентов. Эти факторы оказали существенное негативное влияние на выручку и рентабельность Группы. | Руководство осуществило подробный анализ потоков денежных средств на период с 2016 по 2023 гг. Компания привлекла юридических и финансовых консультантов для детального изучения структуры капитала. Руководство считает, что для обеспечения непрерывной деятельности Группа должна провести реструктуризацию своей задолженности. Группа в настоящее время разрабатывает предложения о согласовании новой структуры капитала и реструктуризации финансовых обязательств, которые планирует направить кредиторам, в том числе держателям еврооблигаций и рублевых облигаций. |
| Общество подвержено риску изменения валютных курсов при осуществлении приобретений и привлечении денежных средств, выраженных в валюте, отличной от рубля. Продолжающаяся девальвация рубля по отношению к доллару США и изменение процентных ставок могут оказать существенное негативное влияние на бизнес Компании, ее финансовое состояние и результаты деятельности | Высокий / средний | Оценка финансового риска осталась на том же уровне | Так как большая часть наших долговых обязательств выражена в долларах США, то значительное обесценивание рубля в 2015 году по отношению к крупнейшим мировым валютам оказало существенное негативное влияние на финансовое состояние Группы. В частности, по данным Центрального банка Российской Федерации («ЦБ РФ»), в 2015 г. по сравнению с 2014 г. в реальном выражении рубль по отношению к доллару США обесценился на 27,7%. По состоянию на 31 марта 2016 г. курс рубля составлял 67,6076 руб. за 1 доллар США. Обесценивание рубля по отношению к иностранным валютам привело к сокращению (и может стать причиной еще большего сокращения) наших возможностей по обслуживанию долговых обязательств, выраженных в иностранной валюте. | Конкретный план реструктуризации будет разрабатываться с кредиторами при содействии внешних финансовых и юридических консультантов. Для дополнительного контроля за своим финансовым состоянием и для сокращения затрат в 2015 г. руководство провело широкомасштабную программу по сокращению затрат, уделив особое внимание затратам на содержание флота и затратам на персонал, а также снижению финансовых рисков и оптимизации капитальных издержек. Помимо этого, Группа выделила определенные непрофильные и неиспользуемые активы, которые могут быть реализованы для оптимизации структуры активов и получения дополнительных денежных средств для финансирования платежей по долгам или выкупов. |
| См. пункт, посвященный фактору риска, связанному с реструктуризацией долга, выше. | | | | |

| Фактор риска | Уровень | Изменение | Описание | Управление рисками |
|--|-----------------|--|---|--|
| Операционные риски | | | | |
| Так как FESCO является судоходной и транспортной компанией, ее основная производственная деятельность, как правило, подвержена повышенному уровню риска, связанного как с безопасностью мореплавания, так и постоянно меняющейся конъюнктурой фрахтового рынка; последняя связана с цикличностью процессов развития мировой экономики, наличием международных торговых соглашений и, соответственно, меняющимся спросом и предложением на морские перевозки. Спрос и предложение на судоходном рынке подвержены влиянию множества факторов, в связи с чем изменения конъюнктуры данного рынка трудно прогнозировать. | Высокий | За истекший год выросла оценка операционного риска | Нестабильность мировой и в особенности российской экономики, а также сложная геополитическая обстановка повлекли в 2015 году значительное снижение спроса на грузовые перевозки и профицит тоннажа транспортного флота, обострение конкуренции на международном рынке и общее снижение объема грузопотоков. | Для минимизации рисков FESCO проводит постоянный мониторинг уровня спроса и предложения на рынке, включая анализ и прогнозирование фрахтовых ставок, принимает меры по повышению качества оказания услуг, включая подготовку квалифицированного персонала, проводит модернизацию контейнерных терминалов, оптимизирует структуру перевозок, совершенствует систему качества управления и контроля. |
| Страновые и региональные риски | | | | |
| FESCO осуществляет свою деятельность как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами. Изменение политической, экономической и финансовой ситуации во всех регионах присутствия может оказать значительное влияние на деятельность Компании. | Высокий | За истекший год выросла оценка странового риска | Нестабильность экономической ситуации в РФ делает ее восприимчивой к таким рискам, как снижение промышленного производства, снижение покупательной способности населения, объемов импорта товаров, что в целом неблагоприятно отражается на объемах оказываемых услуг и доходах Компании. Транспортный флот FESCO осуществляет перевозки грузов по всему миру, включая регионы с нестабильной политической, экономической и криминогенной обстановкой, пиратскими действиями, а также районы со сложными ледовыми условиями, подверженные стихийным бедствиям, которые представляют угрозу навигации. | Компания ведет поиск наиболее перспективных направлений работы, максимально используя конкурентные преимущества специализированного флота для обеспечения перевозок в труднодоступные районы мирового океана с целью получения максимальных доходов, оптимизации всех видов расходов и снижения эксплуатационных и коммерческих рисков. Во избежание определенных внешних рисков, (особенно рисков, связанных с военными действиями), до заключения сделки все районы предстоящей работы флота, включая районы повышенного риска, тщательно изучаются в соответствии с рекомендациями международных судоходных организаций и страховщиков. |
| Правовые и регуляторные риски | | | | |
| Действующая в России правовая система и несовершенство российского законодательства приводят к созданию атмосферы неопределенности в области коммерческой деятельности, что может отразиться на уровне финансового благосостояния Компании. В частности, к ключевым законодательным рискам, связанным с его основной деятельностью, FESCO относит риски налогового, таможенного, валютного регулирования, а также требования по лицензированию. | Средний/ Низкий | Оценка правовых рисков не изменилась | Правовая неопределенность связана, главным образом, с такими факторами как: 1) динамичное развитие российской правовой системы и, как результат, встречающееся несоответствие в нормативных актах; 2) архаичность транспортного законодательства со значительным количеством подзаконных актов, регулирующих отдельные виды перевозок (утверждены Минморфлотом СССР в 60-80-х годах прошлого века), которые по-прежнему не пересмотрены, несмотря на радикальные изменения, произошедшие в последнее время в транспортной отрасли; и 3) несовершенства и недостаточная эффективность действующей в России судебной системы. | Компания строит свою деятельность на основе строгого соответствия действующему законодательству и постоянно отслеживает затрагивающие его изменения. Компания способна оперативно корректировать свою деятельность, а также стремится к конструктивному диалогу с регулирующими органами в вопросах нормативно-правового соответствия. |

РЫНОК КАПИТАЛОВ

Акционерный капитал

По состоянию на 31 декабря 2015 года уставный капитал Общества составил 2 951 250 000 (Два миллиарда девятьсот пятьдесят один миллион двести пятьдесят тысяч) рублей. Уставный капитал Общества разделен на обыкновенные именные бездокументарные акции в количестве 2 951 250 000 (Два миллиарда девятьсот пятьдесят один миллион двести пятьдесят тысяч) штук, номинальной стоимостью 1 (один) рубль каждая.

Все обыкновенные акции Общества имеют одинаковую номинальную стоимость, являются именными бездокументарными и предоставляют ее владельцу – акционеру равные права. В соответствии с Уставом ПАО «ДВМП» Общество вправе разместить дополнительно к размещенным акциям 737 812 500 (Семьсот тридцать семь миллионов восемьсот двенадцать тысяч пятьсот) обыкновенных акций номинальной стоимостью 1 (один) рубль каждая.

Структура акционеров

По состоянию на 31 декабря 2015 года Магомедов З.Г., основной акционер Группы «Сумма», совместно с Группой TPG косвенно контролировали 49,9% акций FESCO. Юридические лица, подконтрольные М. Гарберу, одному из главных акционеров Группы GHP, опосредованно владели 23,8% акций FESCO.

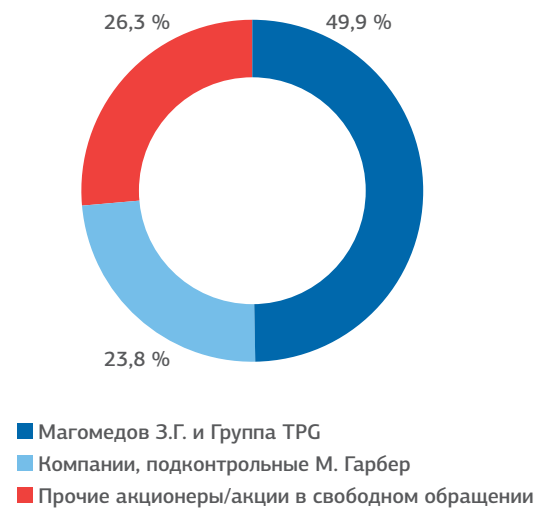
Группа «Сумма» – диверсифицированная частная инвестиционная холдинговая компания, управляющая активами в различных сегментах рынка, включая транспорт и логистику, инфраструктуру, инжиниринг и строительство, нефть и газ, металлы и горное дело, телекоммуникации, сельское хозяйство и коммунальные сети. Персонал компаний, бумаги которых входят в портфель Группы «Сумма», насчитывает более 10 000 человек, работающих в почти 40 регионах России и за рубежом. Группа «Сумма» является стратегическим инвестором, играющим активную роль в операционном управлении портфельных компаний, совершенствовании корпоративного администрирования и управления, повышении финансовой дисциплины, а также в приверженности к проведению социально-ответственной политики. Группа «Сумма» накопила значительный опыт деятельности в качестве оператора инфраструктурных активов в России – в частности, посредством инвестиций в ОАО «Новороссийский морской торговый порт».

Группа TPG – крупная частная инвестиционная структура, под управлением которой находятся активы на общую сумму более 70 млрд долларов. Группа TPG уже в течение многих лет присутствует на рынках Северной Америки, Азии и Европы. За это время она разработала обширный арсенал возможностей для поддержания различных инвестиционных стратегий. Группа TPG накопила большой опыт работы в сегменте государственных и частных инвестиций благодаря многочисленным транзакциям (приобретения за счёт заёмных средств, рекапитализация, отделение бизнеса, инвестиции в расчёте на экономический рост, реструктуризация, создание совместных предприятий). Группа ведёт свой бизнес и в России, осуществляя вложения капитала в отдельные сегменты рынка, включая розничную торговлю, банковскую

сферу, коммерческую недвижимость и транспорт. В числе объектов осуществлённых и текущих российских инвестиций TPG можно упомянуть крупную торговую сеть «Лента», Группу FESCO, а также бизнес-центры «Белая Площадь» и «Белые Сады» – расположенные в центре Москвы офисные комплексы класса "А".

Группа GHP – финансовая группа, которая занимается управлением частными капиталами, вкладывает средства в объекты недвижимости, осуществляет прямые инвестиции, составляет рекомендации по финансовым вопросам и предоставляет консалтинговые услуги в сегменте слияний и поглощений. Группа GHP была образована в 2012 году путём выделения из состава Fleming Family & Partners – глобальной группы компаний, специализирующихся на финансовых услугах и управлении активами. Группа GHP располагает обширным портфелем прямых инвестиций в недвижимость и в другие объекты вложений. Группа накопила большой опыт работы на развивающихся рынках, в том числе в таких сегментах, как металлургия, горнодобывающая промышленность и развитие инфраструктуры.

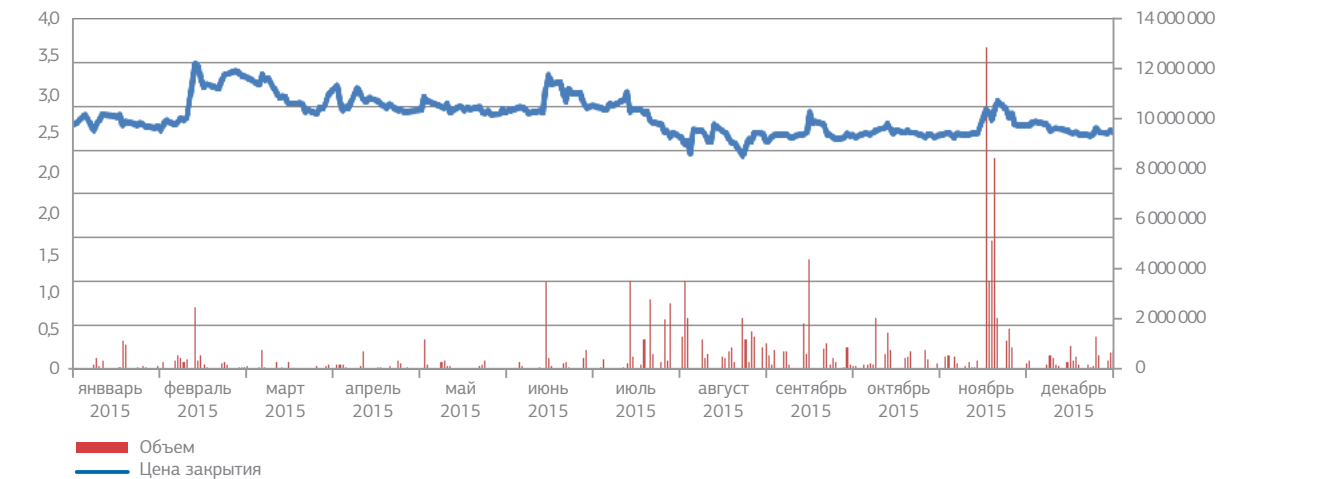
Структура акционерного капитала ПАО «ДВМП»



Динамика котировок акций (ММВБ)

Акции FESCO торгуются на ММВБ, где они включены в котировальный список 2-го уровня (тикер: FESH). Стоимость акций FESCO снизилась с 2,80 руб. по состоянию на 5 января 2015 г. до 2,71 руб. на 30 декабря 2015 г. Капитализация FESCO уменьшилась с 8,26 млрд. рублей (146,9 млн. долл.

США) на начало года до 8,00 млрд. рублей (110,3 млн. долл. США) на конец года. Среднее по году количество бумаг, с которыми совершались операции в течение одного биржевого дня, составил 654 253 акции.



Долговые инструменты

В апреле и мае 2013 г. FESCO разместила на Ирландской фондовой бирже два транша еврооблигаций на сумму \$550 млн. со ставкой 8,00% годовых и сроком погашения в 2018 году, и на сумму \$325 млн. со ставкой 8,75% годовых и сроком погашения в 2020 году. Привлечённые средства направлены на покрытие непогашенной задолженности Компании и на рефинансирование кредита, привлеченного в связи с приобретением пакета акций FESCO в декабре 2012 года. В марте 2015 г. Группа FESCO инициировала тендерное предложение по выкупу двух выпусков своих евробондов (на сумму \$550 млн. со ставкой 8,00% и сроком погашения в 2018 году, и на сумму \$325 млн. со ставкой 8,75% и сроком погашения в 2020 году). В результате общая сумма предъявленных и принятых к выкупу бумаг составила 220 млн. долл. США, в том числе со сроком погашения в 2018 г. – \$129 млн., и со сроком погашения в 2020 г. – \$91 млн. В мае 2013 г. Компания также выпустила рублевые биржевые облигации серии БО-02 на общую сумму 5 млрд. рублей,

со сроком погашения три года и купонной ставкой 10,25%. Данные облигации обращаются на Московской бирже. В апреле 2015 г. Группа FESCO осуществила выкуп биржевых облигаций серии БО-02 на сумму 3,0 млрд. руб. по фиксированной цене, равной 80% от номинальной стоимости. Выкупленные облигации составляют 60% от общего объема выпуска. Общая сумма, направленная на выкуп облигаций, с учётом накопленного купонного дохода, составила 2,5 млрд. рублей. Тендерные предложения, инициированные FESCO, были направлены на своевременное и эффективное использование рыночной ситуации для уменьшения доли заёмных средств. Реализация сделки позволила снизить долговую нагрузку, оптимизировать баланс валют в структуре задолженности Компании и максимизировать акционерную стоимость. В 2015 г. FESCO разместила биржевые облигации серии БО-01 на сумму 5,0 млрд. рублей со сроком погашения в 2018 г., а также заключила сделку РЕПО с международным банком на сумму 44 млн. долл. США под залог еврооблигаций Компании.

Кредитные рейтинги

| Рейтинговое агентство | Рейтинг | Дата |
|-----------------------|---------|---------------|
| Fitch | C | 05.05.2016 г. |
| Standard & Poor's | CC | 04.05.2016 г. |

КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ МСФО

Аудиторский отчет



Акционерное общество «КПМГ»
Пресненская наб., 10
Москва, Россия 123317
Телефон +7 (495) 937 4477
Факс +7 (495) 937 4400/99
Internet www.kpmg.ru

Аудиторское заключение

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

Мы провели аудит прилагаемой 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 2015 года и консолидированных отчетов о прибылях и убытках, прочем совокупном доходе, изменениях в капитале и движении денежных средств за 2015 год, а также пояснений, состоящих из краткого обзора основных положений учетной политики и прочей пояснительной информации.

Ответственность руководства аудируемого лица за консолидированную финансовую отчетность

Руководство аудируемого лица несет ответственность за составление и достоверность данной консолидированной финансовой отчетности в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности, и за внутренний контроль, который руководство считает необходимым для составления консолидированной финансовой отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

Ответственность аудиторов

Наша ответственность заключается в выражении мнения о достоверности данной консолидированной финансовой отчетности на основе проведенного нами аудита. Мы провели аудит в соответствии с российскими федеральными стандартами аудиторской деятельности и Международными стандартами аудита. Данные стандарты требуют соблюдения этических норм, а также планирования и проведения аудита таким образом, чтобы получить достаточную уверенность в том, что консолидированная финансовая отчетность не содержит существенных искажений.

Аудит включает проведение процедур, направленных на получение аудиторских доказательств, подтверждающих числовые показатели в консолидированной финансовой отчетности и раскрытие в ней информации.

Аудируемое лицо: Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство». Зарегистрировано на основании постановления Главы Администрации Фрунзенского района города Владивостока (Приморский регион). Свидетельство от 3 декабря 1992 года № 497-АОО.
Внесено в Единый государственный реестр юридических лиц Межрайонной инспекцией Министерства Российской Федерации по налогам и сборам по городу Владивостоку за № 1022502258127-28 декабря 2007 года. Свидетельство серии 25 № 022932-105. 115035, Российская Федерация, г. Москва, ул. Садовническая, 75.

Независимый аудитор: АО «КПМГ», компания, зарегистрированная в соответствии с законодательством Российской Федерации, член сети независимых фирм КПМГ, входящих в ассоциацию KPMG International Cooperative ("KPMG International"), зарегистрированную по законодательству Швейцарии. Зарегистрировано Московской регистрационной палатой. Свидетельство от 25 мая 1992 года № 011-585.
Внесено в Единый государственный реестр юридических лиц Межрайонной инспекцией Министерства Российской Федерации по налогам и сборам № 39 по городу Москве за № 1027700125628-13 августа 2002 года. Свидетельство серии 77 № 005721432.
Член Саморегулируемой организации аудиторов «Аудиторская палата России» (Ассоциация). Основной регистрационный номер записи в государственном реестре аудиторов и аудиторских организаций 10301000804.



Аудиторское заключение

Выбор процедур зависит от профессионального суждения аудитора, включая оценку рисков существенного искажения консолидированной финансовой отчетности вследствие недобросовестных действий или ошибок. В процессе оценки этих рисков аудитор рассматривает систему внутреннего контроля за составлением и достоверностью консолидированной финансовой отчетности, чтобы разработать аудиторские процедуры, соответствующие обстоятельствам, но не с целью выражения мнения об эффективности внутреннего контроля. Аудит также включает оценку надлежащего характера применяемой учетной политики и обоснованности бухгалтерских оценок, сделанных руководством, а также оценку представления консолидированной финансовой отчетности в целом.

Мы полагаем, что полученные нами аудиторские доказательства являются достаточными и надлежащими для выражения нашего мнения с оговоркой о достоверности данной консолидированной финансовой отчетности.

Основание для выражения мнения с оговоркой

Как описано в пояснении 14, Группа отложила признание прибыли, полученной по операциям выкупа еврооблигаций в апреле и мае 2015 года, в сумме 5 393 млн.руб. и включила ее в состав прочих долгосрочных обязательств. Если бы данная прибыль была учтена в соответствии с требованиями Международного стандарта финансовой отчетности (IAS) 39 «Финансовые инструменты: признание и оценка», это привело бы к уменьшению долгосрочных обязательств и увеличению капитала по состоянию на 31 декабря 2015 года на 5 393 млн.руб. и увеличению прибыли за 2015 год на 5 393 млн.руб.

Мнение с оговоркой

По нашему мнению, за исключением влияния обстоятельства, изложенного в разделе «Основание для выражения мнения с оговоркой», консолидированная финансовая отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение Группы по состоянию на 31 декабря 2015 года, а также ее финансовые результаты и движение денежных средств за 2015 год в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности.

Важные обстоятельства

Не изменяя нашего мнения, мы обращаем внимание на примечание 2(е) к консолидированной финансовой отчетности, в котором изложено, что Группа понесла чистый убыток в сумме 11 525 млн.руб. за год, закончившийся 31 декабря 2015 года, и по состоянию на указанную дату ее краткосрочные обязательства превышали оборотные активы на 6 709 млн.руб. Эти условия, наряду с прочими обстоятельствами, изложенными в примечании 2(е), указывают на наличие существенной неопределенности, которая может вызвать значительные сомнения в способности Группы продолжать свою деятельность непрерывно.



28 апреля 2016
Москва, Российская Федерация

| |
|--|
| О КОМПАНИИ |
| ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ |
| ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА |
| СТРАТЕГИЯ |
| ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ |
| ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ |
| КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ |
| РЫНОК КАПИТАЛОВ |
| КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ МСФО |

Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство» и дочерние предприятия

Консолидированный отчет о финансовом положении на 31 декабря 2015 года

| млн. руб. | Пояснение | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|-----------|----------------------|----------------------|
| АКТИВЫ | | | |
| Внеоборотные активы | | | |
| Флот | 5 | 5 646 | 5 152 |
| Подвижной состав | 6 | 9 437 | 10 224 |
| Прочие основные средства | 7 | 12 604 | 12 452 |
| Гудвилл | 4 | 6 466 | 6 413 |
| Инвестиции в ассоциированные и совместные предприятия | 8 | 13 155 | 12 904 |
| Прочие внеоборотные активы | 9 | 1 479 | 9 695 |
| Итого внеоборотных активов | | 48 787 | 56 840 |
| Оборотные активы | | | |
| Запасы | 10 | 977 | 2 336 |
| Дебиторская задолженность | 11 | 5 763 | 8 997 |
| Предоплата по налогу на прибыль | | 580 | 328 |
| Прочие оборотные активы | | 14 | 132 |
| Денежные средства и их эквиваленты | 12 | 2 636 | 3 723 |
| Итого оборотных активов | | 9 970 | 15 515 |
| Итого активов | | 58 757 | 72 355 |
| КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА | | | |
| Капитал | 16 | | |
| Акционерный капитал | | 2 951 | 2 951 |
| Эмиссионный доход | | 23 697 | 23 697 |
| Непокрытый убыток | | (19 322) | (7 715) |
| Резервы | | (31 084) | (19 222) |
| Итого капитала, принадлежащего собственникам Компании | | (23 758) | (289) |
| Доли неконтролирующих участников | | 454 | 242 |
| Всего капитала | | (23 304) | (47) |
| Долгосрочные обязательства | | | |
| Долгосрочные займы и обязательства по операциям финансовой аренды | 14 | 56 320 | 60 077 |
| Отложенное налоговое обязательство | 15 | 798 | 677 |
| Прочие долгосрочные обязательства | 14 | 8 264 | 408 |
| Итого долгосрочных обязательств | | 65 382 | 61 162 |
| Краткосрочные обязательства | | | |
| Кредиторская задолженность | 13 | 6 621 | 8 439 |
| Задолженность по налогу на прибыль | | 41 | 99 |
| Краткосрочные займы и обязательства по операциям финансовой аренды | 14 | 10 017 | 2 702 |
| Итого краткосрочных обязательств | | 16 679 | 11 240 |
| Итого обязательств | | 82 061 | 72 402 |
| Итого капитала и обязательств | | 58 757 | 72 355 |

А.И. Исурин, Президент

М.В. Сахаров, Вице-президент по финансам

Дата: 28 апреля 2016 года

Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство» и дочерние предприятия

Consolidated Statement of Profit or Loss for the year ended 31 December 2015

| млн. руб. | Пояснение | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|-----------|----------------------|----------------------|
| Выручка | 18 | 41 645 | 42 787 |
| Операционные расходы | 19 | (30 211) | (31 419) |
| Валовая прибыль до учета амортизации | | 11 434 | 11 368 |
| Амортизация | 5,6,7 | (2 849) | (2 787) |
| Административные расходы | 20 | (4 869) | (4 902) |
| Обесценение прочих активов | 21 | (802) | (3 085) |
| Обесценение гудвилла | | - | (2 218) |
| Прочие доходы и расходы, нетто | | 484 | 154 |
| Прибыль/(убыток) от операционной деятельности | | 3 639 | (1 470) |
| Процентные расходы | | (5 828) | (4 343) |
| Прибыль /(убыток) по курсовым разницам | | 1 995 | (1 253) |
| Прочие не операционные расходы | 22 | (533) | (327) |
| Прочие финансовые (расходы)/доходы, нетто | | (9 956) | 339 |
| Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия | 8 | 483 | 1 152 |
| Убыток до налогообложения | | (10 441) | (5 902) |
| Расходы по налогу на прибыль | 15 | (1 084) | (303) |
| Убыток за год | | (11 525) | (6 205) |
| Причитающиеся: | | | |
| Акционерам Компании | | (11 616) | (6 294) |
| Держателям неконтролирующих долей участия | | 91 | 89 |
| Убыток на акцию (в рублях) | 23 | (3,94) | (2,13) |

Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство» и дочерние предприятия

Консолидированный отчет о прочем совокупном доходе за год, закончившийся 31 декабря 2015 года

| млн. руб. | 2015 | 2014 |
|---|----------|----------|
| Убыток за год | (11 525) | (6 205) |
| Прочий совокупный убыток | | |
| Статьи, которые не будут впоследствии реклассифицированы в состав прибыли или убытка: | | |
| Влияние пересчета валют | (11 825) | (14 202) |
| Выбытие резерва по переоценке | - | (478) |
| Переоценка флота | (26) | 16 |
| Начисление отложенного налога при переоценке флота | 5 | (3) |
| Прочий совокупный убыток за год | (11 846) | (14 667) |
| Общий совокупный убыток за год | (23 371) | (20 872) |
| Общий совокупный убыток, причитающийся: | | |
| Акционерам Компании | (23 469) | (20 961) |
| Держателям неконтролирующих долей участия | 98 | 89 |

Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство» и дочерние предприятия

Консолидированный отчет об изменениях в капитале за год, закончившийся 31 декабря 2015 года

| млн. руб. | Капитал, принадлежащий собственникам Компании | | | | | | Часть, принадлежащая держателям неконтролирующих долей участия | Итого капитала |
|--|---|-------------------------------|--------------------------|----------------------|---|----------|--|----------------|
| | Акционерный капитал (Поясн. 16) | Эмиссионный доход (Поясн. 16) | Нераспределенная прибыль | Резерв по переоценке | Резерв накопленных курсовых разниц при пересчете из другой валюты | Итого | | |
| Остаток на 1 января 2014 года | 2 951 | 23 697 | (1 479) | 360 | (4 857) | 20 672 | 335 | 21 007 |
| Убыток за год | | | | | | | | |
| Прочий совокупный убыток | | | | | | | | |
| Влияние пересчета валют | - | - | (6 294) | - | - | (6 294) | 89 | (6 205) |
| Переоценка флота за вычетом отложенного налога | - | - | - | 191 | (14 393) | (14 202) | - | (14 202) |
| Высвобождение резерва по переоценке | - | - | 58 | (58) | - | - | - | - |
| Выбытие резерва по переоценке | - | - | - | (478) | - | (478) | - | (478) |
| Итого прочий совокупный убыток | - | - | 58 | (332) | (14 393) | (14 667) | - | (14 667) |
| Общий совокупный убыток за год | - | - | (6 236) | (332) | (14 393) | (20 961) | 89 | (20 872) |
| Операции с собственниками, отраженные непосредственно в составе капитала | | | | | | | | |
| Приобретение неконтролирующих долей без изменения контроля | - | - | - | - | - | - | (182) | (182) |
| Итого по операциям с собственниками | - | - | - | - | - | - | (182) | (182) |
| Остаток на 31 декабря 2014 года | 2 951 | 23 697 | (7 715) | 28 | (19 250) | (289) | 242 | (47) |

Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство» и дочерние предприятия

Консолидированный отчет о движении денежных средств за год, закончившийся 31 декабря 2015 года

| млн. руб. | 2015 | 2014 |
|--|----------|---------|
| Денежные средства от операционной деятельности | | |
| Убыток за год | (11 525) | (6 205) |
| Корректировки: | | |
| Амортизация | 2 849 | 2 787 |
| Убытки от обесценения | 802 | 5 303 |
| (Прибыль)/убыток от реализации основных средств | (575) | 70 |
| (Прибыль)/убыток по курсовым разницам | (1 995) | 1 253 |
| Чистые финансовые расходы | 15 784 | 4 021 |
| Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия | (483) | (1 152) |
| Налог на прибыль | 1 084 | 303 |
| Прочие доходы и расходы | - | 47 |
| Денежные средства от операционной деятельности до учета изменений в оборотном капитале и резервах | 5 941 | 6 427 |
| Изменение запасов | 1 359 | (1 359) |
| Изменение торговой и прочей дебиторской задолженности | 3 234 | (3 867) |
| Изменение торговой и прочей кредиторской задолженности | (2 101) | 4 001 |
| Денежные средства от операционной деятельности до уплаты налога на прибыль | 8 433 | 5 202 |
| Налог на прибыль уплаченный | (1 185) | (1 141) |
| Денежные средства от операционной деятельности, нетто | 7 248 | 4 061 |

Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство» и дочерние предприятия

Консолидированный отчет о движении денежных средств за год, закончившийся 31 декабря 2015 года
(Продолжение)

| млн. руб. | Поясн. | 2015 | 2014 |
|--|--------|---------|---------|
| Денежные средства от инвестиционной деятельности | | | |
| Расходы на приобретение флота | 5 | - | (321) |
| Расходы на прочие основные средства | 6,7 | (986) | (2 248) |
| Расходы на ремонт в сухих доках | 5 | (164) | (163) |
| Выручка от продажи судов | 5 | - | 294 |
| Выручка от продажи прочих основных средств | | 674 | 168 |
| Денежные средства на счетах проданных дочерних предприятий | | - | (15) |
| (Приобретение)/продажа инвестиций | | (16) | 6 |
| Дивиденды полученные | | 201 | 395 |
| Займы выданные | | - | (6) |
| Краткосрочные займы/инвестиции полученные | | - | 17 |
| Поступления по операциям финансовой аренды | | 133 | 97 |
| Проценты полученные | | 107 | 208 |
| Денежные средства, использованные в инвестиционной деятельности, нетто | | (51) | (1 568) |
| Денежные средства от финансовой деятельности | | | |
| Получение кредитов и займов | | 10 854 | 7 080 |
| Выпуск облигаций | | 5 733 | - |
| Погашение кредитов и займов | | (8 982) | (9 739) |
| Погашение облигаций | | (8 585) | - |
| Проценты и комиссии уплаченные | | (5 498) | (4 132) |
| Движение денежных средств ограниченного пользования | | (542) | - |
| Приобретение неконтролирующих долей | | - | (26) |
| Денежные средства, использованные в финансовой деятельности, нетто | | (7 020) | (6 817) |
| Влияние изменений валютных курсов на денежные средства и их эквиваленты | | (1 264) | 1 784 |
| Чистое уменьшение денежных средств и их эквивалентов | | (1 087) | (2 540) |
| Денежные средства и их эквиваленты на 1 января | | 3 723 | 6 263 |
| Денежные средства и их эквиваленты на 31 декабря | 12 | 2 636 | 3 723 |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

1. Организация и направления деятельности

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

Промежуточными материнскими компаниями Группы являются несколько компаний, зарегистрированных в республике Кипр, и г-н Зиявудин Магомедов считается конечной контролирующей стороной Компании.

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

2. Принципы подготовки 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».

Компания также подготовила консолидированную отчетность Группы в валюте представления – доллары США.

Подготовка консолидированной финансовой отчетности требует использования некоторых важных бухгалтерских расчетных оценок. Руководство также должно использовать свое профессиональное суждение при выборе и применении учетных политик. Области, в значительной степени связанные с профессиональными суждениями, или области, в которых расчетные оценки имеют существенное значение для финансовой отчетности, представлены в пояснении 2(с).

Существенные положения учетной политики, принятые Группой, применялись последовательно с положениями предыдущего периода, принимая во внимание новые и пересмотренные стандарты, обязательные к применению с 01 января 2015 года. Применение новых и пересмотренных стандартов не оказало существенного влияния на консолидированную финансовую отчетность Группы.

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.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

(b) Принципы консолидации

Настоящая финансовая отчетность включает отчетность ПАО «ДВМП» и его дочерних предприятий. Основные дочерние предприятия Группы:

| Наименование компании | Страна регистрации | Доля участия на 31 декабря 2015 | 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 |
| Pacific Conlease Company Limited | Кипр | 100% | Владение контейнерами |
| Carmina Maritime Ltd | Маршалловы острова | 100% | Владение морскими судами |
| Udarnik Maritime Ltd. | Маршалловы острова | 100% | Владение морскими судами |
| Marline 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 |
| FESCO Lines China, Co., Ltd. | Китай | 100% | Агентирование флота |
| ООО «Фирма «Трансгарант» | Россия | 100% | Холдинговая компания группы по оказанию транспортных услуг |
| ООО «ФИТ» | Россия | 100% | Транспортно-экспедиционные услуги |
| ПАО «ВМТП» | Россия | 98% | Коммерческий порт |
| ООО «Дальрефтранс» | Россия | 100% | Транспортно-экспедиционные услуги |
| FESCO Lines Hong Kong Limited | Китай | 100% | Агентирование флота |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| Наименование компании | Страна регистрации | Доля участия на 31 декабря 2015 | Вид деятельности |
|--|-------------------------------|--|---|
| Arctic Ocean International Limited | БВО | 100% | Корпоративные услуги Владение долей в ПАО |
| Valsta Ltd | Кипр | 100% | «Трансконтейнер» Держатель |
| Far East Capital Limited S.A. | Люксембург | 100% | еврооблигаций |
| Fesco Lines Korea Co., Ltd | Южная Корея | 100% | Агентирование флота |
| FESCO Lines Management Limited | Гонконг | 100% | Управление финансами |
| FESCO Ocean Management Limited | Кипр | 100% | Грузоперевозки |
| FESCO Integrated Transport North America INC. | США | 100% | Услуги контейнерного экспедирования |
| Remono Shipping Company Limited | Кипр | 100% | Экспедиционное агентство |

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.

Определенные дочерние, ассоциированные и совместные предприятия, которые ни по отдельности, ни вместе не являются существенными для результатов, движения денежных средств или финансового положения Группы, не консолидируются. Такие инвестиции отражаются как инвестиции, имеющиеся в наличии для продажи, по справедливой стоимости в соответствии с оценками руководства. Если невозможно надежно оценить справедливую стоимость, она отражается по исторической стоимости за вычетом соответствующего обесценения.

Совместные и ассоциированные предприятия (объекты инвестирования, учитываемые методом долевого участия).

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. 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,

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

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.

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.

- (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 5,6,7;
2. Определение справедливой стоимости флота Группы, см. пояснение 5;
3. Обесценение прочих активов, см. пояснение 9;
4. Допущение непрерывности деятельности, см. пояснение 2 (е);
5. Признание прибыли / (убытка) от прекращения признания финансовых обязательств, см. пояснение 14.

- (d) Сегментная отчетность

Группа имеет пять операционных сегментов: морской дивизион (оперирование на международном уровне), линейно-логистический дивизион, железнодорожный дивизион (оперирование в России и других странах СНГ), деятельность по предоставлению портовых услуг и услуги по бункеровке. Сегментный анализ включен в пояснение 17.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

(е) Принцип непрерывности деятельности

Начиная с 2014 года российская экономика была подвержена влиянию большого количества негативных явлений: падение цен на нефть, ослабление рубля и санкции, ограничение доступа российских компаний и банков к международным рынкам капитала. Объем рынка контейнерных перевозок (по грузным контейнерам) упал на 9% в среднем в год за 2013-2015 гг., при этом падение в Дальневосточном регионе демонстрировало самый большой спад среди трех регионов. Указанные факторы оказали существенное негативное влияние на объем выручки и доходность Группы и привели к чистому убытку за 2015 год в сумме 11 525 млн.руб. и отрицательным оборотным активам в сумме 6 709 млн.руб. по состоянию на 31 декабря 2015 года.

Часть кредитных обязательств Группы, включая кредиты и займы и обязательства по финансовой аренде, в сумме 15 552 млн.руб. подлежит погашению в течение 2016 года. В связи с этим руководство ожидает, что Группа может испытывать недостаток ликвидности во второй половине 2016 года и не сможет погасить свои обязательства в установленные сроки. Руководство провело подробный анализ денежных потоков за период с 2016 по 2023 годы с целью определения способности Группы обслуживать свои текущие кредитные обязательства в течение следующих 12 месяцев.

С учетом текущей рыночной ситуации и прогнозов ее динамики руководство полагает, что необходимо проведение реструктуризации кредитного портфеля Группы с целью обеспечения возможности Группы обслуживать свои кредитные обязательства. В результате в ближайшей перспективе Группа планирует вступить в переговоры с держателями российских облигаций и еврооблигаций, а также остальными кредиторами с целью согласования приемлемой для всех стратегии решения вопросов ликвидности. Несмотря на то, что у Группы отсутствует четкий план реструктуризации, руководство полагает, что решение вопроса ликвидности может быть достигнуто с помощью комбинации, в числе прочего, следующих вариантов реструктуризации: пролонгации срока погашения кредитных обязательств, которые подлежат погашению в течение следующих 12 месяцев; а также пролонгации срока частичных погашений по тем кредитным обязательствам, которые предполагают такое погашение; списание или капитализация текущих процентных платежей; пролонгация, снижение и/или конвертация некоторых будущих платежей. Процесс переговоров будет проходить в рамках принятой международной практики и сопровождаться помощью внешних консультантов.

Начиная с 2015 года действия руководства были нацелены на оптимизацию операционных затрат морского дивизиона и затрат на персонал, конвертацию ставок по погрузочно-разгрузочным работам из рублей в доллары США в портовом дивизионе и оптимизация капитальных затрат. Это позволило Группе частично снизить эффект падения показателя EBITDA в результате общего падения рынка. Программы по оптимизации затрат продолжают проводиться в 2016 году и далее и ожидается, что они приведут к росту общего показателя EBITDA Группы в целом. Руководство также ожидает восстановления рынка контейнерных перевозок в 2016-2023 годах и как следствие роста объемов перевозок и ставок по ним, что окажет положительное влияние на финансовые показатели Группы. В дополнение вышеуказанному, Группа идентифицировала определенные неоперационные активы, которые могут быть реализованы с целью привлечения средств для погашения или выкупа долговых обязательств. Указанные шаги позволят Группе обеспечить достаточный уровень притока денежных средств для обслуживания долговых обязательств начиная с 2018 года. Прогноз руководства не включает оценку возможности Группы погасить основные суммы долга по облигациям и кредитам и займам в рамках пролонгированных сроков погашения.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

В случае, если не будет достигнута договоренность с кредиторами по указанным выше вопросам реструктуризации, Группа может столкнуться с невозможностью обслуживать свои долговые обязательства в течение следующих 12 месяцев. Данная ситуация указывает на наличие существенной неопределенности, которая может вызвать значительные сомнения в способности Группы продолжать свою деятельность непрерывно.

Однако руководство полагает, основываясь на имеющихся прецедентах, что с учетом положительных показателей свободного денежного потока (без учета расходов на обслуживание долговых обязательств) и несмотря на повышенный уровень долговой нагрузки, что Группа будет способна реструктурировать свои долговые обязательства. На основании этого руководство считает, что сможет достичь соглашения с кредиторами, и как следствие данная консолидированная финансовая отчетность подготовлена на основе допущения о непрерывности деятельности. Данная консолидированная финансовая отчетность не включает в себя корректировки, которые возможно были бы необходимы в случае, если допущение непрерывности деятельности неприменимо.

3. Учетная политика

(а) 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 2015 года: 1 долл. США = 72.8827 руб. (на 31 декабря 2014 года 1 долл. США = 56.2584 руб.)

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

Флот

Флот отражается в разрезе отдельных судов по рыночной стоимости в соответствии с оценкой независимых профессиональных оценщиков и расчетами ценности использования.

Любая накопленная амортизация на дату переоценки исключается против балансовой стоимости актива, и чистая сумма пересчитывается до переоцененной суммы актива. Переоценка проводится ежегодно.

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

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

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

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.

Последующие расходы

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 флота

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.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

Амортизация прочих основных средств

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%. |

Активы, полученные по договору финансовой аренды, амортизируются в соответствии с амортизационной политикой, применяемой в отношении собственных активов, в течение наименьшего из двух сроков: срока полезной службы актива или срока аренды. Амортизация на землю не начисляется.

Остаточная стоимость

Остаточная стоимость актива представляет собой расчетную оценку суммы, которую Группа могла бы выручить от продажи актива в настоящее время (после вычета расчетных затрат на продажу), если бы актив в настоящее время был в состоянии, ожидаемом к концу срока его полезного использования. Остаточная стоимость актива равна нулю, если Группа планирует использовать актив до окончания срока его физического срока эксплуатации. Остаточная стоимость активов и сроки полезного использования пересматриваются и при необходимости корректируются на каждую отчетную дату.

(b) Обесценение нефинансовых активов

Балансовая стоимость нефинансовых активов Группы, отличных от запасов и отложенных налоговых активов, анализируется на каждую отчетную дату на предмет признаков существенного обесценения. В случае наличия таких признаков оценивается возмещаемая стоимость. Для гудвилла и нематериальных активов, имеющих неограниченные сроки полезного использования или еще не готовых к эксплуатации, возмещаемая стоимость определяется на каждую отчетную дату.

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

Обесценение активов признается в том случае, если их балансовая стоимость или стоимость их части, генерирующей денежные потоки, превышает возмещаемую стоимость. Убыток от обесценения признается в отчете о прибылях и убытках, за исключением случая, когда он сторнирует ранее проведенную оценку, отраженную в составе собственного капитала. В таком случае он признается в составе собственного капитала.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

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.

Убыток от обесценения гудвилла не сторнируется. Убытки от обесценения прочих активов, 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.

(с) Ремонт судов в сухом доке и промежуточное освидетельствование судов

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.

(d) 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.

(е) Признание выручки

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.

Группа признает выручку методом начисления по справедливой стоимости возмещения, полученного или подлежащего получению. Выручка признается в отчете о прибылях и убытках за вычетом НДС и скидок.

Фрахтование и отфрахтование судов

Выручка от оказания услуг признается в отчете о прибыли и убытках пропорционально степени завершенности операции на отчетную дату. Степень завершенности работ определяется с использованием данных о фактическом количестве дней, затраченных на оказание услуг, от общего расчетного количества дней, запланированных на конкретный

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

маршрут перевозок. Расчетные убытки по незавершенной транспортировке признаются, когда факт возникновения таких убытков становится очевидным.

Вознаграждение за выполнение функций транспортного агента

В определенных случаях Группа выступает в роли юридического посредника для транспортных организаций и оплачивает транспортные расходы от имени своих клиентов. Эти расходы, возмещаемые клиентами Группы, не включаются в состав выручки от реализации или себестоимости реализованной продукции. Таким образом, в качестве выручки от реализации отражается только получаемое Группой вознаграждение за посреднические услуги. Дебиторская задолженность и обязательства, возникающие в связи с такой деятельностью, отражаются как дебиторская и кредиторская задолженность.

Транспортные услуги (операторские перевозки)

Группа также оказывает услуги по организации перевозок и иные аналогичные услуги для клиентов, используя собственные или арендованные вагоны. Как правило, стоимость транспортных услуг, взимаемую ОАО «Российские железные дороги», выставляется клиенту (Компания выступает в качестве агента). Выручка Компании по данному виду деятельности представляет из себя вознаграждение за операторские перевозки.

Себестоимость реализованной продукции для этого вида деятельности включает стоимость перевозки пустых вагонов (стоимость таких услуг клиенты не возмещают), амортизацию, затраты на ремонт и техобслуживание собственных и арендуемых вагонов.

Выручка от оказания портовых и погрузочно-разгрузочных услуг

Портовые и погрузочно-разгрузочные услуги представляют собой выполнение погрузочно-разгрузочных работ и складских операций. Выручка от оказания услуг признается в отчете о прибылях и убытках пропорционально степени завершенности работ на отчетную дату. Стадия завершенности работ оценивается на основании обзора выполненных работ.

Выручка от сдачи имущества в аренду

Выручка Группы от сдачи имущества в аренду по договорам операционной аренды признается равномерно на протяжении всего срока действия соответствующих договоров.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

(f) Классификация финансовых активов

Непроизводные финансовые инструменты

В состав непроизводных финансовых инструментов входят инвестиции в капитал (долевые ценные бумаги) и долговые ценные бумаги, торговая и прочая дебиторская задолженность, денежные средства и их эквиваленты.

Непроизводные финансовые инструменты первоначально признаются по справедливой стоимости плюс – для инструментов, не оцениваемых по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка за период, – все затраты, относящиеся непосредственно к совершению сделки. После первоначального признания непроизводные финансовые инструменты учитываются в порядке, описанном ниже.

Денежные средства и их эквиваленты включают остатки денежных средств и депозиты до востребования. В целях подготовки отчета о движении денежных средств банковские овердрафты, подлежащие оплате по требованию и представляющие собой неотъемлемую часть системы управления денежными потоками Группы, включаются в состав денежных средств и их эквивалентов. Порядок отражения в учете финансовых доходов и расходов рассматривается в пояснении 3(t).

Инвестиции, удерживаемые до срока погашения

Если Группа намерена и имеет возможность владеть долговыми ценными бумагами до наступления срока их погашения, такие инвестиции классифицируются как удерживаемые до срока погашения. Данные инвестиции отражаются по амортизированной стоимости по методу эффективной ставки процента за вычетом убытков от обесценения.

Финансовые активы, имеющиеся в наличии для продажи

Инвестиции Группы в долевые и некоторые долговые ценные бумаги классифицируются как финансовые активы, имеющиеся в наличии для продажи. После первоначального признания они оцениваются по справедливой стоимости, а изменения их стоимости, кроме убытков от обесценения и прибылей и убытков по курсовым разницам по монетарным активам, имеющимся в наличии для продажи, признаются непосредственно в составе капитала. При прекращении признания финансового вложения накопленные прибыль или убыток, отраженные в составе капитала, переносятся в отчет о прибылях и убытках.

Прочие финансовые активы

Прочие непроизводные финансовые инструменты оцениваются по амортизированной стоимости по методу эффективной ставки процента за вычетом убытков от обесценения. Инвестиции в долевые ценные бумаги, не имеющие биржевых котировок, в основном оцениваются с использованием таких методов, как анализ дисконтированных денежных потоков, модели ценообразования опционов и сравнение с другими аналогичными сделками и инструментами. В тех случаях, когда оценить справедливую стоимость с достаточной степенью точности иными способами невозможно, инвестиции отражаются по фактической стоимости за вычетом убытков от обесценения.

Прекращение признания финансовых активов

Группа прекращает признание финансового актива только в тех случаях, когда истекают ее договорные права на получение денежных средств от актива или она передает актив и все риски и выгоды, связанные с правом собственности на него, другому лицу.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

(g) Финансовые обязательства и долевыми инструментами, выпущенные Компанией

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 Группой, 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.

Компания прекращает признание финансовых обязательств в тех и только в тех случаях, когда обязанности Группы выполнены, аннулированы или утратили силу.

(h) Обесценение финансовых активов

Оценка финансового актива проводится на каждую отчетную дату с целью выявления объективных признаков обесценения. Обесценение финансового актива признается при наличии объективных доказательств того, что одно или несколько произошедших событий отрицательно повлияли на расчетную величину будущих потоков денежных средств от использования такого актива.

Убыток от обесценения финансового актива, учитываемого по амортизированной стоимости, определяется как разница между его балансовой стоимостью и приведенной стоимостью расчетных будущих потоков денежных средств, дисконтированных с применением первоначальной эффективной ставки процента. Убыток от обесценения финансового актива, имеющегося в наличии для продажи, определяется исходя из его справедливой стоимости.

Финансовые активы, существенные по отдельности, проходят проверку на предмет обесценения в индивидуальном порядке. Остальные финансовые активы оцениваются в совокупности по группам, обладающим сходными характеристиками кредитного риска.

Все убытки от обесценения признаются в отчете о прибылях и убытках. Накопленный убыток от обесценения финансового актива, имеющегося в наличии для продажи, ранее признанный в составе капитала, переносится в отчет о прибылях и убытках.

Убыток от обесценения сторнируется в том случае, если после отражения убытка произошло событие, повлекшее за собой последующее увеличение возмещаемой величины. В отношении финансовых активов, отраженных по амортизированной стоимости, и финансовых активов, имеющихся в наличии для продажи и представляющих собой долговые ценные бумаги, сторнированные суммы обесценения признаются в отчете о прибылях и убытках. Сторнирование убытков от обесценения финансовых активов, имеющихся в наличии для продажи и представляющих собой долевыми ценные бумаги, отражается непосредственно в составе собственного капитала.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

(i) Обыкновенные акции

Обыкновенные акции классифицируются как собственный капитал. Дополнительные издержки, непосредственно связанные с эмиссией обыкновенных акций и опционами на покупку акций, отражаются за вычетом налогового эффекта как уменьшение собственного капитала.

(j) Выкуп собственных акций

При выкупе собственных акций сумма уплаченного возмещения, которая включает затраты, непосредственно связанные с приобретением, за вычетом всех налоговых последствий, признается как вычет из величины собственного капитала. Выкупленные акции классифицируются как собственные акции и отражаются как уменьшение общей величины собственного капитала. При последующей продаже или повторном размещении собственных акций полученное возмещение признается как прирост собственного капитала, а соответствующая прибыль или убыток по результатам сделки переносится в статью «Эмиссионный доход» или исключается из этой статьи, соответственно.

(k) Операционная аренда

Если Группа является арендатором

Если Группа является арендатором по договору аренды, который не передает по существу все риски и выгоды, связанные с правом собственности, от арендодателя Группе, общая сумма арендных платежей, включая платежи по предполагаемому расторжению, относится на прибыли или убытки линейным способом в течение срока аренды.

Если компания Группы является арендодателем

Активы, предоставленные в аренду третьим сторонам по договорам операционной аренды, включаются в состав основных средств в бухгалтерском балансе. Они амортизируются на протяжении предполагаемого срока их полезного использования. Доход от сдачи в аренду (за вычетом льгот, предоставленных арендаторам) отражается линейным способом на протяжении срока действия договора аренды.

(l) Операции финансовой аренды

Если Группа является арендатором

Если Группа является арендатором по договору аренды, который передает по существу все риски и выгоды, связанные с правом собственности, Группе, арендованные активы капитализируются в составе основных средств на дату начала действия договора аренды по наименьшей из следующих двух величин: справедливой стоимости арендованного актива и приведенной (дисконтированной) стоимости минимальных арендных платежей. Каждый арендный платеж распределяется между погашением обязательства и финансовыми затратами, с тем чтобы обеспечить постоянную ставку процента по остатку обязательства. Соответствующие обязательства по аренде за вычетом финансовых расходов включаются в состав кредитов и займов. Процентные расходы отражаются в составе отчета о прибылях и убытках в течение срока действия договора аренды с использованием метода эффективной процентной ставки.

Активы, полученные по договорам аренды, амортизируются в течение более короткого из следующих сроков: срока полезного использования и срока действия договора аренды, если Группа не имеет обоснованной уверенности в том, что получит права собственности к концу срока действия договора аренды.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

Если Группа является арендодателем

Активы, предоставленные Группой в финансовую аренду, отражаются в отчете о финансовом положении и представляются как дебиторская задолженность в размере, равном чистой инвестиции в аренду. Доход от финансовой аренды отражается как процентный доход в таком порядке, который позволяет сохранять постоянную периодическую норму прибыли на чистую инвестицию Группы в финансовую аренду.

(m) Вознаграждения работникам

Планы с установленными взносами

План с установленными взносами представляет собой план выплат вознаграждений работникам по окончании трудовых отношений с ними, в соответствии с которым предприятие производит фиксированные взносы в независимый фонд и не несет юридических или конструктивных обязательств по уплате каких-либо дополнительных сумм. Обязательства по отчислениям в рамках пенсионных планов с установленными взносами, в том числе в Пенсионный фонд РФ, признаются в отчете о прибылях и убытках по мере наступления сроков их исполнения. Предоплаченные взносы признаются в качестве актива в сумме, в какой возможен возврат внесенных средств или уменьшение размера будущих взносов.

Планы с установленными выплатами

План с установленными выплатами представляет собой план выплат вознаграждений работникам по окончании трудовых отношений с ними, отличный от плана с установленными взносами. Чистые обязательства Группы по пенсионным планам с установленными выплатами рассчитываются отдельно по каждому плану путем оценки суммы будущих выплат, право на получение которых работники приобрели за работу в текущем и предыдущих периодах. Сумма выплат дисконтируется для определения ее приведенной стоимости, при этом все непризнанные трудозатраты прошлых периодов и справедливая стоимость любых активов плана подлежат вычету. Ставка дисконтирования представляет собой показатель доходности на отчетную дату по облигациям Российской Федерации, сроки погашения которых практически совпадают со сроками погашения обязательств Группы и которые деноминированы в той же валюте, в какой предполагается произвести выплату. Соответствующие расчеты ежегодно производятся квалифицированным специалистом-актуарием с использованием метода прогнозируемой условной единицы накопления будущих выплат.

В случае увеличения размера обязательств перед работниками, часть обязательств, относящаяся к услугам, оказанным работниками в прошлом, отражается в отчете о прибылях и убытках линейным способом на протяжении всего срока до момента погашения данных обязательств. В случае одномоментного погашения обязательств, расходы по ним незамедлительно отражаются в отчете о прибылях и убытках в полном размере.

Группа отражает все актуарные доходы и расходы, относящиеся к планам с установленными выплатами, в отчете о совокупном доходе в том периоде, в котором они возникли.

(n) Текущие и отложенные налоги на прибыль

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.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

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

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

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

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

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

(о) Резервы

Резерв отражается в том случае, если по результатам прошлых событий у Группы возникает юридическое или обусловленное сложившейся практикой обязательство, величина которого может быть надежно определена, и существует вероятность того, что выполнение данного обязательства повлечет за собой отток экономических выгод. Величина резерва определяется путем дисконтирования ожидаемых будущих потоков

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

денежных средств с применением ставки дисконтирования до вычета налогов, что отражает текущую рыночную оценку временной стоимости денег и рисков, связанных с выполнением данного обязательства.

(p) Прибыль на акцию

Группа представляет информацию о базовой и разводненной прибыли на акцию по своим обыкновенным акциям. Базовая прибыль на акцию рассчитывается как частное от деления суммы прибыли или убытка, причитающихся владельцам обыкновенных акций Компании, на средневзвешенное количество обыкновенных акций, находившихся в свободном обращении в течение года.

(q) Гудвилл, возникающий при приобретении

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.

(r) Прочие нематериальные активы

Прочие нематериальные активы отражаются по себестоимости за вычетом накопленной амортизации и убытков от обесценения. Амортизация начисляется прямым методом в течение срока полезного использования (как правило, в течение пяти лет), что отражает оценку руководством периода, в течение которого Группа планирует получать выгоду от данных активов.

(s) Дивиденды

Дивиденды отражаются как вычет из величины собственного капитала в периоде, когда они утверждаются акционерами.

(t) Финансовые доходы и расходы

Финансовые доходы включают процентные доходы по вложенным средствам (включая финансовые активы, имеющиеся в наличии для продажи), доходы в форме дивидендов, прибыль от реализации финансовых активов, имеющихся в наличии для продажи, 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,

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

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.

Принятие новых и пересмотренных стандартов и разъяснений

Ряд новых стандартов и разъяснений еще не вступили в силу по состоянию на отчетную дату и, соответственно, не применялись при подготовке настоящей консолидированной финансовой отчетности.

МСФО (IFRS) 9, опубликованный в июле 2014 года, заменяет существующий МСФО (IAS) 39 «Финансовые инструменты: признание и оценка». МСФО (IFRS) 9 включает пересмотренное руководство в отношении классификации и оценки финансовых активов, включая новую модель ожидаемых кредитных убытков для оценки обесценения и новые общие требования по учету хеджирования. Также новый стандарт оставляет в силе руководство в отношении признания и прекращения признания финансовых инструментов, принятое в МСФО (IAS) 39. МСФО (IFRS) 9 вступает в силу в отношении годовых отчетных периодов, начинающихся 1 января 2018 года или после этой даты. Разрешается досрочное применение стандарта.

МСФО (IFRS) 15 устанавливает общую систему принципов для определения того, должна ли быть признана выручка, в какой сумме и когда. Стандарт заменяет действующее руководство в отношении признания выручки, в том числе МСФО (IAS) 11 «Договоры на строительство», МСФО (IAS) 18 «Выручка» и разъяснение КРМФО (IFRIC) 13 «Программы лояльности клиентов». основополагающий принцип нового стандарта состоит в том, что предприятие признает выручку, чтобы отразить передачу обещанных товаров или услуг покупателям в сумме, соответствующей возмещению, на которое предприятие, в соответствии со своими ожиданиями, получит право в обмен на эти товары или услуги. Новый стандарт предусматривает подробные раскрытия в отношении выручки, включает руководство по учету операций, которые ранее не рассматривались в полном объеме, а также улучшает руководство по учету соглашений, состоящий из многих элементов.

МСФО (IFRS) 15 вступает в силу в отношении годовых отчетных периодов, начинающихся 1 января 2018 года или после этой даты. Разрешается досрочное применение стандарта.

МСФО (IFRS) 16 заменяет действующее руководство в отношении учета аренды, включая МСФО (IAS) 17 «Аренда», КРМФО (IFRIC) 4 «Определение наличия в соглашении признаков договора аренды», Разъяснение ПКР (SIC) 15 «Операционная аренда – стимулы» и Разъяснение ПКР (SIC) 27 «Анализ сущности сделок, имеющих юридическую форму аренды». Новый стандарт отменяет двойную модель учета, применяемую в настоящее время в учете арендатора. Данная модель требует классификацию аренды на финансовую аренду, отражаемую на балансе, и операционную аренду, учитываемую за балансом. Вместо нее вводится единая модель учета, предполагающая отражение аренды на балансе и имеющая сходство с действующим в настоящее время учетом финансовой аренды. Для арендодателей правила учета, действующие в настоящее время, в целом сохраняются – арендодатели продолжают классифицировать аренду на финансовую и операционную. МСФО (IFRS) 16 вступает в силу в отношении годовых отчетных периодов, начинающихся 1 января 2019 года или после этой даты. Разрешается досрочное применение стандарта при условии, что МСФО (IFRS) 15 «Выручка по договорам с покупателями» будет также применен.

Группа оценивает возможный эффект на свою консолидированную финансовую отчетность, вызванный применением вышеуказанных стандартов.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

4. Гудвилл

| | Валовая сумма | Накопленный убыток от обесценения млн. руб. | Балансовая стоимость |
|--|--------------------------|--|---------------------------------|
| На 1 января 2014 года | 9 479 | (957) | 8 522 |
| Обесценение гудвилла | - | (2 218) | (2 218) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 109 | - | 109 |
| На 31 декабря 2014 года | 9 588 | (3 175) | 6 413 |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 53 | - | 53 |
| На 31 декабря 2015 года | 9 641 | (3 175) | 6 466 |

Гудвилл распределяется на группы единиц, генерирующих потоки денежных средств (ЕГДП), которые представляют собой самый нижний уровень в организационной структуре 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 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| ООО «ФИТ» и его дочерние предприятия | 115 | 115 |
| FESCO ESF Limited и его дочерние предприятия | 372 | 319 |
| ПАО «ВМТП» и его дочерние предприятия | 5 979 | 5 979 |
| | 6 466 | 6 413 |

Группа использует метод дисконтированных потоков денежных средств для установления возмещаемых величин ЕГДП в целях проверки на предмет обесценения.

Основные допущения, используемые при проверке на предмет обесценения, ставки дисконтирования и темпы роста по каждой ЕГДП за 2015 г. приведены ниже:

| 2015 | Ставка дисконти- рования | Темпы роста в постпрогнозном периоде |
|--|---|---|
| ООО «ФИТ» и его дочерние предприятия | 15,6% | 2% |
| FESCO ESF Limited и его дочерние предприятия | 11% | 2% |
| ПАО «ВМТП» и его дочерние предприятия | 16,85% | 4% |

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

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

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 менеджментом. Данные оценки соответствуют оценкам, которые сделал бы участник рынка.

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

- Прогноз выручки сделан исходя из ее среднегодового роста на уровне 10% в течение прогнозного периода в результате роста объемов обработки контейнеров и иных грузов, а также инфляционного роста тарифов на оказываемые услуги. Прогнозный темп роста объемов обработки контейнеров составляет 4,5% в 2016 году, 18% в 2017 году в связи с прогнозируемым восстановлением рынка и 4,8% в среднем в год в последующие годы прогнозного периода. Рост тарифов привязан к прогнозируемому темпу инфляции и прогнозируемому курсу доллара США на уровне 5,6% и (3%) в среднем в год в течение прогнозного периода.
- Прогноз расходов сделан исходя из стабильной рентабельности по EBITDA в прогнозируемом периоде на уровне отчетного периода (32%-33%).

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

Ставка дисконтирования для каждой ЕГДП рассчитана на основе средневзвешенной стоимости капитала в соответствующей отрасли с учетом специфических рисков, свойственных данной ЕГДП.

Анализ чувствительности показателей деятельности ЕГДП показал, что поскольку у всех компаний есть существенный запас между балансовой и возмещаемой стоимостью, то изменения основных допущений не влияют существенно на результаты тестирования на обесценение.

5. Флот

| | Балансовая стоимость | |
|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
| | млн. руб. | |
| Флот | 4 912 | 4 486 |
| Расходы на ремонт судов в сухом доке | 734 | 666 |
| | 5 646 | 5 152 |
| Общий дедевейт, тыс. тонн | 268 | 268 |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| | <u>Оценка</u> | <u>Амортизация</u> <u>млн.руб.</u> | <u>Остаточная</u> <u>стоимость</u> |
|--|---------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| На 1 января 2014 года | 2 603 | - | 2 603 |
| Амортизация, начисленная за год | - | (122) | (122) |
| Поступления | 315 | - | 315 |
| Выбытия | (138) | - | (138) |
| Переоценка | (199) | 122 | (77) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 1 905 | - | 1 905 |
| На 31 декабря 2014 года | <u>4 486</u> | <u>-</u> | <u>4 486</u> |
| Амортизация, начисленная за год | - | (249) | (249) |
| Переоценка | (836) | 249 | (587) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 1 262 | - | 1 262 |
| На 31 декабря 2015 года | <u>4 912</u> | <u>-</u> | <u>4 912</u> |

Группа пересматривает балансовую стоимость флота на ежегодной основе. При определении соответствующей балансовой стоимости Компания полагается на экспертное мнение независимых оценщиков. 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. Руководство тщательно анализирует оценку, проведенную оценщиками, и рассчитывает ценность использования на основании дисконтированных предполагаемых будущих потоков денежных средств.

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

По состоянию на 31 декабря 2015 года оценочная стоимость лома флота Группы была рассчитана на основании оценочной величины 20 407 руб. за тонну (в 2014 году – 23 629 руб.). Расчетная бухгалтерская оценка была изменена в ответ на снижение цен на сталь на международном рынке. Изменение в расчетной бухгалтерской оценке привело к увеличению суммы амортизации за год, закончившийся 31 декабря 2015 года, на 60 млн. руб.

Флот включает 7 полностью амортизированных судов по совокупной стоимости лома в размере 732 млн. руб. по состоянию на 31 декабря 2015 года (7 судов по стоимости лома в размере 848 млн. руб. по состоянию на 31 декабря 2014 года).

Если бы суда были отражены по первоначальной (исторической) стоимости, балансовая стоимость составляла бы 4 629 млн. руб. по состоянию на 31 декабря 2015 года (на 31 декабря 2014 года – 3 966 млн. руб.)

Флот был переоценен по состоянию на 31 декабря 2015 года независимыми профессиональными брокерами с учетом наблюдаемых рыночных операций с сопоставимыми судами. Полученный в результате переоценки результат в размере 587 млн. руб. был отражен в резерве по переоценке (уменьшение на 26 млн. руб.) и отчете о прибылях и убытках (обесценение на 561 млн. руб.)

На 31 декабря 2015 года 9 судов из флота Группы остаточной стоимостью 3 011 млн. руб. были застрахованы по программе страхования судов, машин и оборудования в западных страховых компаниях. Еще 13 судов остаточной стоимостью 1 901 млн. руб. были застрахованы в российских страховых компаниях. Общая страховая стоимость составила 6 716 млн. руб.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

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

| | Фактическая стоимость | Амортизация млн. руб. | Остаточная стоимость |
|--|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| На 1 января 2014 года | 580 | (212) | 368 |
| Поступления | 280 | - | 280 |
| Начислено за год | - | (235) | (235) |
| Списание амортизированного сухого дока | (82) | 82 | - |
| Списание в связи с выбытием флота | (59) | 21 | (38) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 482 | (191) | 291 |
| На 31 декабря 2014 года | 1 201 | (535) | 666 |
| Поступления | 231 | - | 231 |
| Начислено за год | - | (343) | (343) |
| Списание амортизированного сухого дока | (231) | 231 | - |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 356 | (176) | 180 |
| На 31 декабря 2015 года | <u>1 557</u> | <u>(823)</u> | <u>734</u> |

6. Подвижной состав

| | Фактическая стоимость | Амортизация млн. руб. | Остаточная стоимость |
|--|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| На 1 января 2014 года | 21 310 | (6 841) | 14 469 |
| Поступления | 445 | - | 445 |
| Начислено амортизации за год | - | (1 296) | (1 296) |
| Выбытия | (271) | 197 | (74) |
| Обесценение | (3 170) | - | (3 170) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | (84) | (66) | (150) |
| На 31 декабря 2014 года | 18 230 | (8 006) | 10 224 |
| Поступления | 413 | - | 413 |
| Начислено амортизации за год | - | (1 101) | (1 101) |
| Выбытия | (456) | 350 | (106) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 175 | (168) | 7 |
| На 31 декабря 2015 года | <u>18 362</u> | <u>(8 925)</u> | <u>9 437</u> |

Для определения возмещаемой стоимости основных средств по состоянию на 31 декабря 2015 Группа провела тест на обесценение подвижного состава ООО «Фирма Трансгарант» и его дочерних предприятий с использованием метода дисконтированных потоков денежных средств. Возмещаемая стоимость была определена на основе расчета ценности использования. Ставка дисконтирования и темпы роста, используемые в расчетах составили 17,26% и 4%

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

соответственно. Прогнозы потоков денежных средств включают в себя прямой прогноз денежных потоков на пять лет и оценки темпов роста денежных потоков в постпрогнозном периоде. В расчетах на 2016 - 2020 годах были использованы следующие основные допущения:

- Общая выручка и расходы рассчитаны исходя из сокращения парка подвижного состава (без приобретения нового парка) и постоянного процента использования парка подвижного состава в управлении (включая собственный и арендованный парк), зафиксированного на уровне 31 декабря 2015 года;
- В 2016 году ожидается повышение ставок аренды на полувагоны до 40% в рублевом выражении. Данный прогноз основан на условиях заключенных договоров и оценке менеджментом текущих рыночных условий и перспектив их изменения. Он также обусловлен значительным списанием полувагонов в 2015 году в отрасли, минимальным объемом производства новых единиц, и соответствующим выравниванием спроса и предложения на рынке. Начиная с 2017 года, ставки будут расти в соответствии с рублевой инфляцией 5% ежегодно в дальнейшем.

Поскольку возмещаемая сумма подвижного состава ООО «Фирма Трансгарант» и его дочерних предприятий находится примерно на уровне их балансовой стоимости, убыток от обесценения не признавался.

Результаты анализа чувствительности следующие: увеличение ставки дисконтирования на 1% и снижения выручки на 5% приведет убытку от обесценения в размере 729 млн. руб. и 583 млн. руб. соответственно.

Подвижной состав включает активы, имеющиеся у Группы по договорам финансовой аренды, балансовой стоимостью 1 905 млн. руб. (на 31 декабря 2014 года – 2 091 млн. руб.).

По состоянию на 31 декабря 2015 года подвижной состав остаточной стоимостью 7 918 млн. руб. был застрахован в российских страховых компаниях. Общая страховая стоимость составляет 19 400 млн. руб. (на 31 декабря 2014 года – 19 890 млн. руб. при остаточной стоимости 8 616 млн. руб.)

7. Прочие основные средства

| | Здания и инфра- структура | Техника, оборудова- ние и пр. | Незавер- шенное строитель- ство | Итого |
|--|--|--|--|---------------|
| | млн. руб. | | | |
| Фактическая стоимость | | | | |
| На 1 января 2014 года | 7 294 | 8 362 | 1 013 | 16 669 |
| Поступления | 30 | 256 | 1 093 | 1 379 |
| Перевод | 265 | 136 | (401) | - |
| Выбытия | (6) | (322) | (78) | (406) |
| Обесценение | (162) | - | (138) | (300) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 772 | 1 902 | 126 | 2 800 |
| На 31 декабря 2014 года | 8 193 | 10 334 | 1 615 | 20 142 |
| Поступления | 47 | 498 | 430 | 975 |
| Перевод | 50 | 9 | (59) | - |
| Выбытия | (23) | (1 361) | (31) | (1 415) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 541 | 1 112 | 52 | 1 705 |
| На 31 декабря 2015 года | <u>8 808</u> | <u>10 592</u> | <u>2 007</u> | <u>21 407</u> |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| | Здания и инфра- структура | Техника, оборудова- ние и пр. | Незавер- шенное строитель- ство | Итого |
|--|--|--|--|--------------|
| | млн. руб. | | | |
| Амортизация | | | | |
| На 1 января 2014 года | 1 248 | 3 594 | - | 4 842 |
| Амортизация, начисленная за год | 43 | 989 | - | 1 032 |
| Исключено при выбытии | (3) | (288) | - | (291) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 765 | 1 342 | - | 2 107 |
| На 31 декабря 2014 года | 2 053 | 5 637 | - | 7 690 |
| Амортизация, начисленная за год | 227 | 802 | - | 1 029 |
| Исключено при выбытии | (8) | (1 335) | - | (1 343) |
| Разница по результатам пересчета операций в иностранной валюте | 444 | 983 | - | 1 427 |
| На 31 декабря 2015 года | 2 716 | 6 087 | - | 8 803 |
| Остаточная стоимость | | | | |
| На 1 января 2014 года | 6 046 | 4 768 | 1 013 | 11 827 |
| На 31 декабря 2014 года | 6 140 | 4 697 | 1 615 | 12 452 |
| На 31 декабря 2015 года | 6 092 | 4 505 | 2 007 | 12 604 |

Техника, оборудование и прочие основные средства включают контейнеры, приобретенные по договорам финансовой аренды, балансовой стоимостью 104 млн. руб. (на 31 декабря 2014 года – 287 млн. руб.), а также технику и оборудование балансовой стоимостью 520 млн. руб. (по состоянию на 31 декабря 2014 года – 82 млн. руб.)

8. Инвестиции в ассоциированные и совместные предприятия

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

| Наименование компании | Страна регистра- ции | Доля собствен- ности | Вид деятельности | Классификация |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| ПАО «ТрансКонтейнер» | Россия | 24,1% | Интермодальный контейнерный оператор | Ассоциированная компания |
| ЗАО «Русская тройка» | Россия | 50% | Интермодальный контейнерный оператор | Совместное предприятие |
| Trans Russia Agency Japan Co. Ltd | Япония | 50% | Агентирование флота | Совместное предприятие |
| International Paint (East Russia) Limited | Гонконг | 49% | Изготовление судовых красок и лаков | Ассоциированная компания |
| “SHOSHTRANS” JVCSC | Узбекистан | 25% | Экспедирование грузов | Ассоциированная компания |
| Fesco China Logistic Co.Ltd | Китай | 50% | Экспедирование грузов | Совместное предприятие |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| Наименование компании | Страна регистра- ции | Доля собствен- ности | Вид деятельности | Классификация |
|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| MB – Fesco Trans | Кипр | 49% | Экспедирование грузов | Ассоциированная компания |

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

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Остаток на 1 января | 12 904 | 12 107 |
| Доля в прибыли объектов инвестиций, учитываемых методом долевого участия | 483 | 1 152 |
| Поступления | - | 7 |
| Дивиденды полученные | (246) | (456) |
| Разницы в результате пересчета операций в иностранной валюте | 14 | 94 |
| Остаток на 31 декабря | <u>13 155</u> | <u>12 904</u> |

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

| | Отчетная дата | Оборот- ные активы | Внеобо- ротные активы | Итого активов | Кратко- срочные обяза- тельства | Долго- срочные обяза- тельства | Итого обяза- тельств | Доходы | Расходы | Прибыль |
|--|------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------|--|---|----------------------------|--------|----------|---------|
| | | млн. руб. | | | | | | | | |
| 2015 | | | | | | | | | | |
| ПАО | | | | | | | | | | |
| «ТрансКонтейнер» | 31 декабря | 7 435 | 53 911 | 61 346 | 6 747 | 8 674 | 15 421 | 44 180 | (42 785) | 1 395 |
| ЗАО «Русская тройка» (совместное предприятие) | 31 декабря | 260 | 1 620 | 1 880 | 192 | 338 | 530 | 673 | (648) | 25 |
| Прочие компании | 31 декабря | 1 089 | 124 | 1 213 | 628 | 278 | 906 | 1 531 | (1 282) | 249 |
| | | 8 784 | 55 655 | 64 439 | 7 567 | 9 290 | 16 857 | 46 384 | (44 715) | 1 669 |

| | Отчетная дата | Оборот- ные активы | Внеобо- ротные активы | Итого активов | Кратко- срочные обяза- тельств | Долго- срочные обяза- тельств | Итого обяза- тельств | Доходы | Расходы | Прибыль |
|--|------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------|---|--|----------------------------|--------|----------|---------|
| | | | | | млн. руб. | | | | | |
| 2014 | | | | | | | | | | |
| ПАО | | | | | | | | | | |
| «ТрансКонтейнер» | 31 декабря | 6 965 | 54 836 | 61 801 | 5 581 | 10 716 | 16 297 | 39 897 | (35 546) | 4 351 |
| ЗАО «Русская тройка» (совместное предприятие) | 31 декабря | 444 | 1 707 | 2 151 | 257 | 464 | 721 | 799 | (611) | 188 |
| Прочие компании | 31 декабря | 674 | 60 | 734 | 393 | 239 | 632 | 859 | (808) | 51 |
| | | 8 083 | 56 606 | 64 686 | 6 231 | 11 419 | 17 650 | 41 555 | 36 965 | 4 590 |

Основываясь на котировках Московской биржи и Лондонской фондовой биржи («LSE»), справедливая стоимость ГДР и акций ПАО «ТрансКонтейнер», которыми владеет Группа, составляет 10 249 млн. руб. на 31 декабря 2015 года. Указанная рыночная стоимость ниже

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

балансовой стоимости инвестиций (12 134 млн.руб.), что может свидетельствовать о возможном их обесценении.

Для определения возмещаемой стоимости по состоянию на 31 декабря 2015 Группа провела тест на обесценение инвестиции в ПАО «ТрансКонтейнер» с использованием метода дисконтированных потоков денежных средств. Возмещаемая стоимость была определена на основе расчета ценности использования. Данные расчеты выполняются на базе прогнозов потоков денежных средств с учетом налогообложения. Все допущения в части темпов роста прогнозных показателей формируются исходя из прошлого опыта менеджмента компании и прогнозов развития соответствующих отраслей. Ставка дисконтирования и темпы роста, используемые в расчетах составили 15,5% и 4% соответственно. 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 менеджментом. Данные оценки соответствуют оценкам, которые сделал бы участник рынка. Прогнозы на 2015 год основаны на бюджете ПАО «ТрансКонтейнер». В расчетах на 2016 -2021 годах были использованы следующие основные допущения:

- Прогноз выручки сделан исходя из роста тарифов и роста объемов перевозок в прогнозном периоде. Рост тарифов составит 5% в 2016 году и в среднем величину инфляции в 2017-2020 годах (в среднем 5% в год). Прогноз объемов перевозок сделан исходя из роста на 2% в 2016 году и в дальнейшем ежегодного роста на уровне роста ВВП, увеличенного в 1,4 раза, в последующие периоды (в среднем 2,6% ежегодно в 2017 – 2020 годах).
- Прогноз расходов сделан исходя из прогнозной ставки инфляции (в среднем 5% в 2016-2020 годах) и в случае переменных расходов, исходя из прогнозов объемов перевозок.
- Прогноз по EBITDA был сделан исходя из роста на 5% в 2016 году, 16% в 2017 году и дальнейшего ежегодного роста в среднем на 21% до достижения уровня маржи по EBITDA к выручке в 41% в 2020 году.
- Прогнозные объемы перевозок и прогнозный уровень маржи по EBITDA отражают прошлый опыт компании и оценки менеджмента относительно будущего. Цены на услуги спрогнозированы с учетом исторических показателей и ожиданий менеджмента по развитию соответствующих рынков. Ставка дисконтирования рассчитана на основе средневзвешенной стоимости капитала в соответствующей отрасли с учетом специфических рисков, свойственных компании.

Расчетная возмещаемая стоимости инвестиций соответствует их балансовой стоимости (12 134 млн.руб.).

Результаты анализа чувствительности следующие: увеличение ставки дисконтирования на 1% и снижения выручки на 5% приведет убытку от обесценения в размере 1 020 млн. руб. и 729 млн. руб. соответственно.

Гудвилл в сумме 1 056 млн. руб., относящийся к ПАО «ТрансКонтейнер», включается в состав инвестиций в совместные и ассоциированные предприятия.

После отчетной даты к середине апреля 2016 года справедливая стоимость ГДР и акций ПАО «ТрансКонтейнер», которыми владеет Группа, выросла до 11 315 млн. руб.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

9. Прочие внеоборотные активы

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн.руб. | |
| Долгосрчный заем связанным сторонам, учитываемый по амортизированной стоимости | 83 | 8 574 |
| Денежные средства ограниченного пользования | 817 | - |
| Право аренды | 263 | 308 |
| Выданные авансы на приобретение основных средств, учитываемые по фактической стоимости | 69 | 283 |
| Прочие нематериальные активы | 71 | 321 |
| Прочие инвестиции в долевые инструменты | 90 | 93 |
| Прочие внеоборотные активы | 86 | 116 |
| | 1 479 | 9 695 |

По состоянию на 31 декабря 2015 года на основании анализа финансового положения заемщиков руководство Группы оценило займы, выданные связанным сторонам на сумму 11 238 млн.руб., как невозмещаемые. В результате Группа признала убыток от обесценения займа, выданного связанным сторонам, на общую сумму 11 238 млн. руб. Данная сумма отражена в составе прочие финансовых расходов (Примечание 22).

Выданные авансы на приобретение основных средств представляют собой предоплату за оборудование.

10. Запасы

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Бункерное топливо | 525 | 1 864 |
| Материалы и запасные части | 185 | 170 |
| Продовольствие | 15 | 12 |
| Прочие запасы и сырье | 272 | 290 |
| | 977 | 2 336 |

11. Дебиторская задолженность

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Торговая дебиторская задолженность | 2 827 | 3 956 |
| НДС к возмещению | 1 031 | 1 701 |
| Авансы, выданные ОАО «РЖД» | 559 | 698 |
| Дебиторская задолженность ассоциированных и совместных предприятий | 58 | 132 |
| Дебиторская задолженность не консолидируемых дочерних предприятий | - | 4 |
| Прочие дебиторы и авансы выданные | 1 543 | 778 |
| Резерв под обесценение | (255) | (272) |
| | 5 763 | 8 997 |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

12. Денежные средства и их эквиваленты

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Остатки на банковских счетах и денежные средства в кассе | 2 626 | 3 709 |
| Депозиты с ограничением использования | 10 | 14 |
| | 2 636 | 3 723 |

13. Кредиторская задолженность

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Торговая кредиторская задолженность | 2 664 | 3 648 |
| Налоги к уплате, за исключением налога на прибыль | 303 | 420 |
| Проценты к уплате | 1 182 | 899 |
| Кредиторская задолженность ассоциированным и совместным предприятиям | 24 | 13 |
| Кредиторская задолженность неконсолидированным дочерним предприятием | 5 | - |
| Прочие кредиторы и начисленные резервы по расходам | 2 443 | 3 459 |
| | 6 621 | 8 439 |

14. Обязательства по кредитам, займам и финансовой аренде

(а) Обязательства по кредитам и займам

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Кредиты, займы и прочие обязательства: | | |
| <i>Обеспеченные кредиты и займы</i> | | |
| По фиксированным ставкам 5% - 10% | 6 281 | 1 516 |
| По фиксированным ставкам 10% - 15% | 386 | 557 |
| По переменным ставкам ЛИБОР/ЕВРИБОР /МОСПРАЙМ + 5–10% | 2 927 | 4 984 |
| | 9 594 | 7 057 |
| <i>Необеспеченные кредиты и займы</i> | | |
| По переменной ставке 13% | 350 | - |
| По фиксированным ставкам 5% - 10% | 738 | - |
| | 1 088 | - |
| <i>Облигации</i> | | |
| Рублевые облигации, по годовой ставке 11%-19% | 6 968 | 4 951 |
| Еврооблигации, по годовой ставке 8%-8,75% | 47 101 | 48 631 |
| | 54 069 | 53 582 |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Обязательства по финансовой аренде с фиксированной ставкой 6%-10,5%% | 192 | 490 |
| Обязательства по финансовой аренде с фиксированными ставками 10,5% - 18,87% | 1 394 | 1 650 |
| | <u>1 586</u> | <u>2 140</u> |
| | <u>66 337</u> | <u>62 779</u> |
| Подлежащие погашению в течение года после отчетной даты | 10 017 | 2 702 |
| Долгосрочная часть | <u>56 320</u> | <u>60 077</u> |
| | <u>66 337</u> | <u>62 779</u> |

Рыночная стоимость Еврооблигаций и облигаций на отчетную дату составила 29 592 млн. руб. и 6 639 млн. руб. соответственно.

В течение отчетного периода Группа выплатила проценты, начисленные по Еврооблигациям и другим облигациям, в размере 3 521 млн. руб. и 829 млн. руб. соответственно.

Балансовая стоимость подвижного состава, флота и прочих основных средств, находящихся в залоге на 31 декабря 2015 года, составила 7 734 млн. руб.

В первом и втором кварталах 2015 года Группа выкупила рублевые облигации и Еврооблигации с номинальной стоимостью 3 037 млн. руб. на общую выкупную стоимость в 2 203 млн. руб. Группа прекратила признание выкупленных рублевых облигаций и Еврооблигаций в силу того факта, что руководство Группы полагает, что обязательства прекращены на дату выкупа. Результатом выкупа стал доход в сумме 834 млн. руб., который был признан в составе прочих финансовых доходов в отчетном периоде.

В апреле и мае 2015 года Группа выкупила Еврооблигации с номинальной стоимостью 10 900 млн. руб. (220 млн. долларов США) на общую выкупную стоимость в 5 507 млн. руб. (111 млн. долларов США). Выкуп был частично профинансирован средствами полученного займа от международного банка в сумме 2 179 млн. руб. (44 млн. долларов США). В соответствии с условиями договора выкупленные Еврооблигации были переданы Группой банку в качестве обеспечения, которое подлежит возврату Группе в феврале 2018 года в период истечения срока займа и его погашения. В случае несоблюдения Группой условий договора банк имеет право реализовать полученное обеспечение. Группа прекратила признание выкупленных Еврооблигаций в силу того факта, что руководство Группы полагает, что обязательства прекращены на дату выкупа. Результатом выкупа стал доход в сумме 5 393 млн. руб. (109 млн. долларов США), который был признан в составе прочих долгосрочных обязательств в Отчете о финансовом положении в силу того, что договором предусмотрено, что признание дохода по выкупу в Отчете о прибылях и убытках должно быть отложено до истечения срока погашения займа и возврата обеспечения Группе.

В апреле 2015 года Группа выпустила рублевые биржевые, неконвертируемые облигации на общую сумму 5 002 млн. руб. со сроком погашения в 2018 году. Процентная ставка по первому купону составляет 19% и равна ключевой ставке Банка России, увеличенной на 5% годовых, по следующим пяти полугодовым купонам, но не может составлять менее 11% годовых и более 19% годовых. По облигациям предусмотрена возможность досрочного погашения в октябре 2016 года в опционе эмитента.

На 31 декабря 2015 года Группой соблюдались условия по всем кредитным договорам за исключением кредита с Юникредитбанк. Общая сумма кредита составляет 386 млн. руб., и в том

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

числе долгосрочная часть 214 млн. руб. После отчётной даты Группа получила взйвер по данному по кредитному соглашению, подтверждающий, что банк не проводит досрочного истребования кредита. Взйвер распространяет свое действие на 31 декабря 2015 года, соответственно вся сумма по кредиту учтена в составе долгосрочных обязательств.

Анализ кредитов и займов и прочих обязательств в разрезе валют и по срокам погашения содержится в пояснении 25.

(b) Обязательства по финансовой аренде

Группа частично финансирует приобретение вагонов и контейнеров, совершая лизинговые операции и заключая сделки по продаже с обратной арендой с лизинговыми компаниями.

Все договоры аренды предусматривают передачу активов в собственность Группы за номинальную сумму по истечении срока аренды.

Операции финансовой аренды Группы в основном связаны с приобретением контейнеров и железнодорожных платформ.

Эффективная ставка процента по аренде вагонов составляет 8,33%-19,01% по рублевым обязательствам и 11,69%-14,94% по обязательствам в долларах США (в 2014 году – 8,33%-19,01% по рублевым обязательствам и 11,69%-14,94% по обязательствам в долларах США), по аренде контейнеров – 6%-10,5% (в 2014 году – 6%-10,5%) по обязательствам в долларах США. Минимальные арендные платежи и будущие суммы процентных выплат определяются отдельно по каждому договору аренды по применимым ставкам.

Арендные платежи по состоянию на отчетную дату составили:

| | 31 декабря 2015 года | | 31 декабря 2014 года | |
|--|---|--|---|--|
| | Минимальные арендные платежи | Приведенная стоимость минимальных арендных платежей | Минимальные арендные платежи | Приведенная стоимость минимальных арендных платежей |
| | млн. руб. | | млн. руб. | |
| Менее одного года | 1 204 | 1 061 | 1 222 | 994 |
| От двух до пяти лет | 703 | 525 | 1 234 | 1 146 |
| | <u>1 907</u> | <u>1 586</u> | <u>2 456</u> | <u>2 140</u> |
| За вычетом будущих финансовых расходов | <u>(321)</u> | | <u>(316)</u> | |
| Приведенная стоимость обязательств по операциям аренды | <u>1 586</u> | | <u>2 140</u> | |
| За вычетом текущей части | | <u>(1 061)</u> | | <u>(994)</u> |
| Долгосрочная часть | | <u>525</u> | | <u>1 146</u> |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

15. 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.

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Начисление текущего налога | | |
| Текущий налог на прибыль за отчетный период | 1 012 | 1 197 |
| | <u>1 012</u> | <u>1 197</u> |
| Начисление отложенного налога | | |
| Возникновение и восстановление временных разниц | 72 | (894) |
| | <u>72</u> | <u>(894)</u> |
| Итого расходы по налогу на прибыль | <u>1 084</u> | <u>303</u> |

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

| | 31 декабря 2015 года | | 31 декабря 2014 года | |
|---|---------------------------------|-----------|---------------------------------|----------|
| | млн. руб. | % | млн. руб. | % |
| Убыток до налогообложения | (10 441) | 100 | (5 902) | 100 |
| Налог на прибыль, рассчитанный по применимой ставке 20% (в 2014 году – 20%) | (2 088) | (20) | (1 193) | (20) |
| Невычитаемые расходы, относящиеся к обесценению | 2 248 | 22 | 444 | 7 |
| Эффект уменьшения ставки налога на прибыль | (299) | (3) | (227) | (4) |
| Налог на прибыль на внутригрупповые дивиденды | 38 | 1 | 44 | 1 |
| Невычитаемые расходы/необлагаемый доход, нетто | 1 146 | 11 | 1 091 | 20 |
| Изменение в непризнанных отложенных налоговых активах | 39 | - | 144 | 2 |
| | <u>1 084</u> | <u>11</u> | <u>303</u> | <u>6</u> |

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

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

Изменения в величине временных разниц составили:

| | Остаток на 1 января 2015 года | Отражено в составе отчета о прибылях и убытках | Разницы в результате пересчета операций в иностранной валюте | Отражено в составе капитала за год | Остаток на 31 декабря 2015 года |
|---|-------------------------------------|--|---|---|---------------------------------------|
| | млн. руб. | | | | |
| Флот | (297) | 59 | (85) | 5 | (318) |
| Расходы на ремонт судов в сухом доке | (77) | 8 | (21) | - | (90) |
| Прочие основные средства | (1 309) | (125) | 16 | - | (1 418) |
| Незавершенное строительство | (47) | (15) | (17) | - | (79) |
| Запасы | (10) | 11 | - | - | 1 |
| Дебиторская задолженность | 338 | (230) | 45 | - | 153 |
| Кредиторская задолженность | 225 | 134 | 17 | - | 376 |
| Резервы, начисления и доходы будущих периодов | 151 | (67) | (4) | - | 80 |
| Прочее | (1) | 55 | (5) | - | 49 |
| Убытки, перенесенные на будущие налоговые периоды | 350 | 98 | - | - | 448 |
| | <u>(677)</u> | <u>(72)</u> | <u>(54)</u> | <u>5</u> | <u>(798)</u> |

| | Остаток на 1 января 2014 года | Отражено в составе отчета о прибылях и убытках | Разницы в результате пересчета операций в иностранной валюте | Отражено в составе капитала за год | Остаток на 31 декабря 2014 года |
|---|-------------------------------------|--|---|---|---------------------------------------|
| | млн. руб. | | | | |
| Флот | (141) | (37) | (116) | (3) | (297) |
| Расходы на ремонт судов в сухом доке | (28) | (68) | 19 | - | (77) |
| Прочие основные средства | (2 136) | 875 | (48) | - | (1 309) |
| Незавершенное строительство | 21 | (33) | (35) | - | (47) |
| Запасы | 5 | (16) | 1 | - | (10) |
| Дебиторская задолженность | 162 | 103 | 73 | - | 338 |
| Кредиторская задолженность | 372 | (161) | 14 | - | 225 |
| Резервы, начисления и доходы будущих периодов | 163 | (28) | 16 | - | 151 |
| Прочее | (6) | 3 | 2 | - | (1) |
| Убытки, перенесенные на будущие налоговые периоды | 130 | 256 | (36) | - | 350 |
| | <u>(1 458)</u> | <u>894</u> | <u>(110)</u> | <u>(3)</u> | <u>(677)</u> |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

Убытки, по которым был признан отложенный налоговый актив, должны быть реализованы в 2023 году (63 млн. руб.), в 2024 году (190 млн. руб.), в 2025 году (174 млн. руб.) по состоянию на 31 декабря 2015 (31 декабря 2014: 350 млн. руб.).

Неотраженные отложенные налоговые обязательства

Временная разница в размере 7 640 млн. руб. (31 декабря 2014 года - 7 122 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 612 млн. руб. по состоянию на 31 декабря 2015 года (31 декабря 2014 года - 612 млн. руб.). Неотраженный отложенный налоговый актив относится к налоговым убыткам, отнесенным на будущие периоды, при этом в обозримом будущем их использование не ожидается.

16. Капитал

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Количество разрешенных к выпуску акций (номинальной стоимостью 1 рубль каждая) | 3 643 593 000 | 3 643 593 000 |
| Количество выпущенных акций | 2 951 250 000 | 2 951 250 000 |
| Акционерный капитал (млн. руб.) | <u>2 951</u> | <u>2 951</u> |

17. 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 | Железнодорожный дивизион осуществляет перевозки как в качестве оператора, так и в качестве агента. В качестве оператора дивизион осуществляет перевозки |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| | |
|-------------------|--|
| дивизион | контейнерных и навалочных грузов с использованием собственных или арендованных на условиях финансовой аренды локомотивов, железнодорожных вагонов, крытых вагонов, окатышевозов и цистерн. Подвижной состав также может арендоваться на условиях краткосрочной операционной аренды. |
| Портовый дивизион | Компании портового дивизиона являются собственниками и операторами портовых мощностей и контейнерных терминалов на территории РФ. Ими выполняются погрузочно-разгрузочные работы, стивидорное обслуживание, оказываются услуги по хранению и сдаче в аренду контейнеров, а также иные услуги, связанные с портовым хозяйством. |
| Бункеровка | Услуги по реализации нефтепродуктов для бункеровки флота |

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

Ниже приводится сегментная информация по основным отчетным сегментам Группы за 2015 год.

| | Мор- ской диви- зион | Линейно- логичес- кий дивизион | Желез- нодоро- жный диви- зион | Порто- вый дивизион | Бунке- ровка | Инвести- цион- ные и управлен- ческие компан- ии | Инвести- ция в Транс- Контей- нер | Исклю- чения / корректи- ровки | Итого |
|--|-------------------------------|---|--|---------------------------|-----------------|--|---|---|----------|
| Реализация услуг сторонним потребителям | 2 626 | 23 345 | 5 821 | 4 689 | 5 164 | - | - | - | 41 645 |
| Межсегментные продажи | 2 424 | 28 | 485 | 2 405 | 1 691 | - | - | (7 033) | - |
| Сегментная выручка | 5 050 | 23 373 | 6 306 | 7 094 | 6 855 | - | - | (7 033) | 41 645 |
| Итого сегментные расходы (*) | (3 597) | (22 225) | (5 236) | (3 289) | (6 767) | (1 568) | - | 7 602 | (35 080) |
| Сегментный результат | 1 453 | 1 148 | 1 070 | 3 805 | 88 | (1 568) | - | 569 | 6 565 |
| <i>Сегментные неденежные статьи</i> | | | | | | | | | |
| Амортизация | (660) | (403) | (1 151) | (587) | - | (48) | - | - | (2 849) |
| Убытки от обесценения | (561) | - | - | - | - | (241) | - | - | (802) |
| <i>Прочие существенные статьи доходов/расходов</i> | | | | | | | | | |
| Прочие финансовые (расходы)/доходы, нетто | 724 | (744) | 76 | 792 | 2 | (8 421) | - | (2 385) | (9 956) |
| Прочие доходы и расходы | 95 | 746 | 114 | (161) | (34) | 361 | - | (637) | 484 |
| Процентные расходы | (510) | (118) | (981) | (195) | (94) | (6 282) | - | 2 352 | (5 828) |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| | Мор- ской диви- зион | Линейно- логичес- кий дивизион | Желез- нодоро- жный диви- зион | Порто- вый дивизион | Бунке- ровка | Инвести- цион- ные и управлен- ческие компан- ии | Инвести- ция в Транс- Контей- нер | Исклю- чения / корректи- ровки | Итого |
|---|-------------------------------|---|--|---------------------------|-----------------|--|---|---|---------|
| Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия | 85 | 49 | 12 | - | - | - | 337 | - | 483 |
| Расходы по налогу на прибыль | (24) | (251) | - | (736) | (15) | (58) | - | - | (1 084) |

Ниже приводится сегментная информация по основным отчетным сегментам Группы за 2014 год.

| | Морской дивизион | Линейно- логичес- кий дивизион | Желез- нодорож- ный диви- зион | Портовый дивизион | Бунке- ровка | Инвести- ционные и управлен- ческие компании | Инвести- ция в Транс- Контей- нер | Исклю- чения / Коррек- ровки | Итого |
|---|---------------------|---|---|----------------------|-----------------|--|---|---------------------------------------|----------|
| Реализация услуг сторонним потребителям | 1 597 | 23 706 | 5 859 | 5 211 | 6 415 | - | - | (1) | 42 787 |
| Межсегментные продажи | 1 578 | 24 | 423 | 1 871 | 2 091 | - | - | (5 987) | - |
| Сегментная выручка | 3 175 | 23 730 | 6 282 | 7 082 | 8 506 | - | - | (5 988) | 42 787 |
| Итого сегментные расходы (*) | (2 764) | (22 081) | (4 753) | (3 327) | (8 147) | (1 687) | - | 6 438 | (36 321) |
| Сегментный результат | 411 | 1 649 | 1 529 | 3 755 | 359 | (1 687) | - | 450 | 6 466 |

Сегментные неденежные статьи

| | | | | | | | | | |
|--------------------------|-------|-------|---------|-------|---|-------|---|---|---------|
| Амортизация | (420) | (404) | (1 329) | (584) | - | (50) | - | - | (2 787) |
| Обесценение гудвилла | - | - | (2 218) | - | - | - | - | - | (2 218) |
| Убытки от обесценения | (93) | - | (2 692) | - | - | (300) | - | - | (3 085) |

Прочие существенные статьи доходов/расходов

| | | | | | | | | | |
|---|------|------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|
| Прочие доходы и расходы | 101 | 34 | 176 | 1 | - | 304 | - | (462) | 154 |
| Процентные расходы | (44) | (73) | (839) | (168) | (179) | (3 862) | - | 822 | 4 343 |
| Доля в прибыли объектов инвестирования, учитываемых методом долевого участия | - | 11 | 94 | - | - | - | 1 047 | - | 1 152 |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| | | | | | | | | | |
|------------------------------|------|-------|-----|-------|------|----|---|---|-------|
| Расходы по налогу на прибыль | (53) | (299) | 720 | (714) | (17) | 60 | - | - | (303) |
|------------------------------|------|-------|-----|-------|------|----|---|---|-------|

Сегментные активы и обязательства

| | Активы | | Обязательства | |
|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
| | млн. руб. | | | |
| Морской дивизион (на мировом рынке) | 7 479 | 7 089 | 2 154 | 1 188 |
| Линейно-логистический дивизион (на мировом рынке) | 6 840 | 8 130 | 3 558 | 4 777 |
| Железнодорожный дивизион (на российском рынке) | 14 864 | 14 406 | 1 372 | 2 374 |
| Портовый дивизион (на российском рынке) | 9 996 | 12 256 | 3 762 | 3 555 |
| Бункеровка (на российском рынке) | 549 | 3 518 | 339 | 791 |
| Итого по всем сегментам | 39 728 | 45 399 | 11 185 | 12 685 |
| Гудвилл | 6 466 | 6 413 | - | - |
| Прочие статьи, не отнесенные на конкретный сегмент | 12 563 | 20 543 | 70 876 | 59 717 |
| Консолидировано | 58 757 | 72 355 | 82 061 | 72 402 |

Прочая сегментная информация

| | Приобретение сегментных активов | | Вложения в объекты инвестирования, учитываемые методом долевого участия | |
|---|---------------------------------|-------------------------|---|-------------------------|
| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
| | млн. руб. | | | |
| Морской дивизион (на мировом рынке) | 274 | 652 | 87 | 22 |
| Линейно-логистический дивизион (на мировом рынке) | 41 | 169 | 259 | 177 |
| Железнодорожный дивизион (на российском рынке) | 620 | 769 | 675 | 715 |
| Портовый дивизион (на российском рынке) | 729 | 807 | - | - |
| Инвестиция в ПАО «ТрансКонтейнер» | - | - | 12 134 | 11 990 |
| | 1 664 | 2 397 | 13 155 | 12 904 |

(*) Итого сегментные операционные расходы включают операционные и административные расходы.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

18. Выручка

| | 2015 | 2014 |
|--|------------------|---------------|
| | млн. руб. | |
| Транспортные услуги (операторские перевозки) | 28 065 | 28 608 |
| Портовые и стивидорные услуги | 4 689 | 5 090 |
| Бункеровка | 4 587 | 6 415 |
| Фрахт и аренда судов | 3 203 | 1 567 |
| Выручка от сдачи имущества в аренду | 881 | 965 |
| Агентское вознаграждение | 220 | 142 |
| | 41 645 | 42 787 |

19. Операционные расходы

| | 2015 | 2014 |
|--|------------------|---------------|
| | млн. руб. | |
| Железнодорожный тариф, транспортные услуги | 17 737 | 19 121 |
| Себестоимость нефтепродуктов на реализацию | 4 211 | 5 733 |
| Расходы на персонал | 3 231 | 2 889 |
| Рейсовые и эксплуатационные расходы | 2 744 | 1 539 |
| Операционная аренда | 1 346 | 1 023 |
| Стивидорные услуги | 668 | 859 |
| Налоги, за исключением налога на прибыль | 274 | 255 |
| | 30 211 | 31 419 |

20. Административные расходы

| | 2015 | 2014 |
|---|------------------|--------------|
| | млн. руб. | |
| Заработная плата и прочие расходы на персонал | 3 067 | 3 374 |
| Профессиональные услуги | 500 | 410 |
| Аренда офисных помещений | 453 | 313 |
| Прочие административные расходы | 849 | 805 |
| | 4 869 | 4 902 |

21. Убытки от обесценения прочих активов

| | 2015 | 2014 |
|--|------------------|--------------|
| | млн. руб. | |
| Обесценение флота (см. пояснение 5) | 561 | 93 |
| Обесценение нематериальных активов | 241 | - |
| Обесценение прочих основных средств | - | 2 992 |
| | 802 | 3 085 |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

22. Прочие финансовые доходы, нетто

| | 2015 | 2014 |
|--|------------------|-------------|
| | млн. руб. | |
| Обесценение займа, выданного связанной стороны (см. пояснение 9) | (11 238) | - |
| Процентные доходы | 729 | 339 |
| Погашение облигационного займа (см. пояснение 14) | 834 | - |
| Прочие расходы | (281) | - |
| | <u>9 956</u> | <u>339</u> |

23. 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 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | руб. | |
| Убыток за год | (11 615 685 262) | (6 294 151 474) |
| Средневзвешенное количество акций в обращении (см. пояснение 16) | <u>2 951 250 000</u> | <u>2 951 250 000</u> |
| Убыток на акцию | <u>(3,94)</u> | <u>(2,13)</u> |

24. Условные обязательства

(а) Обязательства по договорам операционной аренды, в которых компании Группы выступают в качестве арендатора

Группа арендует подвижной состав, причалы и офисные помещения, заключая нерасторжимые договоры аренды. По состоянию на 31 декабря 2015 года все нерасторжимые договоры операционной аренды были заключены на срок менее одного года с правом их последующего продления и являются нерасторжимыми в силу потребностей бизнеса в арендуемых активах.

По состоянию на 31 декабря 2015 года непогашенные договорные обязательства Группы по нерасторжимым договорам операционной аренды составили:

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|-----------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| В течение одного года | 696 | 610 |
| От двух до пяти лет | 1 145 | 1 642 |
| Свыше пяти лет | <u>3 934</u> | <u>3 648</u> |
| | <u>5 775</u> | <u>5 900</u> |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

(b) 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.

Проверками и расследованиями в отношении правильности исчисления налогов занимаются несколько регулирующих органов, имеющих право налагать крупные штрафы и начислять пени. Правильность исчисления налогов в отчетном периоде может быть проверена в течение трех последующих календарных лет, однако при определенных обстоятельствах этот срок может быть увеличен. В последнее время практика в Российской Федерации такова, что налоговые органы занимают более жесткую позицию в части интерпретации и требований соблюдения налогового законодательства.

С 1 января 2012 года вступило в силу законодательство о трансфертном ценообразовании, которое существенно поменяло правила по трансфертному ценообразованию, сблизив их с принципами организации экономического сотрудничества и развития (OECD), но также создавая дополнительную неопределенность в связи с практическим применением налогового законодательства в определенных случаях.

Данные правила трансфертного ценообразования предусматривают обязанность налогоплательщиков готовить документацию в отношении контролируемых сделок и определяют принципы и механизмы для начисления дополнительных налогов и процентов, если цены в контролируемых сделках отличаются от рыночных.

Правила трансфертного ценообразования применяются к сделкам в области внешней торговли между взаимозависимыми лицами, а также к сделкам в области внешней торговли между независимыми сторонами в случаях, установленных налоговым кодексом РФ (для целей контроля цен по таким операциям пороговое значение не применяется). В дополнение, правила применяются к внутренним сделкам между взаимозависимыми лицами, если общая годовая сумма сделок между одними и теми же лицами превышает определенный уровень (3 млрд. руб. в 2012 году, 2 млрд. руб. в 2013 году, 1 млрд. руб. в 2014 году и т.д.).

В настоящее время практика применения правил по трансфертному ценообразованию налоговыми органами и судами отсутствует. Однако ожидается, что операции, которые регулируются правилами о трансфертном ценообразовании, станут объектом детальной проверки, что потенциально может оказать влияние на данную консолидированную финансовую отчетность.

Данные 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, особенно в связи с проведенной реформой высших судебных органов, отвечающих за разрешение налоговых споров, может быть иной и, в случае, если налоговые органы смогут доказать правомерность своей позиции, это может оказать значительное влияние на настоящую консолидированную финансовую отчетность.

Помимо этого, недавно был принят ряд новых законов, которые вносят изменения в налоговое законодательство Российской Федерации. В частности, с 1 января 2015 года были введены изменения, направленные на регулирование налоговых последствий сделок с иностранными компаниями и их деятельности, такие как концепция бенефициарного владения доходов и др. Потенциально данные изменения могут оказать существенное влияние на налоговую позицию Группы и создать дополнительные налоговые риски в будущем. Данное законодательство продолжает развиваться, и влияние законодательных изменений должно рассматриваться на основе фактических обстоятельств.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

(с) Условия осуществления хозяйственной деятельности

Операции Группы частично осуществляются в Российской Федерации и на Украине. Соответственно, на бизнес Группы оказывают влияние экономика и финансовые рынки Российской Федерации и Украины, которым присущи некоторые свойства развивающегося рынка. Правовая, налоговая и административная системы продолжают развиваться, однако сопряжены с риском неоднозначности толкования их требований, которые к тому же подвержены частым изменениям, что вкупе с другими юридическими и фискальными преградами создает дополнительные проблемы для предприятий, ведущих бизнес в Российской Федерации. Представленная консолидированная финансовая отчетность отражает точку зрения руководства на то, какое влияние оказывают условия ведения бизнеса в Российской Федерации и на Украине на деятельность и финансовое положение Группы. Фактическое влияние будущих условий хозяйствования может отличаться от оценок их руководством.

Конфликт в Украине и связанные с ним события повлияли на рост рисков, связанных с ведением бизнеса в Российской Федерации. Экономические санкции, наложенные Европейским Союзом, США, Японией, Канадой, Австралией и рядом других стран на отдельные российские юридические и физические лица, наряду с ответными санкциями, введенными правительством Российской Федерации, привели к росту экономической нестабильности, колебаниям на рынках капитала, обесценению российского рубля, снижению уровня прямых иностранных и внутренних инвестиций, а также к ужесточению доступа к заемным средствам. Некоторые российские юридические лица могут испытывать трудности с доступом на международные рынки капитала и заемных средств для финансирования своей деятельности и стать более зависимыми от банков внутри Российской Федерации. Эффект от наложенных санкций в долгосрочной перспективе, также как и возможность введения дополнительных санкций в будущем, спрогнозировать сложно.

Окончательное разрешение политического и экономического кризиса и его влияние трудно прогнозировать, тем не менее возможны дальнейшие тяжелые последствия для украинской экономики.

Хотя руководство полагает, что предпринимает надлежащие меры по поддержанию устойчивой деятельности Группы в текущих обстоятельствах, сохранение текущих нестабильных условий хозяйственной деятельности может негативно повлиять на финансовые результаты и финансовое положение Группы в степени, определить которую в настоящее время не представляется возможным. Данная консолидированная финансовая отчетность отражает текущую оценку руководства влияния условий хозяйственной деятельности на Украине на операционную деятельность и финансовое положение Группы. Условия хозяйственной деятельности в будущем могут отличаться от оценки руководства. Данная консолидированная финансовая отчетность не включает какие-либо корректировки, отражающие влияние событий на Украине, имевших место после отчетной даты.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

25. Справедливая стоимость и управление финансовыми рисками

Справедливая стоимость

Руководство полагает, что справедливая стоимость финансовых активов и финансовых обязательств, отражённая в отчете о финансовом положении на 31 декабря 2015г., примерно равна их балансовой стоимости за исключением следующих обязательств:

| млн. руб. | Справедливая стоимость | Балансовая стоимость | Разница |
|------------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------|
| Облигации | 36 231 | 54 069 | (17 838) |
| Итого | 36 231 | 54 069 | (17 838) |

Рыночная стоимость Еврооблигации и облигаций была определена по данным Блумберг и Московской биржи соответственно.

На 31 декабря 2014 года справедливая стоимость финансовых активов и финансовых обязательств, отражённая в отчете о финансовом положении, была примерно равна их балансовой стоимости.

Порядок определения справедливой стоимости раскрыт в пояснении 3.

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.

В течение отчетного года российский рубль значительно обесценился по отношению к доллару США. На 31 декабря 2015 года обменный курс рубля к доллару снизился почти на 25% по сравнению к началу 2015 года. Эффектом такого обесценения явилось признание в резерве курсовых разниц курсового убытка в размере 11 851 млн. руб. и, как следствие, общая величина обязательств превысила общую величину активов на 23 304 млн. рублей. Такой негативный эффект носит исключительно технический характер и не влияет на способность Группы продолжать свою деятельность непрерывно.

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

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

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. Демографический состав клиентов Группы, а также риск дефолта в тех отраслях экономики и странах, в которых они 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 в отчет о финансовом положении и приведена ниже:

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Долгосрочные займы, выданные связанным сторонам | 83 | 8 574 |
| Дебиторская задолженность | 5 673 | 9 045 |
| Активы по текущему налогу | 580 | 328 |
| Прочие оборотные активы | - | 132 |
| Денежные средства и их эквиваленты | <u>2 636</u> | <u>3 723</u> |
| | <u>8 972</u> | <u>21 802</u> |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

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

| | 31 декабря 2015 года | | 31 декабря 2014 года | |
|--|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------|
| | млн. руб. | | | |
| | Совокупная балансовая стоимость | Резерв под обесценение | Совокупная балансовая стоимость | Резерв под обесценение |
| Текущая задолженность | 2 420 | - | 3 487 | - |
| Задолженность со сроком просрочки 90 дней | 108 | (32) | 227 | - |
| Задолженность со сроком просрочки от 91 дня до одного года | 167 | (35) | 126 | - |
| Задолженность со сроком просрочки свыше одного года | 132 | (132) | 116 | (116) |
| | 2 827 | (199) | 3 956 | (116) |

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

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Остаток на 1 января | 116 | 571 |
| Списание дебиторской задолженности, невозможной к взысканию | - | (852) |
| Увеличение резерва | 82 | 30 |
| Влияние изменения курса валют | - | 367 |
| Остаток на 31 декабря | <u>198</u> | <u>116</u> |

Помимо дебиторской задолженности, кредитному риску подвергаются такие активы Группы, как денежные средства и авансы, выданные поставщикам. Группа размещает денежные средства в надежных банках, пользующихся высокой репутацией. Авансы поставщикам в основном представляют собой предоплату за транспортные услуги, а также предоплату ОАО «РЖД». 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.

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

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 2015 г. у Группы имелись следующие монетарные активы и обязательства, выраженные в валюте, отличной от функциональной валюты соответствующих предприятий Группы:

| | <u>долл. США</u> | <u>руб. млн. руб.</u> | <u>Активы и обязательства, выраженные в других валютах</u> |
|--|------------------|---------------------------|--|
| Активы | | | |
| Прочие внеоборотные активы | 164 | 16 | - |
| Дебиторская задолженность | 431 | 104 | 94 |
| Остатки на банковских счетах и денежные средства в кассе | 876 | 14 | 322 |
| Внутригрупповые активы | 3 052 | 3 390 | 4 689 |
| | <u>4 523</u> | <u>3 524</u> | <u>5 105</u> |
| Обязательства | | | |
| Кредиторская задолженность | 795 | 377 | 57 |
| Кредиты, займы и прочие обязательства | 87 | - | 4 927 |
| Внутригрупповые обязательства | 1 126 | 7 322 | 4 661 |
| | <u>2 008</u> | <u>7 699</u> | <u>9 645</u> |
| | <u>2 515</u> | <u>(4 175)</u> | <u>(4 540)</u> |

К другим валютам в основном относится евро.

По состоянию на 31 декабря 2014 года у Группы имелись следующие монетарные активы и обязательства, выраженные в валюте, отличной от функциональной валюты соответствующих предприятий Группы:

| | <u>долл. США</u> | <u>руб. млн. руб.</u> | <u>Активы и обязательства, выраженные в других валютах</u> |
|--|------------------|---------------------------|--|
| Активы | | | |
| Прочие внеоборотные активы | 123 | 16 | - |
| Дебиторская задолженность | 827 | 91 | 143 |
| Прочие оборотные активы | 124 | - | - |
| Остатки на банковских счетах и денежные средства в кассе | 1 505 | 13 | 58 |
| Внутригрупповые активы | 546 | 153 | - |
| | <u>3 125</u> | <u>273</u> | <u>201</u> |
| Обязательства | | | |
| Кредиторская задолженность | 364 | 300 | 32 |
| Кредиты и займы и прочие обязательства | 107 | - | 5 019 |
| Внутригрупповые обязательства | 2 569 | 46 | - |
| | <u>3 040</u> | <u>346</u> | <u>5 051</u> |
| | <u>85</u> | <u>(73)</u> | <u>(4 850)</u> |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

Анализ чувствительности к изменению валютных курсов

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

| млн. руб. | Влияние изменения курса рубля к доллару США | | | |
|-------------------------|---|---|---|---|
| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года | 31 декабря 2014 года |
| | Повышение курса рубля к доллару США на 20% | Понижение курса рубля к доллару США на 20% | Повышение курса рубля к доллару США на 10% | Понижение курса рубля к доллару США на 10% |
| | | | | |
| Прибыль или (убыток) | 835 | (835) | 17 | (17) |

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 14.

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 2015 года | 31 декабря 2014 года |
| | млн. руб. | |
| Финансовые инструменты с фиксированной ставкой | | |
| Денежные средства и их эквиваленты | 179 | 340 |
| Кредиты и векселя к получению | 83 | 833 |
| Долгосрочные депозиты | 10 | 10 |
| Дебиторская задолженность по операциям финансовой аренды | - | 124 |
| Прочие долгосрочные обязательства | (56 093) | (57 780) |
| | <u>(55 821)</u> | <u>(56 473)</u> |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| | Балансовая стоимость | |
|---|---------------------------------|---------------------------------|
| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
| | млн. руб. | |
| Финансовые инструменты с плавающей ставкой | | |
| Займы к получению | - | 7 749 |
| Кредиты и займы | (10 244) | (4 984) |
| | <u>(10 244)</u> | <u>2 765</u> |

Анализ чувствительности к изменению процентных ставок

Результаты Группы не подвержены влиянию изменений ставок ЛИБОР/EURIBOR/МОСПРАЙМ.

(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 финансовой аренде и прочая кредиторская задолженность

| | Балан- совая стоимость | Минималь- ные будущие платежи | Менее 3 мес. | 3–6 мес. | 6–12 мес. | 1–5 лет | Свыше 5 лет |
|---|---------------------------------------|--|-------------------------|-----------------|------------------|----------------|------------------------|
| | млн. руб. | | | | | | |
| На 31 декабря 2015 года | | | | | | | |
| Кредиты, займы и проценты к уплате по кредитам и займам | 65 933 | 76 495 | 1 866 | 3 717 | 8 765 | 62 147 | - |
| Обязательства по финансовой аренде | 1 586 | 1 907 | 883 | 102 | 219 | 703 | - |
| Торговая и прочая кредиторская задолженность | 4 423 | 4 423 | 4 423 | - | - | - | - |
| Обязательства по планам с установленными выплатами | 101 | 101 | - | - | - | - | 101 |
| Итого | 72 043 | 82 926 | 7 172 | 3 819 | 8 984 | 62 850 | 101 |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| | Балан- совая стоимость | Минималь- ные будущие платежи | Менее 3 мес. | 3–6 мес. | 6–12 мес. | 1–5 лет | Свыше 5 лет |
|---|---------------------------------------|--|-------------------------|-----------------|------------------|----------------|------------------------|
| | млн. руб. | | | | | | |
| На 31 декабря 2014 года | | | | | | | |
| Кредиты, займы и проценты к уплате по кредитам и займам | 61 538 | 78 984 | 1 314 | 1 819 | 3 690 | 53 877 | 18 284 |
| Обязательства по финансовой аренде | 2 140 | 2 456 | 270 | 271 | 681 | 1 234 | - |
| Торговая и прочая кредиторская задолженность | 5 859 | 5 859 | 5 859 | - | - | - | - |
| Обязательства по планам с установленными выплатами | 92 | 92 | - | - | - | - | 92 |
| Итого | 69 629 | 87 392 | 7 443 | 2 091 | 4 371 | 55 111 | 18 376 |

26. Операции со связанными сторонами

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

В отчетном году количество ключевых руководящих сотрудников и директоров Группы составило 8 человек (в 2014 году – 11 человек). Указанным лицам были выплачены следующие суммы вознаграждения за период:

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года |
|------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | млн. руб. | |
| Заработная плата | 179 | 143 |
| Премии | 14 | 83 |
| | 193 | 226 |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года | Характер остатков |
|--|-------------------------|-------------------------|---|
| | млн. руб. | | |
| Отчет о финансовом положении | | | |
| Неконсолидированные дочерние предприятия | - | 4 | Торговая дебиторская задолженность |
| Неконсолидированные дочерние предприятия | (5) | - | Торговая кредиторская задолженность |
| Ассоциированные предприятия | 58 | 132 | Торговая дебиторская задолженность |
| Ассоциированные предприятия | (20) | (13) | Торговая кредиторская задолженность |
| Совместное предприятие | (4) | - | Торговая дебиторская задолженность |
| Совместное предприятие | 83 | 77 | Заем выданный, проценты к получению |
| Совместное предприятие | - | 124 | Дебиторская задолженность по финансовой аренде |
| Компания, имеющая общего с Группой акционера | - | 8 524 | Заем выданный |
| Компания, имеющая общего с Группой акционера | - | 120 | Торговая дебиторская задолженность |
| Компания, имеющая общего с Группой акционера | - | (500) | Торговая кредиторская задолженность |
| Компания, имеющая общего с Группой акционера | (738) | - | Заем полученный |
| | 31 декабря 2015 года | 31 декабря 2014 года | Характер остатков |
| | млн. руб. | | |
| Отчет о прибылях и убытках | | | |
| Закупки у ассоциированных предприятий | (231) | (365) | Агентские услуги, аренда и услуги по охране |
| Продажи ассоциированным предприятиям | 249 | 208 | Агентские услуги, аренда и услуги по охране |
| Закупки у совместных предприятий | (78) | (153) | Агентские, транспортные услуги и погрузочно-разгрузочные работы |
| Продажи совместным предприятиям | - | 28 | Транспортные услуги |
| Совместное предприятие | 17 | 23 | Доходы по операциям финансовой аренды и процентные доходы |
| Компания, имеющая общего с Группой акционера | (11 238) | - | Обесценение займа |
| Компания, имеющая общего с Группой акционера | 1 242 | 3 239 | Бункеровка |
| Компания, имеющая общего с Группой акционера | (659) | 249 | Транспортные услуги |
| Компания, имеющая общего с Группой акционера | 606 | 356 | Процентные доходы |
| Компания, имеющая общего с Группой акционера | (240) | (142) | Прочие доходы и расходы, нетто |

**Публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство»
и дочерние предприятия**

**Пояснения к консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся
31 декабря 2015 года**

27. События после отчетной даты

В апреле 2016 года Группа рефинансировала свои кредитные обязательства перед Сбербанком с помощью полученной от него новой кредитной линии с максимальным лимитом на 1 150 млн.руб. со сроком погашения в январе 2017 года.

В марте 2016 года Группа заключила договор на сдачу в аренду полного парка полувагонов.

В марте 2016 года в рамках договора РЕПО с ВТБ Австрия Группа произвела предоплату в пользу банка в размере 5,5 млн.Евро (434 млн.руб.) в связи со снижением уровня обеспечения займа в отношении к размеру самого займа ниже установленной величины.