

Настоящая презентация предназначена только для информационных целей и является переводом английской версии презентации.  
С презентацией на английском языке можно ознакомиться на корпоративном сайте: [www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com).

 **Globaltrans**

# КОРПОРАТИВНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ

Сентябрь 2021г.



# Юридическая информация

## Представление информации

Информация в настоящей презентации может уточняться, дополняться и меняться. Соответственно, Компанией или от ее лица, а также ее акционерами, директорами, должностными лицами или сотрудниками или любыми иными лицами или от их лица не предоставляется каких-либо заверений или гарантий, явных или подразумеваемых, относительно точности, полноты или достоверности содержащейся в настоящей презентации информации или приводимых в ней мнений. Ни Компания, ни кто-либо из ее акционеров, директоров, должностных лиц и никакое иное лицо не принимает какой-либо ответственности любого рода за какие-либо убытки любого рода, вытекающие из любого использования содержимого настоящей презентации или возникающие любым иным образом в связи с ней. Настоящая презентация не является офертой или рекламой каких-либо ценных бумаг в какой-либо юрисдикции.

Финансовая информация, содержащаяся в настоящей презентации, основана на краткой консолидированной промежуточной финансовой информации (неаудированной) компании Globaltrans Investment PLC (далее «Компания» и совместно с консолидированными дочерними обществами «Globaltrans» или «Группа») за шесть месяцев, закончившихся 30 июня 2021 года, и 2020 года, и была подготовлена в соответствии с Международным стандартом бухгалтерского учета (IAS) 34 «Промежуточная отчетность», принятым Европейским союзом. Краткая консолидированная промежуточная финансовая информация должна рассматриваться совместно с консолидированной управленческой отчетностью и консолидированной финансовой отчетностью за год, закончившийся 31 декабря 2020 года, подготовленной в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности, принятыми в Европейском союзе, и Законом о компаниях Республики Кипр, Раздел 113 Свода законов Республики Кипр. С краткой консолидированной промежуточной финансовой информацией (неаудированной) и отдельной операционной информацией Группы за шесть месяцев, закончившихся 30 июня 2021 года, и за тот же период 2020 года, а также исторической финансовой и операционной информацией можно ознакомиться на корпоративном сайте Globaltrans ([www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com)).

Презентационной валютой финансовой отчетности Группы является российский рубль («руб.»), являющийся функциональной валютой Компании, а также ее дочерних обществ на Кипре и в России.

В настоящей презентации Группа использовала определенные не предусмотренную МСФО ЕС или МСФО финансовую информацию в качестве дополнительных показателей операционной деятельности Группы. Руководство Компании считает, что эти показатели предоставляют полезную информацию, поскольку позволяют сосредоточиться непосредственно на основных показателях текущего бизнеса Группы. Компания также публикует операционную информацию, которая иллюстрирует изменения в операционных и финансовых показателях Группы за отчетные периоды.

Финансовая информация, основанная на управленческой отчетности, отмечена в настоящей презентации звездочкой (\*). Определения терминов (финансовая информация, не предусмотренная МСФО, и операционные показатели), которые требуют дополнительного пояснения или уточнения и выделены заглавными буквами, представлены в конце настоящей презентации.

При расчете некоторой финансовой и операционной информации, включенной в настоящую презентацию, применялось округление. В силу этого общие суммы в некоторых из таблиц могут не являться точной арифметической суммой предшествующих им показателей.

Группа использовала некоторую статистическую информацию, информацию по рынку и ставкам, включенную в настоящую презентацию, по российскому рынку грузовых железнодорожных перевозок и по смежным темам из следующих сторонних источников: Федеральная служба государственной статистики («Росстат»), ОАО «Российские железные дороги» («РЖД») и Федеральная антимонопольная служба («ФАС»). Группа в точности воспроизводит такую информацию и, насколько ей известно и насколько она может подтвердить на основании информации, публикуемой такими сторонними источниками, в презентации не исключены никакие факты, отсутствие которых могло бы привести к тому, что воспроизводимая информация стала бы неточной или вводящей в заблуждение. Группа не проводила независимой проверки такой стороной информации. Помимо этого, официальные данные, публикуемые российскими государственными органами, могут быть значительно менее полными или проработанными, чем в более развитых странах.

Вся не предусмотренная МСФО финансовая и операционная информация, представленная в настоящей презентации, должна использоваться только в качестве аналитического инструмента, и инвесторам не следует рассматривать такую информацию, взятую отдельно или в любом сочетании, как замену анализа консолидированной финансовой отчетности или краткой консолидированной промежуточной финансовой информации Группы в соответствии с МСФО ЕС, доступной на корпоративном сайте Globaltrans по адресу [www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com).

## Заявление об отказе от ответственности

Информация, содержащаяся в настоящей презентации и относящаяся к Globaltrans Investment PLC, компании, организованной и существующей в соответствии с законодательством Кипра («Globaltrans» или «Компания»), вместе с консолидированными дочерними компаниями - «Группа»), приводится исключительно для целей предоставления общей информации. Представленные в настоящей презентации мнения основаны на общей информации, собранной на момент ее написания, и могут меняться без уведомления. Компания доверяет информации, полученной из источников, считающихся надежными, но не гарантирует ее точность или полноту.

Настоящая презентация может содержать прогнозные заявления относительно будущих событий или будущих финансовых результатов Компании. Прогнозные заявления можно определить по использованию таких терминов, как «ожидается», «предполагается», «по нашим оценкам», «мы предвидим», «мы намерены», «мы будем», «могли бы», «вероятно» или «возможно», их отрицательных форм или иных аналогичных выражений. Такие прогнозные заявления содержат то, что не является историческими фактами, и заявления о намерениях, мнениях и текущих ожиданиях Компании, касающиеся, помимо прочего, результатов операционной деятельности Компании, финансового состояния, ликвидности, перспектив, роста, стратегии, а также отрасли, в которой работает Компания. По своей природе прогнозные заявления предполагают риски и неопределенность, поскольку они относятся к событиям и зависят от обстоятельств, которые могут как наступить, так и не наступить в будущем. Компания просит вас обратить внимание, что прогнозные заявления не являются гарантией будущих результатов, и что фактические результаты операционной деятельности Компании, ее финансовое состояние, ликвидность, перспективы, рост, стратегия, а также развитие отрасли, в которой работает Компания, могут существенно отличаться от описываемых или предполагаемых в прогнозных заявлениях, содержащихся в настоящей презентации. Помимо этого, даже если результаты операционной деятельности Компании, ее финансовое состояние, ликвидность, перспективы, рост, стратегия, а также развитие отрасли, в которой работает Компания, соответствуют прогнозным заявлениям, содержащимся в настоящей презентации, такие результаты или события необязательно указывают на результаты или события последующих периодов. Компания не намерена обновлять настоящую презентацию и отражать в ней события и обстоятельства, наступающие после ее даты, или произошедшие непредвиденные события. Существует множество факторов, которые могут привести к существенному отклонению фактических результатов от результатов, содержащихся в прогнозных заявлениях Компании, включая в том числе общие экономические условия, конкурентную среду, риски, связанные с работой в России, изменения на российском рынке грузовых железнодорожных перевозок, а также множество других рисков, относящихся конкретно к Компании и ее операционной деятельности. Ни для каких целей не следует полагаться на информацию, содержащуюся в настоящей презентации, или на ее полноту, точность и достоверность.

# Обзор Globaltrans<sup>1</sup>

## Большой современный парк и эффективная операционная платформа

- Общий парк – ок. 72 тыс. единиц, 95% в собственности, в основном универсальные полувагоны (65%) и цистерны (26%)
- Перевозка в ключевых промышленных сегментах, вкл.: металлы (26%), нефтепродукты и нефть (44%), уголь (19%) и строительные материалы (4%)<sup>2</sup>
- Ведущие показатели операционной эффективности, в т.ч. низкий коэффициент порожнего пробега; рыночные позиции в сегменте нефтеналивных грузов усилены за счет уникальной услуги по перевозке грузов с использованием собственных локомотивов

## Стабильная база первоклассных клиентов

- Доверенный долгосрочный партнер ведущих промышленных групп в России и СНГ
- 63% чистой выручки от оперирования подвижным составом приходится на крупные сервисные контракты<sup>3</sup>

## Хороший свободный денежный поток и привлекательные дивиденды

- Хороший свободный денежный поток, разумное распределение капитала и консервативные финансовые политики
- Дивидендная политика привязана к свободному денежному потоку, приходящемуся на акционеров, и коэффициенту долговой нагрузки и направлена на распределение денежных средств, не используемых для расширения бизнеса

## Предпринимательский подход к ведению бизнеса и соответствие лучшим стандартам корпоративного управления

- Доля акционерного капитала в свободном обращении - ок. 57%, остальная часть акций/ГДР распределена между основателями<sup>4</sup>, директорами и менеджментом
- Соответствие лучшим стандартам корпоративного управления на протяжении уже более 10 лет
- Двойной листинг: LSE (с мая 2008г.) и MOEX (с октября 2020г.)
- Опытный и сбалансированный по составу Совет директоров, 4 независимых директора

Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

1. Вся информация на этой странице приведена по состоянию на 30 июня 2021г. или за 1П 2021г., если не указано иное.
2. Доля соответствующего сегмента в чистой выручке от оперирования подвижным составом Группы за 1П 2021г. Металлургические грузы, включая черные металлы, металлолом и железную руду; уголь, включая кокс; строительные материалы, включая цемент.
3. В 1П 2021г.; включая сервисные контракты с компаниями Роснефть, Металлоинвест, ММК, Газпром нефть, ТМК и с Группой ЧТПЗ.
4. В бенефициарной собственности через соответствующие специальные компании. На 30 июня 2021 г.

# КЛЮЧЕВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ 1П 2021



# Позитивная динамика в сегменте насыпных грузов и хороший свободный денежный поток поддерживают дивидендный потенциал Globaltrans

**Хороший свободный денежный поток, несмотря на слабую ценовую конъюнктуру в сегменте полувагонов**

- Финансовые результаты ожидаемо оказались под давлением слабой ценовой конъюнктуры в сегменте полувагонов на протяжении почти всего 1П 2021г.
- Скор. выручка сократилась на 14% г/г до 24,8 млрд руб., а скор. EBITDA снизилась на 29% до 10,4 млрд руб.
- Свободный денежный поток остался на хорошем уровне - 4,2 млрд руб., чему способствовал низкий уровень инвестиций в расширение парка
- Чистый долг к скор. EBITDA увеличился до 1,2х<sup>1</sup> по сравнению с 1,0х в конце 2020г.

**Динамика на рынке насыпных грузов обуславливает улучшение ценовой ситуации в сегменте полувагонов**

- Объемы на рынке насыпных грузов продолжили восстанавливаться, превысив уровень 1П 2019г., что обуславливает существенное восстановление ставок в сегменте полувагонов, начавшееся в конце 2кв. 2021г.
- В ответ на улучшение рыночных условий Globaltrans увеличил арендованный парк полувагонов

**Прибыльная продажа небольшого нишевого бизнеса укрепляет финансовое положение Группы**

- Достигнута договоренность о продаже 60% доли в неосновном активе «СинтезРейл» за 1,1 млрд руб. по причине ограниченности как синергии с другими видами бизнеса Группы, так и потенциала дальнейшего роста создаваемой стоимости
- Данная сделка обеспечивает возврат на вложенный капитал Группы около 3,8х при нормализованном мультипликаторе EV/EBITDA на уровне около 6,8х<sup>2</sup>
- Эффект от сокращения долговой нагрузки совместно с вырученными от сделки средствами может составить около 12% чистого долга Группы<sup>3</sup>

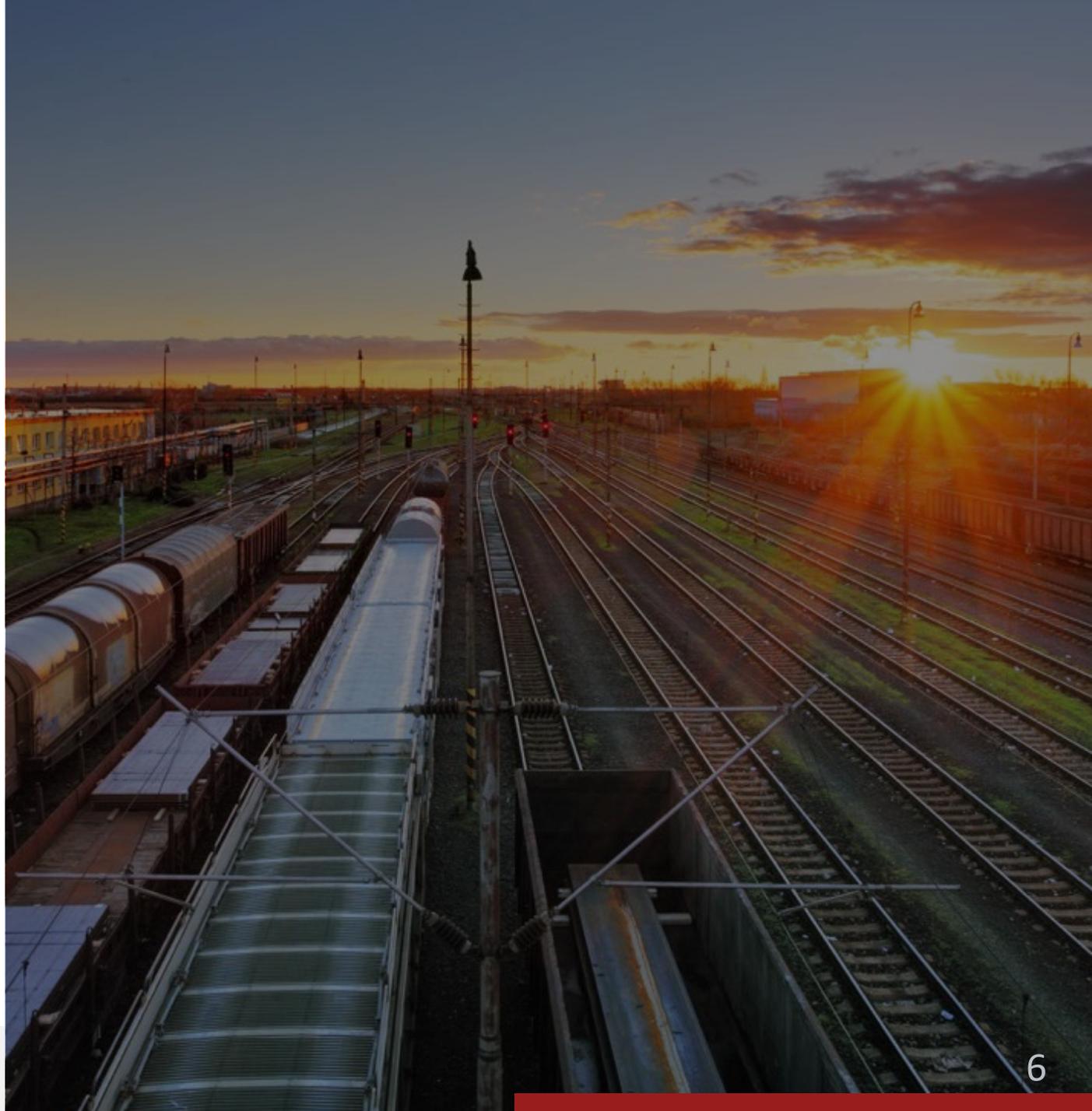
**Промежуточные дивиденды превышают целевое значение, поставлена цель по значительным дивидендам за 2П 2021г.**

- Одобрены промежуточные и специальные промежуточные дивиденды за 1П 2021г. в размере 4,0 млрд руб. (22,50 руб. на акцию/ГДР)<sup>4</sup>, что превышает ранее объявленное целевое значение - 3,0 млрд руб.
- Целевой уровень финальных дивидендов за 2П 2021г. определен на 25% выше промежуточных выплат и составит 5,0 млрд руб. (около 27,97 руб. на акцию/ГДР) при условии отсутствия значимых негативных изменений

Источник: Globaltrans; Росстат. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

1. Скорректированная EBITDA за 12 месяцев, закончившихся 30 июня 2021г.
2. На основании расчетных нормализованных финансовых показателей ООО «СинтезРейл» за 2021г., исходя из допущения, что все 500 новых специализированных контейнеров, которые были поставлены в течение 2021 г. до текущей даты, находились в эксплуатации с 1 января 2021г. Без учета влияния МСФО 16.
3. На 30 июня 2021г.
4. ГДР (глобальные депозитарные расписки) начали торговаться без права на объявленные дивиденды с 3 сентября 2021г. (как установлено Лондонской фондовой биржей). Дивиденды были выплачены в долларах США в общей сумме около 30,46692 центов США на одну обыкновенную акцию/ГДР по курсу обмена, равному среднему официальному курсу обмена российского рубля Центрального банка РФ за три рабочих дня в России с 27 по 31 августа 2021г. включительно (1 доллар США: 73,8506 руб.).

# ОБЗОР РЫНКА



# Ставки в сегменте полувагонов начали восстанавливаться на фоне позитивной динамики рынка насыпных грузов

## Восстановление рынка продолжилось

- Грузооборот на сети российских ж.д. вырос на 5,2% г/г в 1П 2021г., почти достигнув уровня 1П 2019г. (-0,3%)<sup>1</sup>
- В июле-августе восстановление продолжилось, и суммарный грузооборот на сети увеличился за этот период на 2,7% г/г (+2,6% по сравнению с июлем-августом 2019г.)

## Погрузка насыпных грузов (без учета нефтеналивных грузов) превысила «доковидные» уровни

- Объемы погрузки насыпных грузов выросли на 5,7% г/г и на +1,4% относительно 1П 2019г.
- Чистый прирост парка полувагонов на низком уровне: снижение на 34% г/г до около 6,5 тыс. единиц в 1П 2021г. (+1% по сравнению с концом 2020г.)<sup>2</sup>
- На протяжении почти всего 1П 2021г. ставки в сегменте полувагонов оставались слабыми; начиная с конца 2кв. 2021г. произошло их существенное улучшение, которое продолжилось в июле и августе

## Отставание в восстановлении сегмента нефтепродуктов и нефти в связи с последствиями COVID-19 и сохранением ограничений по соглашению ОПЕК+

- Объемы погрузки нефтепродуктов и нефти на рынке снизились на 0,4% г/г в 1П 2021г. (на 7,4% ниже уровней 1П 2019г.)
- Чистый прирост парка нефтеналивных цистерн составил около 3,1 тыс. единиц (+2% по сравнению с концом 2020г.)<sup>3</sup>
- Ценовая конъюнктура в сегменте цистерн остается стабильной

## Помесячная динамика грузооборота на сети российских ж.д.

— январь - август, изменение



## Объемы погрузки на сети российских ж.д.

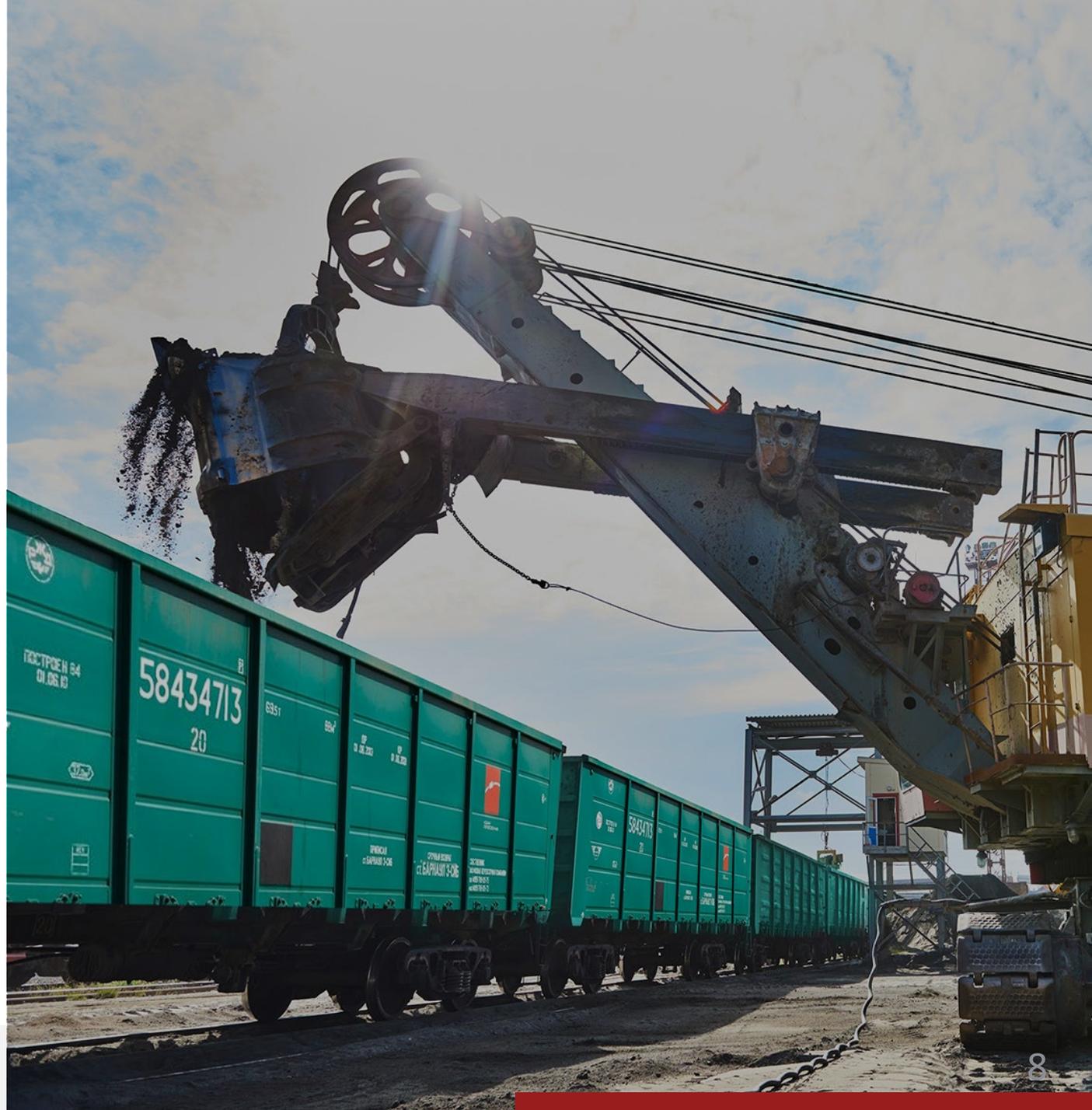
— по ключевым видам грузов, млн тонн<sup>4</sup>



Источник: Globaltrans; Росстат; РЖД. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

- Объемы погрузки на сети российских железных дорог выросли на 4,6% г/г (-0,2% по сравнению с 1П 2019г.)
- Оценка Компании. Чистое изменение общего парка полувагонов в России на 30 июня 2021г. по сравнению с состоянием на конец 2020г.
- Оценка Компании. Чистое изменение общего парка нефтеналивных цистерн в России на 30 июня 2021г. по сравнению с состоянием на конец 2020г.
- Уголь, включая коксующийся уголь; металлургические грузы, включая черные металлы, лом и руды; строительные грузы, включая цемент.

# РЕЗУЛЬТАТЫ 1П 2021 В ДЕТАЛЯХ



# Грузооборот Globaltrans вернулся к «доковидному» уровню, увеличение арендованного парка полувагонов в ответ на растущий спрос

## Грузооборот вернулся на уровень 1П 2019г., снижение на 4% г/г

- Задержки в портах, вызванные погодными условиями, и затрудненность движения на ключевых объектах клиентов повлияли на операционные показатели Группы в сегменте полувагонов - среднее количество груженых отправок на полувагон сократилось на 6% г/г
- Медленные темпы восстановления спроса в сегменте нефтепродуктов и нефти сохраняются

## Расширение парка арендованных полувагонов Группы на фоне растущего спроса на услуги Globaltrans

- Арендванный парк обеспечивает гибкость, необходимую для работы в условиях колебаний спроса
- Расширение парка арендованных полувагонов (+1,2 тыс. единиц до ок.1,4 тыс. единиц<sup>1</sup>, ок.3% от общего парка полувагонов Группы) отражает растущий спрос
- Количество арендованных цистерн сократилось на 1,4 тыс. единиц до ок.1,3 тыс. единиц<sup>1</sup> по причине медленного восстановления спроса в этом сегменте

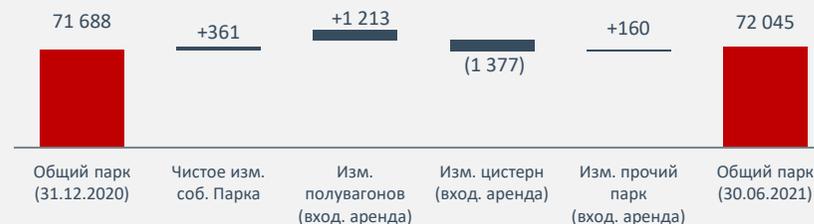
## Грузооборот

— без учета привлеченного парка, млрд тонно-км



## Динамика арендованного парка

— за последние 6 мес.



Источник: Globaltrans; Росстат; РЖД. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.  
1. На 30 июня 2021г. по сравнению с 31 декабря 2020г.

# Растущие ставки в сегменте полувагонов в мае-авг. 2021г., успешное продление ключевого сервисного контракта с «НК «Роснефть» на 5 лет

После слабого 1П 2021г. ставки в сегменте полувагонов начали восстанавливаться

- Средняя стоимость грузовой отправки Globaltrans снизилась на 12% г/г на фоне слабой ценовой конъюнктуры в сегменте полувагонов, которая была частично компенсирована устойчивой ситуацией со ставками в сегменте нефтепродуктов и нефти
- Дальнейшее восстановление рынка насыпных грузов поддерживает рост ставок в сегменте полувагонов; коммерческие условия Globaltrans менее волатильны по причине наличия крупных сервисных контрактов

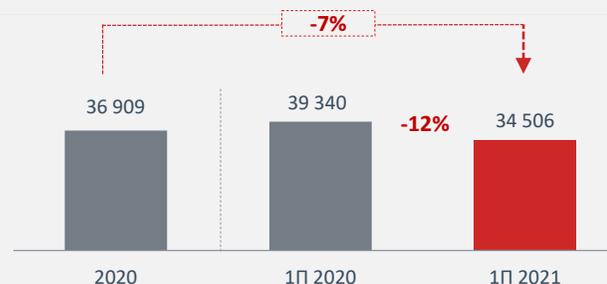
Успешное поддержание клиентской базы с продлением трех ключевых сервисных контрактов в течение последних 12 месяцев

- Широкий портфель сервисных контрактов с первоклассными клиентами, на которые пришлось 63% чистой выручки от оперирования в 1П 2021г.
- Три ключевых сервисных контракта успешно продлены в течение последних 12 месяцев:
  - ПАО «НК «Роснефть» - на 5 лет до конца марта 2026г.
  - ММК - на 2 года до конца сентября 2024г.
  - «Металлоинвест» - на один год до конца 2021г.

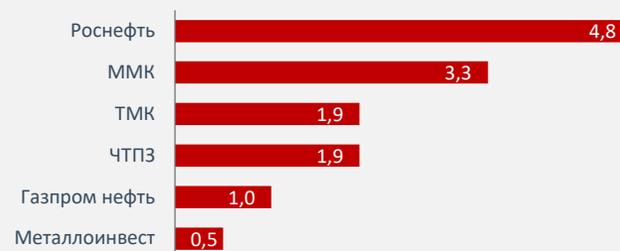
Укрепление отношений с прочими крупными клиентами

- Увеличение объемов бизнеса с «ЕВРАЗом» с подписанием годового контракта в конце 2020г.
- Фокус на расширении отношений с прочими клиентами, в т.ч.: «НефтеХимСервис», «Кузбасская топливная компания» и «Национальная нерудная компания»

Средняя стоимость грузовой отправки — руб.



Сроки ключевых контрактов — лет, на 30 июня 2021г.



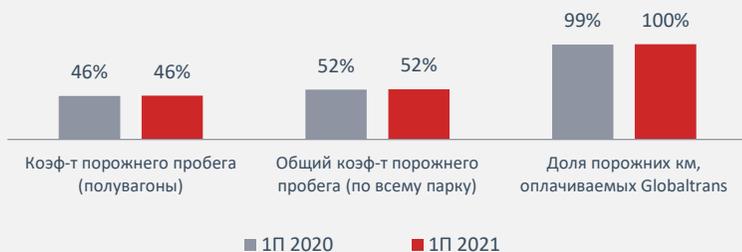
Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

# Сохранение ведущих показателей операционной эффективности

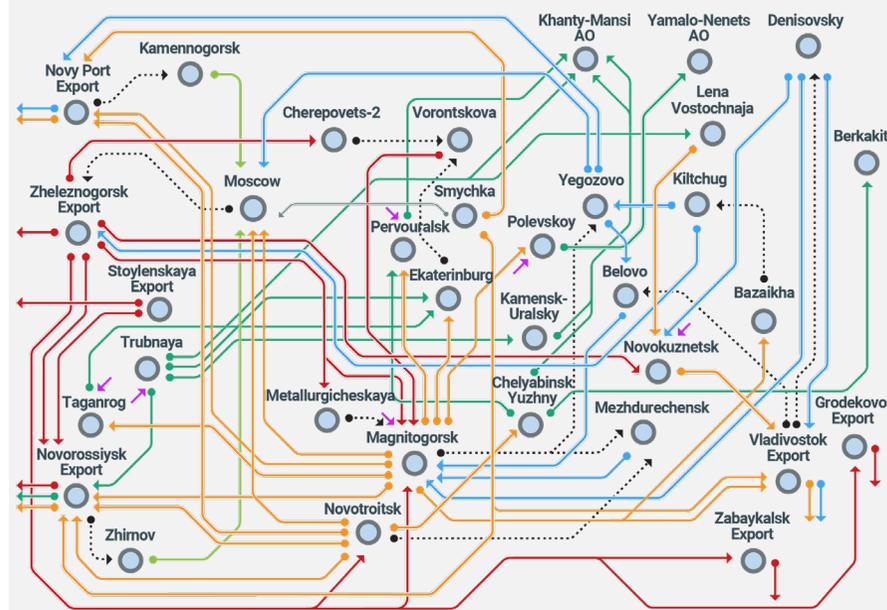
Коэффициент порожнего пробега по полувагонам остался одним из самых низких на российском рынке

- Коэффициент порожнего пробега по полувагонам остается на повышенном, но стабильном г/г уровне 46%, что отражает продолжающиеся корректировки грузовой и клиентской базы в связи с последствиями COVID-19
- Общий коэффициент порожнего пробега (по всем типам вагонов) не изменился г/г и составил 52%
- Доля порожних километров, оплачиваемых Globaltrans, была на уровне 100% (1П 2020 г.: 99%) на фоне изменений грузовой базы и волатильности в сегменте полувагонов

Ключевые показатели порожнего пробега



Логистика полувагонов — примеры ключевых маршрутов



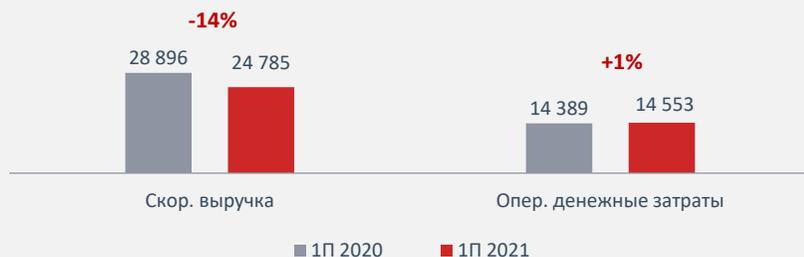
Маршруты перевозки грузов:

- Металлы
- Железная руда
- Трубы
- Лом
- Щебень
- Уголь
- Порожний пробег

Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

# Ключевые финансовые показатели: стабильный свободный денежный поток и устойчивый финансовый профиль

Скорректированная выручка / Совокупные операционные денежные затраты — млн руб.



Скорректированная EBITDA — млн руб.  
Маржа по скорректированной EBITDA — %



Чистый ден. поток от опер. деят.<sup>1</sup> / Капитальные затраты  
Свободный денежный поток — млн руб.



Чистый долг — млн руб.  
Чистый долг к скор. EBITDA за последние 12 мес. — x



Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.  
1. После «Изменения в оборотном капитале» и «Налога уплаченного».

## Скорректированная выручка и ее компоненты

	1П 2020г. (млн руб.)	1П 2021г. (млн руб.)	Изменение (г/г)
<b>Скорректированная выручка</b>	<b>28 896</b>	<b>24 785</b>	<b>-14%</b>
В том числе:			
<b>Чистая выручка от оперирования</b>	<b>26 735*</b>	<b>22 635*</b>	<b>-15%</b>
<b>Чистая выручка сегмента спецконтейнеров</b>	<b>994</b>	<b>938</b>	<b>-6%</b>
<b>Выручка от операционной аренды</b>	<b>905</b>	<b>875</b>	<b>-3%</b>
Чистая выручка от привлеченного парка	82*	60*	-27%
Прочая выручка	181	277	53%

- **Чистая выручка от оперирования (91% от скорректированной выручки) снизилась на 15% г/г в основном на фоне слабой ценовой конъюнктуры в сегменте полувагонов**
  - Средняя стоимость грузовой отправки снизилась на 12% г/г
  - Средний парк в оперировании сократился на 1% г/г
  - Среднее количество грузевых отправок на вагон снизилось на 2% г/г
- **Чистая выручка сегмента специализированных контейнеров (4% от скорректированной выручки) снизилась на 6% г/г**
  - В основном в связи с волатильностью ставок на рынке и объемов в некоторых сегментах грузов
- **Выручка от операционной аренды (4% от скорректированной выручки) сократилась на 3% г/г**
  - На фоне снижения средних арендных ставок в сегменте цистерн

Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации

## Операционные денежные затраты увеличились на 1% г/г

	1П 2020г. (млн руб.)	1П 2021г. (млн руб.)	Изменение (г/г)
<b>Операционные денежные затраты</b>	<b>14 389</b>	<b>14 553</b>	<b>1%</b>
Затраты на порожний пробег	8 012*	7 759*	-3%
Затраты на персонал	1 751	2 281	30%
Затраты на ремонты и обслуживание	2 127	2 163	2%
Топливо и запчасти - локомотивы	875	911	4%
Тарифы за инфраструктуру и локомотивы - прочие тарифы	516*	548*	6%
Расходы, связанные с краткосрочными договорами аренды - подвижной состав	379	209	-45%
Привлечение локомотивных бригад	241	163	-32%
Прочие операционные денежные затраты <sup>1</sup>	488	518	6%
<b>Операционные неденежные затраты</b>	<b>4 048</b>	<b>3 874</b>	<b>-4%</b>
Амортизация основных средств	3 325	3 269	-2%
Амортизация активов в виде прав пользования	368	376	2%
Убытки от выбытия при капитальном ремонте	290	283	-2%
Амортизация нематериальных активов	59	1	-99%
Чистые убытки/(прибыли) от обесценения торговой и прочей дебиторской задолженности	1	(2)	NM
Чистый убыток/(прибыль) от продажи основных средств	5	(52)	NM

- Оптимизация затрат позволила Группе ограничить рост операционных денежных затрат на уровне 1% г/г
- Операционные неденежные затраты сократились на 4% г/г, что в первую очередь обусловлено снижением по статьям «Амортизация основных средств» (-2% г/г) и «Амортизация нематериальных активов» (-99% г/г)

Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

1. Прочие операционные денежные затраты (не предусмотренный МСФО финансовый показатель) включают следующие статьи затрат: «Реклама и продвижение», «Вознаграждение аудитора», «Расходы на связь», «Информационные услуги», «Расходы на юридические, консалтинговые и прочие профессиональные услуги», «Расходы по краткосрочной аренде - танк-контейнеры», «Расходы по краткосрочной аренде - офисы», «Налоги (кроме налога на прибыль и НДС)» и «Прочие расходы».

# Основные статьи операционных денежных затрат

## Затраты на порожний пробег — 53%<sup>1</sup>



## Затраты на персонал — 16%<sup>1</sup>



## Затраты на ремонты и техобслуживание — 15%<sup>1</sup>



## Топливо и запчасти - локомотивы — 6%<sup>1</sup>



- Увеличение регулируемого тарифа РЖД на транспортировку порожних вагонов на 3,7% г/г<sup>2</sup> более чем компенсировано снижением грузооборота Группы в 1П 2021г.
- Общий коэффициент порожнего пробега (по всем типам вагонов) не изменился и остался на уровне 52%; доля порожних километров, оплачиваемых Globaltrans, составила 100% (1П 2020г.: 99%)
- Инфляционный рост зарплат
- Рост среднего количества персонала на 4% г/г в связи с переходом на использование собственных локомотивных бригад
- Рост бонусов, по большей части, из-за эффекта низкой базы 1П 2020г. (выплата бонусов была сокращена в связи с пандемией COVID-19), а также за счет создания резервов под будущие платежи по долгосрочной программе стимулирования менеджмента, привязанной к капитализации Компании
- Рост числа деповских ремонтов частично компенсирован снижением стоимости деповских ремонтов и расходов на определенные запчасти и ремонтные работы
- Инфляционный рост затрат на топливо и ряд запчастей

Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

1. Доля от совокупных операционных денежных затрат в 1П 2021г.

2. С начала 2021г.

# Свободный денежный поток сохранен на хорошем уровне

## Свободный денежный поток сохранен на хорошем уровне

- Свободный денежный поток составил 4 159 млн руб. (сокращение на 40% г/г), при этом снижение денежного потока от операционной деятельности<sup>1</sup> и рост капзатрат на техобслуживание парка частично компенсированы меньшим объемом уплаченных налогов

Совокупные капзатраты увеличились на 19% г/г до 3 966 млн руб. на фоне роста капзатрат на техобслуживание парка; целевой показатель капзатрат на весь 2021г. остается на прежнем уровне – ок. 7 млрд руб.

- Капзатраты на техобслуживание парка выросли на 44% г/г до 3 447 млн руб.\* на фоне неравномерного распределения ремонтов между полугодиями, большое количество которых было проведено в 1П 2021г.
- Инвестиции в расширение парка сократились на 45% г/г до 519 млн руб.\*<sup>2</sup>, приобретено 328 специализированных контейнеров
- Целевой уровень совокупных капитальных затрат (вкл. затраты на техобслуживание парка) на 2021г. остается неизменным и составляет около 7 млрд руб.

## Совокупные капитальные затраты — млн руб.



## Расчет свободного денежного потока — млн руб.



Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

- После «Изменения в оборотном капитале».
- Включая «Приобретение нематериальных активов».

## Устойчивый финансовый профиль

- Долговая нагрузка осталась на комфортном уровне: чистый долг к скор. EBITDA за последние 12 мес. составил 1,2x<sup>1</sup>
- Средневзвешенная эффективная процентная ставка составила 7,0% по сравнению с 6,9% на конец 2020г.
- Чистый долг оставался относительно стабильным на уровне 27 939 млн руб. (рост на 3% по сравнению с концом 2020г.)
- Валютный дисбаланс отсутствует, весь долговой портфель номинирован в рублях (функциональной валюте Компании)
- В соответствии с МСФО 16, прочие обязательства по аренде в размере 2 522 млн руб.<sup>2</sup>, в основном относящиеся к долгосрочной аренде офиса и подвижного состава, признаны на 30 июня 2021г.

Общий долг / чистый долг — млн руб.  
Чистый долг к скор. EBITDA — x



Сбалансированный и комфортный график погашения задолженности — на 30 июня 2021г., млн руб.<sup>3</sup>



Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

1. Чистый долг к скорректированной EBITDA за 12 мес., закончившихся 30 июня 2021г.

2. Не включены в общий долг.

3. Включая начисленные проценты в размере 424 млн руб.\*

## ПРОДАЖА «СИНТЕЗРЕЙЛ»



# Прибыльная продажа неосновного актива «СинтезРейл» укрепляет баланс и поддерживает дивидендный потенциал Globaltrans

Небольшой неосновной актив с ограниченным потенциалом дальнейшего роста в рамках Группы

- Успешный оператор специализированных контейнеров, созданный в 2014г. и занимающийся перевозками нефтехимии и высококачественной стали
  - Скорректированная EBITDA за 12 мес., закончившихся 30 июня 2021г., составляет 435 млн руб.\*<sup>1</sup>
  - Чистый долг составляет 2 331 млн руб.\*<sup>1,2</sup>
  - Парк в собственности составляет 3,2 тыс. специализированных контейнеров<sup>2</sup>
- Синергия с основными направлениями бизнеса и потенциал дальнейшего роста создаваемой стоимости ограничены

Прибыльная продажа актива по привлекательной цене укрепляет баланс и поддерживает дивидендный потенциал Globaltrans

- Достигнута договоренность о продаже принадлежащей Globaltrans 60% доли за 1,1 млрд руб. денежными средствами компаниям, бенефициарными собственниками которых являются три акционера-основателя Globaltrans<sup>3</sup>
- Возврат на вложенный капитал составляет около 3,8х, нормализованный мультипликатор EV/EBITDA - около 6,8х<sup>4</sup>
- Эффект от сокращения долговой нагрузки совместно с вырученными от сделки средствами может составить около 12% чистого долга Группы<sup>2</sup>
- Продажа одобрена всеми независимыми и незаинтересованными членами Совета директоров. Письмо о справедливости условий сделки с финансовой точки зрения подготовлено Ernst & Young
- Закрытие сделки ожидается до конца года

Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

1. Без учета влияния МСФО 16.

2. По состоянию на 30 июня 2021г.

3. Side Pears Holdings Limited (бенефициарный владелец Никита Мишин), Waterose Investments Limited (бенефициарный владелец Константин Николаев) and Mattinsen Hill Ltd (бенефициарный владелец Сергей Мальцев).

4. На основании расчетных нормализованных финансовых показателей ООО «СинтезРейл» за 2021г., исходя из допущения, что все 500 новых специализированных контейнеров, которые были поставлены в течение 2021 г. до текущей даты, находились в эксплуатации с 1 января 2021г. Без учета влияния МСФО 16.

# ДИВИДЕНДЫ



# Улучшающийся дивидендный потенциал: одобрены превышающие целевой уровень дивиденды за 1П 2021г., поставлена цель по значительным дивидендам за 2П 2021г.

## Дивидендный потенциал улучшается и превосходит ожидания Группы на начало этого года

- Позитивная динамика на рынке насыпных грузов и существенное восстановление ставок в сегменте полувагонов
- Хороший свободный денежный поток, умеренный уровень совокупных капзатрат в 2021г. и устойчивый финансовый профиль

## Одобрены превышающий целевой уровень промежуточные дивиденды

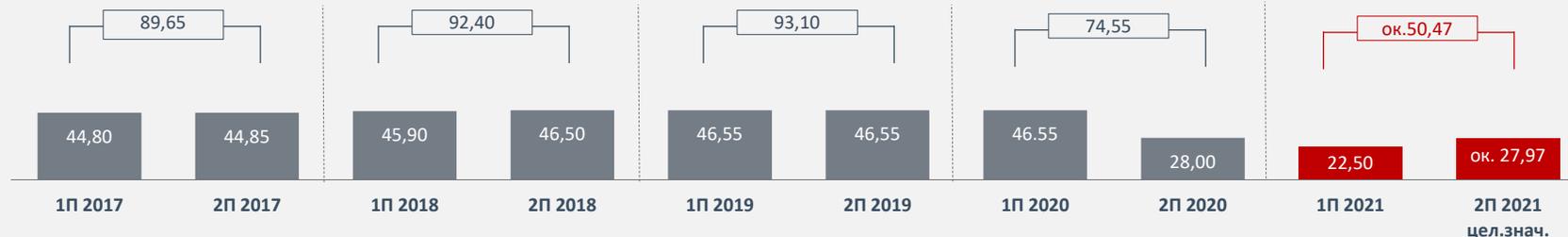
- Совет директоров одобрил промежуточные и специальные промежуточные дивиденды за 1П 2021г. в размере 4,0 млрд руб. (22,50 руб. на акцию/ГДР)<sup>1</sup>; выплачены в сентябре 2021г.
  - Соответствуют 123% свободного денежного потока, приходящегося на акционеров, за 1П 2021г. (3,3 млрд руб.)

## Установлена цель по значительным финальным дивидендам за 2П 2021г.

- Цель по финальным дивидендам за 2П 2021г. – 5,0 млрд. руб. (около 27,97 руб. на акцию/ГДР), что на 25% выше уровня промежуточных выплат, при условии отсутствия значимых негативных изменений
- Выплата ожидается в апреле-мае 2022г.

## Последовательный подход к вознаграждению акционеров

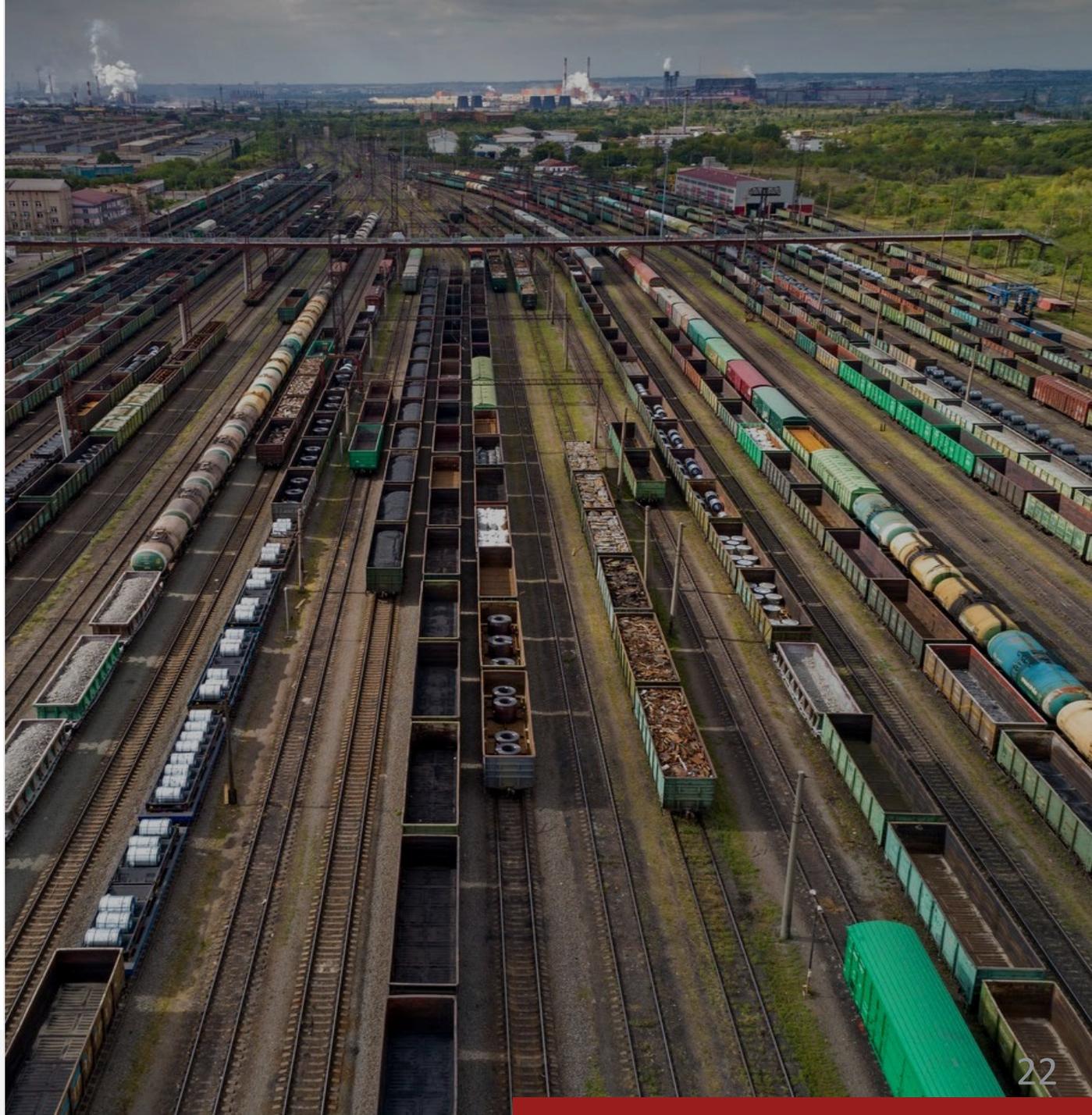
Дивиденды в отношении соотв. периода — руб. на акцию/ГДР



Источник: Globaltrans; Росстат. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

1. ГДР (глобальные депозитарные расписки) начали торговаться без права на объявленные дивиденды с 3 сентября 2021г. (как установлено Лондонской фондовой биржей). Дивиденды были выплачены в долларах США в общей сумме около 30,46692 центов США на одну обыкновенную акцию/ГДР по курсу обмена, равному среднему официальному курсу обмена российского рубля Центрального банка РФ за три рабочих дня в России с 27 по 31 августа 2021г. включительно (1 доллар США: 73,8506 руб.).

- **НОВОСТИ РЫНКА**
- **ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ**



## Улучшение ценовой конъюнктуры в сегменте полувагонов, усиление инфляционного давления

- В июле-августе 2021г. восстановление спроса продолжилось, и суммарный грузооборот на сети российских ж.д. за этот период увеличился на 2,7% г/г (+2,6% по сравнению с июлем-августом 2019г.)
- Улучшение рыночной ценовой конъюнктуры в сегменте полувагонов; коммерческие условия Globaltrans меньше подвержены волатильности по причине большой доли крупных сервисных контрактов
- Растущий спрос на услуги Globaltrans способствует расширению парка арендованных полувагонов
- Стабильная ситуация со ставками в сегменте цистерн сохраняется при замедленном восстановлении объемов на рынке
- Усиление инфляционного давления, особенно в стоимости запчастей и ремонтов, что обусловлено ростом цен на сталь, при этом ожидаемый уровень совокупных капитальных затрат Globaltrans на 2021г. остается прежним

## Прочные позиции отрасли

- Железная дорога - один из самых «зеленых» и стратегически важных видов транспорта, связывающий Россию с глобальными рынками, и на который приходится 88% от общего грузооборота в России в 1П 2021г. (без учета трубопроводного транспорта)
- Высокий экспортный спрос на ключевые насыпные грузы вместе с восстановлением внутреннего спроса способствует увеличению объемов железнодорожных перевозок
- Решение проблемы перегруженности железнодорожной инфраструктуры на Дальнем Востоке находится в центре внимания правительства и РЖД. Пропускная способность увеличена на приблизительно 17% за период с 2018г. - 2020г., поставлена цель по ее дальнейшему расширению на 26% к концу 2024г.

# Устойчивый бизнес с усиливающимся дивидендным потенциалом и последовательным подходом к созданию стоимости для акционеров

## Устойчивый бизнес, генерирующий хороший свободный денежный поток

- Сильные позиции в ключевых сегментах рынка - металлургических грузах, нефтепродуктах и нефти
- Ведущие показатели операционной эффективности в отрасли
- Первоклассная база клиентов, более 60% чистой выручки от оперирования приходится на крупные сервисные контракты
- Хороший денежный поток и полная гибкость в отношении инвестиций в расширение парка поддерживают свободный денежный поток

## Усиливающийся дивидендный потенциал

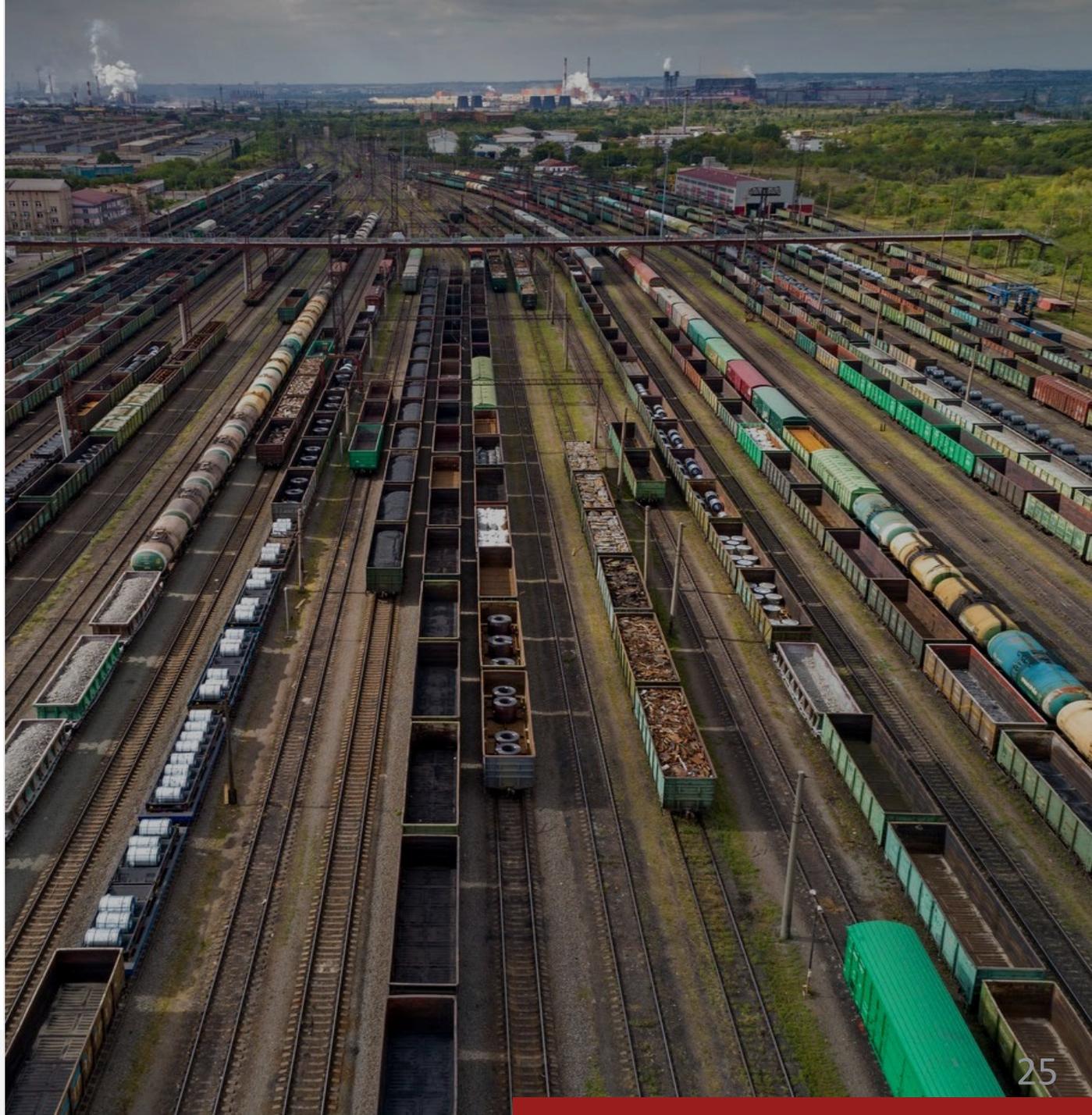
- Восстановление ставок в сегменте полувагонов и хорошее финансовое положение укрепляют способность Globaltrans выплачивать дивиденды
- Одобрены промежуточные дивиденды, превышающие целевой уровень, поставлена цель по значительным дивидендам за 2П 2021г., превышающим промежуточные выплаты

## Последовательный подход к созданию стоимости для акционеров

- Ликвидность ГДР значительно возросла благодаря вторичному листингу на MOEX в конце 2020г.
- С мая 2021г. ГДР Globaltrans включены в индекс MSCI Small Cap Russia
- Программа обратного выкупа акций обеспечивает поддержку в периоды волатильности на рынке

Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

# ПРИЛОЖЕНИЯ



# Публичная компания с двойным листингом, придерживающаяся международных стандартов корпоративного управления

Первая и единственная группа компаний на рынке грузовых ж/д перевозок, работающая в России, с двойным листингом

- Листинг на LSE и MOEX, ок. 57% акционерного капитала находится в свободном обращении
- Успешный опыт нескольких вторичных размещений в целях финансирования расширения бизнеса
- Прозрачность на уровне лучших сопоставимых международных компаний и в соответствии с требованиями LSE и MOEX
- Аудированная финансовая отчетность по МСФО с раскрытием всей необходимой информации с 2004г.

Опытный и сбалансированный по составу Совет директоров

- 15 членов совета директоров с обширным опытом в различных сферах: транспорт, финансы, право, управление рисками и международная торговля
- 4 независимых директора
- 4 комитета (3 из которых - под председательством независимых директоров)

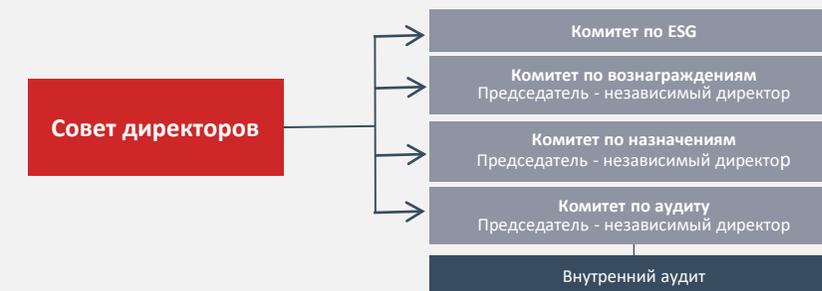
Последовательная стратегия, разумное распределение капитала и консервативные финансовые политики

- Четкая стратегия, направленная на создание стоимости для акционеров
- Конъюнктурный подход к инвестициям, ориентированный на доходность
- Прозрачная дивидендная политика, привязанная к приходящемуся на акционеров свободному денежному потоку и коэффициенту долговой нагрузки

## Акционерная структура<sup>1</sup>



## Совет директоров и комитеты



Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

1. Основано на уведомлениях и прочей информации, полученной Компанией в отношении бенефициарных собственников на 30 июня 2021г.
2. Андрей Филатов, Никита Мишин и Константин Николаев являются сооснователями Globaltrans и бенефициарами в отношении 11,5%, 11,5% и 10,8% обыкновенных акций Globaltrans соответственно через свои специальные компании - SPV (Marigold Investments Ltd, Onyx Investments Ltd и Maple Valley Investments Ltd).
3. Бенефициаром является Александр Елисеев, неисполнительный директор и сооснователь Globaltrans.
4. Бенефициаром является Сергей Мальцев, председатель Совета директоров, директор по стратегии и сооснователь Globaltrans.
5. Бенефициарные собственники - Андрей Филатов, Никита Мишин и Константин Николаев, сооснователи Globaltrans.
6. Для целей настоящего документа акционерный капитал в свободном обращении включает акции и ГДР, держателями которых являются инвесторы, не аффилированные и не ассоциированные с Globaltrans.

# Обновленная дивидендная политика утверждена в марте 2017г.

Обновленная дивидендная политика Группы устанавливает баланс между инвестициями в расширение бизнеса и обеспечением доходности для акционеров

- Политика нацелена на создание максимальной стоимости для акционеров Компании. Выплаты увеличиваются в период минимальных инвестиций и ограничиваются при выявлении привлекательных возможностей роста, соответствующих строгим инвестиционным критериям Globaltrans
- Четкая формула, связывающая объем дивидендных выплат со свободным денежным потоком, приходящимся на акционеров, и коэффициентом долговой нагрузки, обеспечивает гибкость и прозрачность распределения капитала

Коэффициент чистый долг к скор. EBITDA	Дивиденды, % от свободного денежного потока, приходящегося на акционеров
Менее 1,0х	Не менее 50%
От 1,0х до 2,0х	Не менее 30%
2,0х или выше	0% или более

История выплаты дивидендов — руб. на акцию/ГДР<sup>2</sup>, в отношении соответствующего финансового года/периода



Источник: Globaltrans. Определения терминов, выделенных в настоящей презентации заглавными буквами, (включая определенную не предусмотренную МСФО финансовую информацию) приводятся в конце настоящей презентации.

1. Совет директоров Globaltrans оставляет за собой право рекомендовать общему собранию акционеров дивиденд в размере, рассчитанном на разумной основе, отличающейся от описанного в настоящей презентации, по собственному усмотрению. Более подробная информация содержится в Дивидендной политике, принятой Советом директоров 31 марта 2017 г., с последующими поправками от 24 августа 2018 г., доступной на сайте [www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com).
2. До 2016 г. дивиденды по акциям/ГДР Globaltrans объявлялись и выплачивались в долларах США, поэтому суммы в рублях представлены только для информационных целей и рассчитаны по официальному курсу обмена Центрального банка РФ на дату годового общего собрания акционеров, утвердившего соответствующий дивиденд. С 2016 г. дивиденды по акциям/ГДР Globaltrans объявляются в рублях и выплачиваются в долларах США.
3. Дивиденд, объявленный в 2016 г., относится и к 2014 и к 2015 финансовым годам.
4. Включая регулярный и специальный дивиденды.



EXTRACTS FROM THE GROUP'S CONDENSED CONSOLIDATED  
INTERIM FINANCIAL INFORMATION (UNAUDITED)  
FOR THE SIX MONTHS ENDED 30 JUNE 2021



# Condensed consolidated interim income statement for the six months ended 30 June 2021

	Six months ended 30 June	
	2021	2020
	RUB'000 Unaudited	RUB'000 Unaudited
Revenue	32,078,608	35,414,434
Cost of sales	(23,885,976)	(23,453,524)
<b>Gross profit</b>	<b>8,192,632</b>	<b>11,960,910</b>
Selling and marketing costs	(113,870)	(85,237)
Administrative expenses	(1,720,458)	(1,415,775)
Other income	157,749	149,435
Other gains/(losses) – net	86,508	(132,720)
<b>Operating profit</b>	<b>6,602,561</b>	<b>10,476,613</b>
Finance income	92,224	175,383
Finance costs	(1,168,372)	(1,307,745)
Net foreign exchange transaction (losses)/gains on financing activities	(11,829)	53,663
Finance costs – net	(1,087,977)	(1,078,699)
<b>Profit before income tax</b>	<b>5,514,584</b>	<b>9,397,914</b>
Income tax expense	(1,352,200)	(2,347,935)
<b>Profit for the period</b>	<b>4,162,384</b>	<b>7,049,979</b>
<i>Profit attributable to:</i>		
Owners of the Company	3,281,025	6,297,653
Non-controlling interests	881,359	752,326
	<b>4,162,384</b>	<b>7,049,979</b>
Weighted average number of ordinary shares outstanding (thousand)	178,664	178,741
<b>Basic and diluted earnings per share for profit attributable to the equity holders of the Company during the period (expressed in RUB per share)<sup>1</sup></b>	<b>18.36</b>	<b>35.23</b>

Source: Globaltrans. Definitions for terms marked in this presentation with capital letters (including certain non-IFRS financial information) are provided at the end of this presentation. The Group's condensed consolidated interim financial information for the six months ended 30 June 2021 is available for viewing at the Globaltrans' corporate website ([www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com)).

1. Basic and diluted earnings per share is calculated by dividing the profit attributable to equity holders of the Company by the weighted average number of ordinary shares outstanding during the period.

# Condensed consolidated interim balance sheet at 30 June 2021

	30-Jun-2021 RUB'000 Unaudited	31-Dec-2020 RUB'000 Audited
<b>ASSETS</b>		
<i>Non-current assets</i>		
Property, plant and equipment	83,945,990	84,420,941
Right-of-use assets	2,242,556	1,080,415
Intangible assets	814	1,460
Other assets	409,492	549,493
Trade receivables	231,822	236,165
Loans and other receivables	-	3,887
<b>Total non-current assets</b>	<b>86,830,674</b>	<b>86,292,361</b>
<i>Current assets</i>		
Inventories	694,720	691,033
Other assets	2,257,692	2,586,593
Loans and other receivables	266,292	47,483
Trade receivables	3,994,084	3,465,381
Current income tax assets	318,394	266,024
Cash and cash equivalents	4,372,616	4,978,322
	11,903,798	12,034,836
Assets classified as held for sale	-	10
<b>Total current assets</b>	<b>11,903,798</b>	<b>12,034,846</b>
<b>TOTAL ASSETS</b>	<b>98,734,472</b>	<b>98,327,207</b>

	30-Jun-2021 RUB'000 Unaudited	31-Dec-2020 RUB'000 Audited
<b>EQUITY AND LIABILITIES</b>		
<i>Equity attributable to the owners of the Company</i>		
Share capital	516,957	516,957
Share premium	27,929,478	27,929,478
Treasury shares	(31,496)	(31,496)
Common control transaction reserve	(10,429,876)	(10,429,876)
Translation reserve	5,051,581	5,443,187
Capital contribution	2,694,851	2,694,851
Retained earnings	19,002,519	20,724,107
Total equity attributable to the owners of the Company	44,734,014	46,847,208
Non-controlling interests	6,341,091	5,926,605
<b>TOTAL EQUITY</b>	<b>51,075,105</b>	<b>52,773,813</b>
<i>Non-current liabilities</i>		
Borrowings	21,329,315	21,084,067
Other lease liabilities	1,415,628	720,487
Trade and other payables	4,378	-
Contract liabilities	8,710	8,710
Deferred tax liabilities	9,314,318	8,862,587
<b>Total non-current liabilities</b>	<b>32,072,349</b>	<b>30,675,851</b>
<i>Current liabilities</i>		
Borrowings	10,981,886	10,931,172
Other lease liabilities	1,105,912	684,109
Trade and other payables	2,098,145	2,197,994
Contract liabilities	1,194,752	964,042
Current tax liabilities	206,323	100,226
<b>Total current liabilities</b>	<b>15,587,018</b>	<b>14,877,543</b>
<b>TOTAL LIABILITIES</b>	<b>47,659,367</b>	<b>45,553,394</b>
<b>TOTAL EQUITY AND LIABILITIES</b>	<b>98,734,472</b>	<b>98,327,207</b>

Source: Globaltrans. Definitions for terms marked in this presentation with capital letters (including certain non-IFRS financial information) are provided at the end of this presentation. The Group's condensed consolidated interim financial information for the six months ended 30 June 2021 is available for viewing at the Globaltrans' corporate website ([www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com)).

# Condensed consolidated interim cash flow statement for the six months ended 30 June 2021

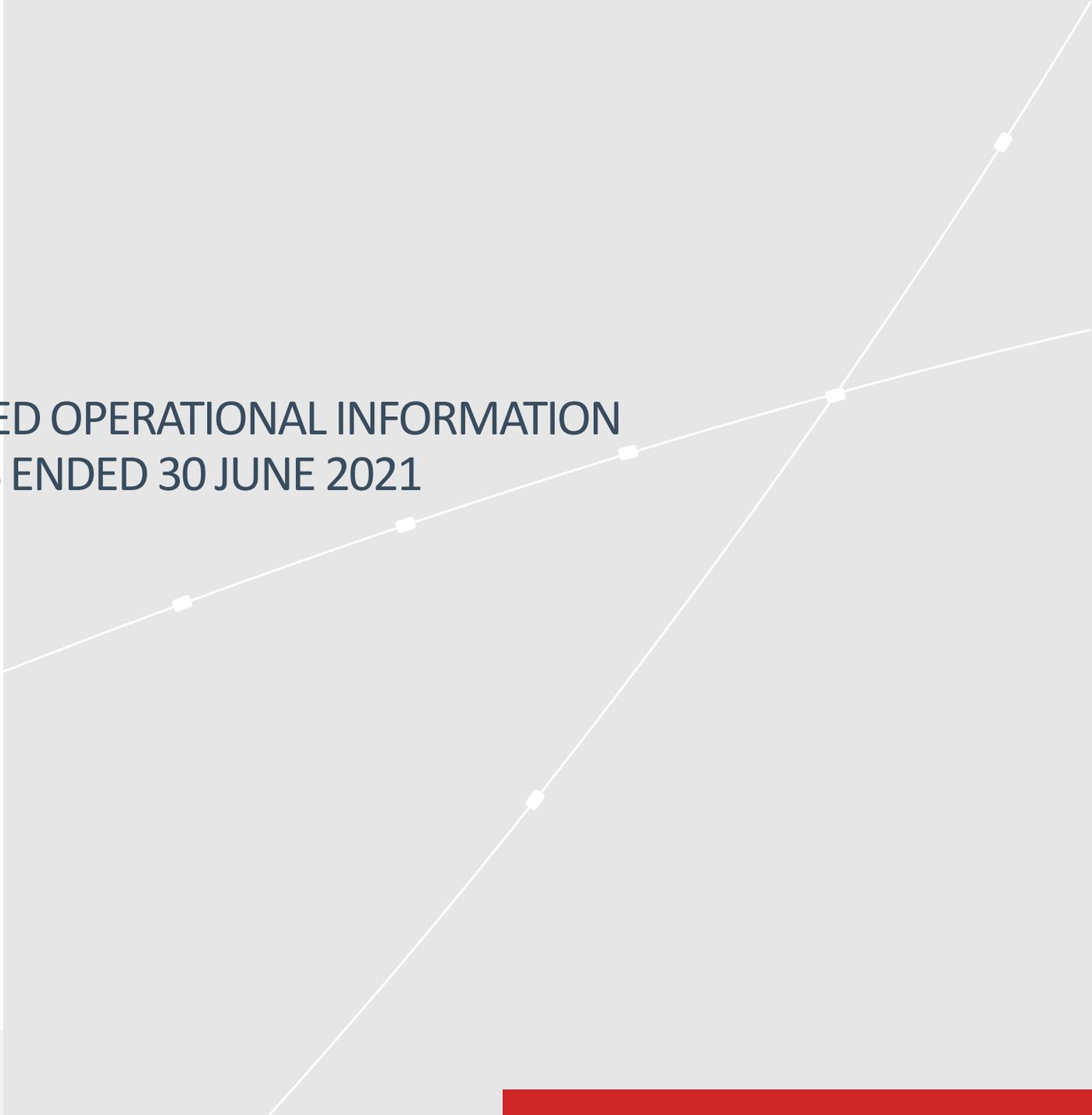
	Six months ended 30 June	
	2021	2020
	RUB'000 Unaudited	RUB'000 Unaudited
<i>Cash flows from operating activities</i>		
Profit before tax	5,514,584	9,397,914
Adjustments for:		
Depreciation of property, plant and equipment	3,268,522	3,324,685
Depreciation of right-of-use assets	375,874	367,968
Amortisation of intangible assets	646	58,881
Net (gain)/loss on sale of property, plant and equipment	(52,280)	4,868
Loss on derecognition arising on capital repairs	283,119	290,303
Interest income	(92,224)	(175,383)
Interest expense and other finance costs	1,168,372	1,307,745
Foreign exchange losses/(gains) on financing activities	11,829	(53,663)
Other losses	3,628	9,551
	<b>10,482,070</b>	<b>14,532,869</b>
<i>Changes in working capital:</i>		
Inventories	316,841	(53,218)
Trade receivables	(537,301)	(369,536)
Other assets	373,746	1,046,664
Other receivables	(171,965)	(185,343)
Trade and other payables	(230,942)	(623,293)
Contract liabilities	230,710	(556,664)
Cash generated from operations	10,463,159	13,791,479
Tax paid	(826,587)	(1,848,011)
<b>Net cash from operating activities</b>	<b>9,636,572</b>	<b>11,943,468</b>

	Six months ended 30 June	
	2021	2020
	RUB'000 Unaudited	RUB'000 Unaudited
<i>Cash flows from investing activities</i>		
Purchases of property, plant and equipment	(3,965,936)	(3,337,664)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment	70,061	13,743
Loans granted to third parties	(75,000)	-
Loan repayments received from third parties	3,909	-
Interest received	91,828	172,919
Receipts from finance lease receivable	59,770	27,296
Other	(19,525)	-
<b>Net cash used in investing activities</b>	<b>(3,834,893)</b>	<b>(3,123,706)</b>
<i>Cash flows from financing activities</i>		
Proceeds from bank borrowings	9,990,000	12,775,000
Repayments of borrowings	(9,734,047)	(11,241,693)
Principal elements of lease payments for leases with financial institutions	-	(1,715,794)
Principal elements of lease payments for other lease liabilities	(402,601)	(348,694)
Interest paid on bank borrowings and non-convertible unsecured bonds	(1,059,447)	(1,181,481)
Interest paid on leases with financial institutions	-	(80,813)
Interest paid on other lease liabilities	(49,207)	(68,047)
Dividends paid to non-controlling interests in subsidiaries	(139,996)	(772,645)
Dividends paid to owners of the Company	(5,002,613)	(8,320,390)
Payments to non-controlling interests	-	(166,183)
<b>Net cash used in financing activities</b>	<b>(6,397,911)</b>	<b>(11,120,740)</b>
Net decrease in cash and cash equivalents	(596,232)	(2,300,978)
Effect of exchange rate changes on cash and cash equivalents	(9,474)	36,083
Cash and cash equivalents at beginning of period	4,978,322	6,521,543
<b>Cash and cash equivalents at end of period</b>	<b>4,372,616</b>	<b>4,256,648</b>

Source: Globaltrans. Definitions for terms marked in this presentation with capital letters (including certain non-IFRS financial information) are provided at the end of this presentation. The Group's condensed consolidated interim financial information for the six months ended 30 June 2021 is available for viewing at the Globaltrans' corporate website ([www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com)).



# THE GROUP'S SELECTED OPERATIONAL INFORMATION FOR THE SIX MONTHS ENDED 30 JUNE 2021



# Fleet (including rolling stock and specialised containers)

	30.06.2021	30.06.2020	Change	Change, %	31.12.2020
<b>Owned Fleet</b>					
Gondola cars	45,463	45,503	(40)	0%	45,483
Tank cars	17,697	17,707	(10)	0%	17,697
Locomotives	71	75	(4)	-5%	74
Flat cars	1,588	1,655	(67)	-4%	1,604
Other railcars (incl. hopper cars, etc)	90	90	0	0%	90
Specialised containers (incl. petrochemical and other)	3,214	2,814	400	14%	2,814
<b>Total</b>	<b>68,123</b>	<b>67,844</b>	<b>279</b>	<b>0%</b>	<b>67,762</b>
<i>Owned Fleet as % of Total Fleet</i>	<i>95%</i>	<i>94%</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>95%</i>
<b>Leased-in Fleet</b>					
Gondola cars	1,377	164	1,213	740%	164
Tank cars	1,343	3,350	(2,007)	-60%	2,720
Flat cars	601	403	198	49%	443
Other railcars (incl. hopper cars, etc)	81	80	1	1%	79
Specialised containers (incl. petrochemical and other)	520	520	0	0%	520
<b>Total</b>	<b>3,922</b>	<b>4,517</b>	<b>(595)</b>	<b>-13%</b>	<b>3,926</b>
<i>Leased-in Fleet as % of Total Fleet</i>	<i>5%</i>	<i>6%</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>5%</i>
<b>Total Fleet (Owned and Leased-in Fleet)</b>					
Gondola cars	46,840	45,667	1,173	3%	45,647
Tank cars	19,040	21,057	(2,017)	-10%	20,417
Locomotives	71	75	(4)	-5%	74
Flat cars	2,189	2,058	131	6%	2,047
Other railcars (incl. hopper cars, etc)	171	170	1	1%	169
Specialised containers (incl. petrochemical and other)	3,734	3,334	400	12%	3,334
<b>Total</b>	<b>72,045</b>	<b>72,361</b>	<b>(316)</b>	<b>0%</b>	<b>71,688</b>

	30.06.2021	30.06.2020	Change	Change, %	31.12.2020
<b>Total Fleet by type, %</b>					
Gondola cars	65%	63%	-	-	64%
Tank cars	26%	29%	-	-	28%
Locomotives	0.1%	0.1%	-	-	0.1%
Flat cars	3%	3%	-	-	3%
Other railcars (incl. hopper cars, etc)	0.2%	0.2%	-	-	0.2%
Specialised containers (incl. petrochemical and other)	5%	5%	-	-	5%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>
<b>Average age of Owned Fleet</b>					
Gondola cars	12.4	11.4	-	-	11.9
Tank cars	16.4	15.5	-	-	15.9
Locomotives	13.5	12.7	-	-	13.2
Flat cars	3.2	3.6	-	-	3.0
Other railcars (incl. hopper cars, etc)	13.9	12.9	-	-	13.4
Specialised containers (incl. petrochemical and other)	3.0	2.4	-	-	2.9
<b>Total</b>	<b>12.8</b>	<b>11.9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12.4</b>

Source: Globaltrans. Definitions for terms marked in this presentation with capital letters (including certain non-IFRS financial information) are provided at the end of this presentation. The Group's selected operational information for the year ended 30 June 2021 and prior periods are available in xls format at the corporate website ([www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com))

# Operation of rolling stock (excluding Engaged Fleet)<sup>1</sup>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Freight Rail Turnover, bln tonnes-km</b>					
Metallurgical cargoes	29.9	33.9	(4.0)	-12%	68.2
Ferrous metals	13.7	14.5	(0.8)	-5%	29.7
Scrap metal	2.0	1.3	0.8	60%	2.9
Iron ore	14.2	18.2	(4.0)	-22%	35.5
Oil products and oil	9.2	9.5	(0.3)	-4%	19.1
Coal (incl. coke)	22.9	19.8	3.1	16%	42.2
Construction materials	3.7	5.3	(1.5)	-29%	9.7
Crushed stone	3.0	4.4	(1.5)	-33%	7.9
Cement	0.1	0.2	(0.1)	-42%	0.3
Other construction materials	0.7	0.7	0.0	1%	1.4
Other	5.0	5.5	(0.5)	-9%	11.2
<b>Total</b>	<b>70.7</b>	<b>74.0</b>	<b>(3.3)</b>	<b>-4%</b>	<b>150.3</b>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Freight Rail Turnover by cargo type, %</b>					
Metallurgical cargoes (incl. ferrous metal, scrap metal and iron ore)	42%	46%	-	-	45%
Oil products and oil	13%	13%	-	-	13%
Coal (incl. coke)	32%	27%	-	-	28%
Construction materials (incl. cement)	5%	7%	-	-	6%
Other	7%	7%	-	-	7%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Transportation Volume, mln tones</b>					
Metallurgical cargoes	18.1	19.3	(1.1)	-6%	39.0
Ferrous metals	7.1	6.9	0.2	3%	13.8
Scrap metal	1.9	1.3	0.6	44%	3.0
Iron ore	9.2	11.1	(1.9)	-17%	22.2
Oil products and oil	9.2	9.1	0.0	0%	18.6
Coal (incl. coke)	7.7	6.9	0.8	12%	14.5
Construction materials	4.1	5.6	(1.5)	-26%	10.2
Crushed stone	3.6	5.0	(1.4)	-29%	9.0
Cement	0.1	0.1	0.0	-28%	0.2
Other construction materials	0.5	0.5	0.0	1%	1.0
Other	3.1	3.3	(0.2)	-5%	6.6
<b>Total</b>	<b>42.3</b>	<b>44.2</b>	<b>(1.9)</b>	<b>-4%</b>	<b>88.9</b>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Average Rolling Stock Operated, units</b>					
Gondola cars	44,458	43,817	641	1%	43,669
Tank cars	12,339	13,642	(1,302)	-10%	13,550
Locomotives	50	53	(3)	-6%	55
Other railcars	155	238	(84)	-35%	210
<b>Total</b>	<b>57,001</b>	<b>57,750</b>	<b>(749)</b>	<b>-1%</b>	<b>57,484</b>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Average Number of Loaded Trips per Railcar</b>					
Gondola cars	11.2	11.9	(0.7)	-6%	23.9
Tank cars	12.3	11.0	1.3	11%	22.7
Other railcars	50.6	39.5	11.2	28%	82.3
<b>Total</b>	<b>11.5</b>	<b>11.8</b>	<b>(0.3)</b>	<b>-2%</b>	<b>23.8</b>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Average Distance of Loaded Trip, km</b>					
Gondola cars	1,884	1,874	10	1%	1,898
Tank cars	1,000	1,039	(39)	-4%	1,025
Other railcars	196	283	(87)	-31%	269
<b>Total</b>	<b>1,659</b>	<b>1,666</b>	<b>(7)</b>	<b>0%</b>	<b>1,681</b>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Average Price per Trip, RUB</b>	<b>34,506</b>	<b>39,340</b>	<b>(4,835)</b>	<b>-12%</b>	<b>36,909</b>

Source: Globaltrans. Definitions for terms marked in this presentation with capital letters (including certain non-IFRS financial information) are provided at the end of this presentation. The Group's selected operational information for the year ended 30 June 2021 and prior periods is available in xls format at the corporate website ([www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com))

1. Excluding operational and financial information of the specialised container business.

# Operation of rolling stock (excluding Engaged Fleet)<sup>1</sup>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020		H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Net Revenue from Operation of Rolling Stock by cargo type, RUB mln</b>						<b>Net Revenue from Operation of Rolling Stock by largest clients (incl. their affiliates and suppliers), %</b>					
Metallurgical cargoes	5,877*	9,619*	(3,742)	-39%	17,124*	Rosneft	29%	25%	-	-	25%
Ferrous metals	3,195*	4,737*	(1,542)	-33%	8,908*	Metalloinvest	8%	16%	-	-	13%
Scrap metal	717*	667*	50	7%	1,398*	MMK	12%	12%	-	-	14%
Iron ore	1,964*	4,214*	(2,249)	-53%	6,818*	Gazprom Neft	8%	6%	-	-	7%
<b>Oil products and oil</b>	<b>9,966*</b>	<b>9,722*</b>	<b>244</b>	<b>3%</b>	<b>19,257*</b>	TMK	4%	4%	-	-	4%
Coal (incl. coke)	4,336*	4,469*	(133)	-3%	8,834*	UGMK-Trans	2%	3%	-	-	2%
Construction materials (incl. cement)	965*	1,187*	(222)	-19%	1,973*	Evraz	4%	3%	-	-	3%
Other	1,492*	1,739*	(247)	-14%	3,338*	NefteKhimService	2%	1%	-	-	1%
<b>Total</b>	<b>22,635*</b>	<b>26,735*</b>	<b>(4,100)</b>	<b>-15%</b>	<b>50,527*</b>	SDS-Ugol	1%	1%	-	-	1%
<b>Net Revenue from Operation of Rolling Stock by cargo type, %</b>						<b>Empty Run Ratio, %</b>					
Metallurgical cargoes (incl. ferrous metal, scrap metal and iron ore)	26%	36%	-	-	34%	Gondola cars	46%	46%	-	-	45%
Oil products and oil	44%	36%	-	-	38%	Tank cars and other railcars	93%	92%	-	-	89%
Coal (incl. coke)	19%	17%	-	-	17%	<b>Total Empty Run Ratio, %</b>	<b>52%</b>	<b>52%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>51%</b>
Construction materials (incl. cement)	4%	4%	-	-	4%	<b>Empty Run Costs, RUB mln</b>					
Other	7%	7%	-	-	7%		7,759*	8,012*	(253)	-3%	15,799*
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>	<b>Share of Empty Run Kilometres Paid by Globaltrans, %</b>					
							100%	99%	-	-	99%

Source: Globaltrans. Definitions for terms marked in this presentation with capital letters (including certain non-IFRS financial information) are provided at the end of this presentation. The Group's selected operational information for the year ended 30 June 2021 and prior periods is available in xls format at the corporate website ([www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com))

1. Excluding operational and financial information of the specialised container business.

# Other operational metrics

## Operation of rolling stock (incl. Engaged Fleet)<sup>1</sup>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Freight Rail Turnover, bln tonnes-km</b>					
<b>Metallurgical cargoes</b>	<b>33.2</b>	<b>37.8</b>	<b>(4.6)</b>	<b>-12%</b>	<b>76.7</b>
Ferrous metals	15.2	15.8	(0.5)	-3%	32.9
Scrap metal	2.3	1.3	1.0	74%	3.3
Iron ore	15.6	20.7	(5.0)	-24%	40.5
<b>Oil products and oil</b>	<b>9.2</b>	<b>9.5</b>	<b>(0.3)</b>	<b>-4%</b>	<b>19.1</b>
<b>Coal (incl. coke)</b>	<b>24.2</b>	<b>21.2</b>	<b>2.9</b>	<b>14%</b>	<b>45.2</b>
<b>Construction materials</b>	<b>3.8</b>	<b>5.3</b>	<b>(1.6)</b>	<b>-29%</b>	<b>9.8</b>
Crushed stone	3.0	4.5	(1.5)	-33%	8.1
Cement	0.1	0.2	(0.1)	-42%	0.3
Other construction materials	0.7	0.7	0.0	1%	1.4
<b>Other</b>	<b>5.1</b>	<b>5.5</b>	<b>(0.4)</b>	<b>-8%</b>	<b>11.4</b>
<b>Total</b>	<b>75.4</b>	<b>79.3</b>	<b>(4.0)</b>	<b>-5%</b>	<b>162.1</b>

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Transportation Volume, mln tones</b>					
<b>Metallurgical cargoes</b>	<b>19.8</b>	<b>21.4</b>	<b>(1.6)</b>	<b>-7%</b>	<b>43.4</b>
Ferrous metals	7.8	7.6	0.2	3%	15.2
Scrap metal	2.1	1.4	0.7	54%	3.3
Iron ore	9.9	12.4	(2.5)	-20%	24.9
<b>Oil products and oil</b>	<b>9.2</b>	<b>9.1</b>	<b>0.0</b>	<b>0%</b>	<b>18.6</b>
<b>Coal (incl. coke)</b>	<b>8.3</b>	<b>7.7</b>	<b>0.6</b>	<b>8%</b>	<b>16.1</b>
<b>Construction materials</b>	<b>4.2</b>	<b>5.6</b>	<b>(1.5)</b>	<b>-26%</b>	<b>10.3</b>
Crushed stone	3.6	5.1	(1.4)	-29%	9.1
Cement	0.1	0.1	0.0	-27%	0.2
Other construction materials	0.5	0.5	0.0	2%	1.0
<b>Other</b>	<b>3.2</b>	<b>3.3</b>	<b>(0.2)</b>	<b>-5%</b>	<b>6.8</b>
<b>Total</b>	<b>44.6</b>	<b>47.1</b>	<b>(2.6)</b>	<b>-5%</b>	<b>95.2</b>

## Specialised container transportation

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Net Revenue from Specialised Container Transportation, RUB mln</b>	<b>938*</b>	<b>994*</b>	<b>(55.4)</b>	<b>-6%</b>	<b>1,923*</b>

## Engaged Fleet

	H1 2021	H1 2020	Change	Change, %	2020
<b>Net Revenue from Engaged Fleet, RUB mln</b>	<b>60*</b>	<b>82*</b>	<b>(22)</b>	<b>-27%</b>	<b>152*</b>

## Operating leasing of rolling stock<sup>1</sup>

	30.06.2021	30.06.2020	Change	Change, %	31.12.2020
<b>Leased-out Fleet</b>					
Gondola cars	59	56	3	5%	68
Tank cars	6,829	6,542	287	4%	6,597
Locomotives	3	0	3	0%	0
Other railcars (incl. flat, hopper cars, etc)	369	292	77	26%	367
<b>Total</b>	<b>7,260</b>	<b>6,890</b>	<b>370</b>	<b>5%</b>	<b>7,032</b>
<i>Leased-out Fleet as % of Total Fleet</i>	10%	10%	-	-	10%

## Employees

	30.06.2021	30.06.2020	Change	Change, %	31.12.2020
<b>Total</b>	<b>1,777</b>	<b>1,704</b>	<b>73</b>	<b>4%</b>	<b>1,697</b>

Source: Globaltrans. Definitions for terms marked in this presentation with capital letters (including certain non-IFRS financial information) are provided at the end of this presentation. The Group's selected operational information for the year ended 30 June 2021 and prior periods is available in xls format at the corporate website ([www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com))

1. Excluding operational and financial information of the specialised container business.

# Определения (в алфавитном порядке)

**EBITDA** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) представляет собой «Прибыль за период» до «Расходов по налогу на прибыль», «Финансовых расходов - нетто» (без учета «Чистой (прибыли)/убытка от курсовых операций в связи с финансовой деятельностью»), «Амортизация основных средств», «Амортизации нематериальных активов» и «Амортизации активов в виде прав пользования».

**Арендованный парк / Leased-in Fleet** - парк подвижного состава, взятый в аренду по договорам операционного лизинга, включая вагоны, локомотивы и специализированные контейнеры.

**Грузооборот/ Freight Rail Turnover** – показатель активности грузовых перевозок за определенный период, рассчитывается как сумма тоннажа каждой груженой отправки, умноженная на дистанцию каждой груженой отправки, измеряется в тонно-километрах. Данный показатель не учитывает перевозки привлеченным парком (если не указано иное) и показатели сегмента перевозок в специализированных контейнерах.

**Доля порожних километров, оплачиваемых Globaltrans / Share of Empty Run Kilometres paid by Globaltrans** определяется как выраженный в процентах показатель количества порожних километров, оплачиваемых Globaltrans, деленного на количество порожних километров для парка в оперировании Globaltrans (исключая перемещение подвижного состава в ремонт и из ремонта, приобретенный подвижной состав в пути к первому месту коммерческого использования, сданный в аренду подвижной состав, привлеченный парк, платформы и контейнеры, используемые для специализированных контейнерных перевозок) за соответствующий период.

**Затраты на порожний пробег / Empty Run Costs** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО, представляющий затраты, оплачиваемые в адрес РЖД за транспортировку порожних вагонов) рассчитываются на основе управленческой отчетности и включены в статью «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: тарифы за порожний пробег и прочие тарифы» в составе «Себестоимости» в отчетности в соответствии с МСФО ЕС. Затраты на порожний пробег не включают затраты на перемещение подвижного состава в ремонт и из ремонта, на приобретенный подвижной состав в пути к первому месту коммерческого использования, сданный или взятый в аренду подвижной состав, привлеченный парк, платформы и контейнеры, используемые для специализированных контейнерных перевозок.

**Коэффициент долговой нагрузки/ Leverage Ratio** или **Чистый долг к скорректированной EBITDA / Net Debt to Adjusted EBITDA** - (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как отношение чистого долга на последний день определенного финансового периода к скорректированной EBITDA за двенадцать месяцев до даты окончания этого периода.

**Коэффициент порожнего пробега / Empty Run Ratio** рассчитывается как суммарный порожний пробег в километрах для соответствующего типа подвижного состава, деленный на суммарный груженный пробег в километрах для данного типа подвижного состава. Порожний пробег относится только к подвижному составу в оперировании (исключая подвижной состав в ремонте, приобретенный подвижной состав в пути к первому месту коммерческого использования, сданный в аренду подвижной состав, привлеченный парк, платформы и контейнеры, используемые для специализированных контейнерных перевозок).

**Маржа по скорректированной EBITDA / Adjusted EBITDA Margin** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как Скорректированная EBITDA, деленная на Скор. выручку.

**Общий коэффициент порожнего пробега / Total Empty Run Ratio** рассчитывается как общее количество порожних километров, деленное на общее количество груженных километров для подвижного состава в оперировании Globaltrans (исключая перемещение подвижного состава в ремонт и из ремонта, приобретенный подвижной состав в пути к первому месту коммерческого использования, сданный в аренду подвижной состав, привлеченный парк, платформы и контейнеры, используемые для специализированных контейнерных перевозок) за соответствующий период.

**Общий парк / Total Fleet** - парк, находящийся в собственности или в аренде по договорам финансового или операционного лизинга на конец отчетного периода. Он включает железнодорожные вагоны, локомотивы и специализированные контейнеры, если не указано иное, и не включает привлеченный парк.

**Объем погрузки / Transportation Volume** – суммарный объем перевезенных грузов за определенный период, измеряющийся в тоннах. Данный показатель не учитывает объемы, перевозимые привлеченным парком (если не указано иное), и показатели сегмента специализированных контейнерных перевозок.

**Порожний пробег/ Empty Run** означает перемещение вагонов без груза в течение всей отправки или значительной ее части.

**Привлеченный парк / Engaged Fleet** - подвижной состав сторонних железнодорожных операторов, привлеченный на основании договора субподряда или иным образом для выполнения груженой отправки от точки погрузки до точки назначения груза, в которой вагон возвращается такому стороннему оператору.

**Прочие операционные денежные затраты / Other Operating Cash Costs** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) включают следующие статьи затрат: «Реклама и продвижение», «Вознаграждение аудитора», «Расходы на связь», «Информационные услуги», «Расходы на юридические, консалтинговые и прочие профессиональные услуги», «Расходы по краткосрочной аренде - танк-контейнеры», «Расходы по операционной аренде - офисы», «Налоги (кроме налога на прибыль и НДС)» и «Прочие расходы».

**Свободный денежный поток / Free Cash Flow** - (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как «Чистая сумма денежных средств от операционной деятельности» (после «Изменения в оборотном капитале») за вычетом следующих статей: «Налог уплаченный», «Приобретение основных средств» (включая капитальные затраты на обслуживание парка), «Приобретение нематериальных активов», «Приобретение дочерних предприятий – без учета приобретенных денежных средств», «Элементы выплаты основного долга по договорам лизинга с финансовыми учреждениями», «Элементы выплаты основного долга по прочим лизинговым обязательствам», «Проценты, выплаченные по прочим лизинговым обязательствам», «Проценты, выплаченные по банковским займам и неконвертируемым необеспеченным облигациям» и «Проценты, выплаченные по договорам лизинга с финансовыми учреждениями».

**Свободный денежный поток, приходящий на акционеров / Attributable Free Cash Flow** - (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как «Свободный денежный поток» за вычетом «Скорректированной прибыли, относящейся к неконтролирующим участникам».

**Сданный в аренду парк / Leased-out Fleet** - парк подвижного состава, сданный в аренду третьим лицам по договорам операционного лизинга (исключая платформы и контейнеры, используемые для перевозок в специализированных контейнерах).

**Скорректированная EBITDA / Adjusted EBITDA** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как EBITDA без учета следующих статей «Чистая (прибыль)/убыток от курсовых операций в связи с финансовой деятельностью», «Доля прибыли/(убытка) ассоциированных компаний», «Прочие прибыли/(убытки) – нетто», «Чистая прибыль/(убыток) от продажи основных средств», «Обесценение/(сторнирование обесценения) основных средств», «Обесценение нематериальных активов», «Убыток от выбытия при капитальном ремонте» и «Сторнирование обесценения нематериальных активов».

# Определения (в алфавитном порядке)

**Скорректированная прибыль, относящаяся к неконтролирующим участникам / Adjusted Profit Attributable to Non-controlling Interests** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как «Прибыль, относящаяся к неконтролирующим участникам» минус доля «Обесценения основных средств» и «Обесценения нематериальных активов», относящаяся к неконтролирующим участникам.

**Скорректированная выручка / Adjusted Revenue** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как «Совокупная выручка» за вычетом следующих «сквозных» статей: «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: груженные отправки» и «Услуги, предоставленные сторонними транспортными организациями».

**Собственный парк / Owned Fleet** - парк, находящийся в собственности или в аренде по договорам финансового лизинга на конец отчетного периода. Он включает железнодорожные вагоны, локомотивы и специализированные контейнеры, если не указано иное, и не включает привлеченный парк.

**Совокупные капитальные затраты / Total CAPEX** - (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитываются на денежном базисе как сумма следующих статей: «Приобретение основных средств» (включая капитальные затраты на обслуживание парка), «Приобретение нематериальных активов», «Приобретение дочерних компаний - без учета приобретенных денежных средств» и «Элементы выплаты основного долга в составе лизинговых платежей по договорам прямого лизинга с финансовыми учреждениями» (поскольку часть капитальных затрат профинансирована в рамках финансового лизинга).

**Совокупные операционные денежные затраты / Total Operating Cash Costs** - (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) представляют собой сумму операционных денежных затрат, рассчитанную как «Себестоимость, коммерческие, маркетинговые и административные расходы» за вычетом суммы по «сквозным» статьям «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: груженные отправки» и «Услуги, предоставленные прочими транспортными организациями», а также по неденежным статьям «Амортизация основных средств», «Амортизация нематериальных активов», «Амортизация активов в виде прав пользования», «Убыток от выбытия при капитальном ремонте», «Чистые убытки от обесценения торговой и прочей дебиторской задолженности», «Обесценение (восстановление убытка от обесценения) основных средств» и «(Чистая прибыль)/Чистый убыток от продажи основных средств».

**Совокупные операционные неденежные затраты/ Total Operating Non-Cash Costs** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) включают следующие статьи затрат: «Амортизация основных средств», «Амортизация нематериальных активов», «Амортизация активов в виде прав пользования», «Убытки от выбытия, возникающие в связи с капитальными ремонтами», «Чистые убытки от обесценения торговой и прочей дебиторской задолженности», «Обесценение (восстановление убытка от обесценения) основных средств» и «(Чистая прибыль)/Чистый убыток от выбытия основных средств».

**Среднее количество груженных отправок на вагон/ Average Number of Loaded Trips per Railcar** рассчитывается как общее количество груженных отправок за соответствующий период, деленное на средний парк подвижного состава в оперировании.

**Средний парк подвижного состава в оперировании/ Average Rolling Stock Operated** рассчитывается как средневзвешенный (по дням) парк подвижного состава, доступный для операторской деятельности (исключая подвижной состав в ремонте, приобретенный подвижной состав в пути к первому месту коммерческого использования, сданный в аренду подвижной состав, привлеченный парк, платформы и контейнеры, используемые для специализированных контейнерных перевозок).

**Средняя дистанция груженой отправки/ Average Distance of Loaded Trip** рассчитывается как сумма дистанций груженных отправок за соответствующий период, деленная на число груженных отправок за этот период.

**Средняя стоимость груженой отправки/ Average Price per Trip** рассчитывается как Чистая выручка от оперирования подвижным составом, деленная на общее количество груженных отправок за соответствующий период в соответствующей валюте.

**Тарифы за инфраструктуру и локомотивы - прочие тарифы/ Infrastructure and Locomotive Tariffs - Other Tariffs** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО и рассчитанный на основе управленческой отчетности) является частью статьи «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: тарифы за порожний пробег и прочие тарифы» в составе «Себестоимости» в отчетности в соответствии с МСФО ЕС. Данная статья включает затраты на перемещение подвижного состава в ремонт и из ремонта, приобретенный подвижной состав в пути к первому месту коммерческого использования, перемещение подвижного состава в аренду или из аренды, а также прочие затраты.

**Чистая выручка от оперирования подвижным составом / Net Revenue from Operation of Rolling Stock** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО; рассчитывается на основе управленческой отчетности) представляет чистую выручку от предоставления услуг грузовых железнодорожных перевозок, скорректированную на соответствующие оплачиваемые клиентом «сквозные» тарифы РЖД за груженные отправки (включенные в статью «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: груженные отправки» по МСФО ЕС).

**Чистая выручка от привлеченного парка / Net Revenue from Engaged Fleet** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО; рассчитывается на основе управленческой отчетности) представляет чистую выручку от услуг, предоставляемых привлеченным парком, за вычетом железнодорожного тарифа РЖД за груженные отправки (включен в статью «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: груженные отправки» по МСФО ЕС) и стоимости привлечения парка от сторонних операторов (включена в статью «Услуги, предоставленные прочими транспортными организациями» по МСФО ЕС).

**Чистая выручка сегмента специализированных контейнеров / Net Revenue from Specialised Container Transportation** (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО; рассчитывается на основе управленческой отчетности) представляет выручку, полученную от сегмента специализированных контейнеров (включенную в статью «Выручка сегмента специализированных контейнеров» по МСФО ЕС) за вычетом соответствующих оплачиваемых клиентом «сквозных» тарифов РЖД за груженные отправки (включенных в статью «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: груженные отправки» по МСФО ЕС).

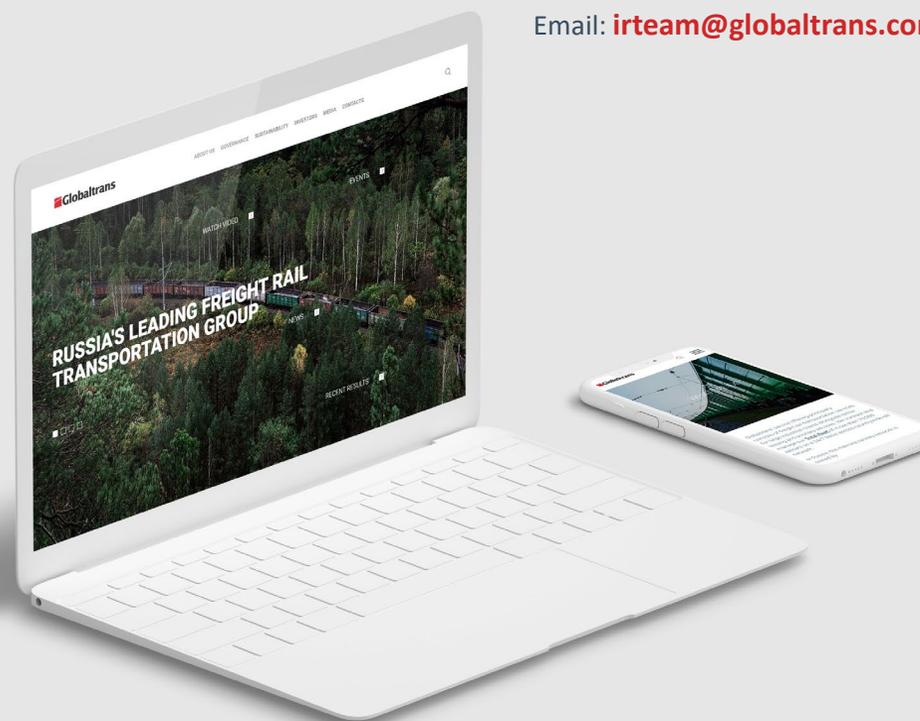
**Чистый долг / Net Debt** - (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как сумма общих заемных средств (включая начисленные проценты) минус «Денежные средства и их эквиваленты».

# Контакты

Более подробная информация размещена на корпоративном сайте: [www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com)

На нашем корпоративном сайте можно найти другую полезную информацию, в том числе последние новости и презентации, календарь событий, подборку исторической финансовой и операционной информации, динамику котировок акций, а также прочую информацию по Globaltrans.

Мы всегда готовы предоставить нашим инвесторам самую последнюю информацию и будем рады обсудить наш бизнес и последние отраслевые новости.



## Контакты для инвесторов:

Михаил Перестюк / Дарья Плотникова

Тел.: +357 25 328 860

Email: [irteam@globaltrans.com](mailto:irteam@globaltrans.com)