

Настоящий пресс-релиз предназначен только для информационных целей и является сокращенным переводом английской версии пресс-релиза. С полной версией релиза на английском языке можно ознакомиться на корпоративном сайте: www.globaltrans.com.

Для немедленной публикации

31 августа 2021г.

Globaltrans Investment PLC

Результаты по итогам 1П 2021г. и одобрение промежуточного и специального промежуточного дивидендов

Globaltrans Investment PLC («Компания», вместе с консолидированными дочерними компаниями – «Globaltrans» или «Группа»; тикер на Лондонской фондовой бирже / Московской бирже - GLTR) объявляет финансовые и операционные результаты за шесть месяцев, закончившихся 30 июня 2021г., а также об одобрении промежуточного и специального промежуточного дивидендов.

В настоящем пресс-релизе Группа использовала некоторые показатели, которые не предусмотрены МСФО ЕС или МСФО (далее – «показатели не по МСФО»), 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 определенную операционную информацию, которая иллюстрирует изменения в операционных и финансовых показателях Группы за отчетные периоды. Финансовая информация, основанная на управленческой отчетности, в настоящем пресс-релизе отмечена звездочкой {}. Определения терминов (финансовая информация, не предусмотренная МСФО и операционные показатели), которые требуют дополнительного пояснения или уточнения, представлены в конце настоящего пресс-релиза. Валютой, в которой представлены финансовые результаты Группы, является российский рубль («рубли»).*

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Позитивная рыночная динамика в сегменте насыпных грузов, хороший свободный денежный поток и устойчивый финансовый профиль поддерживают дивидендный потенциал Globaltrans.

- Финансовые результаты, как и ожидалось, оказались под давлением слабой ценовой конъюнктуры в сегменте полувагонов, сохранявшейся на протяжении почти всего 1П 2021г.
- Грузооборот на сети российских железных дорог вырос на 5,2% г/г в 1П 2021г., практически достигнув уровня аналогичного периода 2019г.
- В конце 2кв. 2021г. и далее в июле-августе наблюдалось существенное улучшение ценовой конъюнктуры в сегменте полувагонов на фоне продолжающегося восстановления рынка.
- Три ключевых сервисных контракта продлены, в т.ч. контракт с ПАО «НК «Роснефть» на 5 лет.
- Свободный денежный поток остался на хорошем уровне - 4,2 млрд руб., чему способствовал низкий уровень инвестиций в расширение парка.
- Чистый долг сохранил относительную стабильность: чистый долг к скорректированной EBITDA¹ увеличился до 1,2х на конец 1П 2021г. по сравнению с 1,0х в конце 2020г.
- Достигнута договоренность о продаже принадлежащей Группе 60% доли в «СинтезРейл» за 1,1 млрд

¹ Скорректированная EBITDA за последние 12 месяцев.

руб. денежными средствами, что обеспечивает возврат на вложенный капитал Группы около 3,8х.

- Укрепление дивидендного потенциала позволяет одобрить превышающие целевой уровень промежуточные дивиденды в размере 4,0 млрд руб. (22,50 руб. на акцию/ГДР). 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.

Комментируя результаты за 1П 2021г., генеральный директор Globaltrans Валерий Шпаков сказал:

«Как и ожидалось, наши финансовые результаты оказались под давлением слабой ценовой конъюнктуры в сегменте полувагонов, сохранявшейся на протяжении большей части первого полугодия. Тем не менее, позитивная динамика на рынке насыпных грузов способствовала восстановлению ставок на полувагоны в конце второго квартала и далее в летние месяцы. Такая динамика совместно с хорошим свободным денежным потоком и устойчивым финансовым профилем Группы позволили совету директоров одобрить превышающие ожидания промежуточные дивиденды и наметить цель по финальным дивидендам, которые, в свою очередь, будут выше уровня промежуточных выплат. Я удовлетворен уже достигнутым и считаю, что у Globaltrans есть все возможности для того, чтобы воспользоваться текущей позитивной конъюнктурой рынка».

ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Хороший свободный денежный поток, постоянный контроль затрат и устойчивый финансовый профиль.

- Выручка снизилась на 9% г/г до 32,1 млрд руб. Скорректированная выручка сократилась на 14% г/г до 24,8 млрд руб., поскольку устойчивые ставки в сегменте нефтепродуктов и нефти смогли лишь частично компенсировать слабую ценовую конъюнктуру в сегменте полувагонов.
- Рост операционных денежных затрат в очередной раз был удержан на уровне 1% г/г в 1П 2021г.
- Скорректированная EBITDA сократилась на 29% г/г до 10,4 млрд руб. Прибыль за период снизилась на 41% г/г до 4,2 млрд руб.
- Хороший свободный денежный поток на уровне 4,2 млрд руб. (-40% г/г) оказался под влиянием снижения денежного потока от операционной деятельности и смещения большей доли капзатрат на техобслуживание парка на 1П 2021г., при этом его поддержали сокращение инвестиций в расширение парка и снижение налоговых выплат.
- Совокупные капитальные затраты увеличились на 19% г/г до 4,0 млрд руб. на фоне роста капзатрат на техобслуживание парка в связи с возросшим количеством ремонтов в 1П 2021г., при этом капзатраты на расширение парка сократились на 45% г/г. Целевой уровень капзатрат на 2021г. остается прежним – около 7 млрд. руб., т.е. в целом не меняется по сравнению с 2020г.
- Чистый долг сохранил относительную стабильность (рост на 3% по сравнению с концом 2020г.), при этом чистый долг к скорректированной EBITDA за последние 12 месяцев увеличился до 1,2х по сравнению с 1,0х в конце 2020г.

ДИВИДЕНДЫ

Промежуточные дивиденды за 1П 2021г. превышают целевое значение, поставлена цель по значительным дивидендам за 2П 2021г.

- Дивидендный потенциал улучшается относительно ожиданий начала года в связи с существенным восстановлением ставок в сегменте полувагонов, хорошим свободным денежным потоком и устойчивым финансовым профилем.
- Одобрены промежуточные и специальные промежуточные дивиденды за 1П 2021г. в размере 4,0 млрд руб. (22,50 руб. на акцию/ГДР), что соответствует 123% приходящегося на акционеров свободного денежного потока за 1П 2021г. ГДР будут торговаться без права на объявленные дивиденды с 3 сентября 2021г. (как установлено Лондонской фондовой биржей)².

² ГДР (глобальные депозитарные расписки) будут торговаться без права на объявленные дивиденды с 3 сентября 2021г. (как установлено Лондонской фондовой биржей). Дата закрытия реестра акционеров – 7 сентября 2021г. Дивиденды будут выплачены в долларах США в общей сумме около 30,46692 центов США на одну обыкновенную акцию/ГДР не позднее 10 сентября 2021г. 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.). Держатели ГДР получают дивиденды приблизительно через три рабочих дня после даты выплаты.

- Целевой уровень финальных дивидендов за 2П 2021г. определен на 25% выше одобренных промежуточных выплат и составит 5,0 млрд руб. (около 27,97 руб. на акцию/ГДР) при условии отсутствия значимых негативных изменений. Выплата ожидается в апреле-мае 2022г.

ОПЕРАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Ставки в сегменте полувагонов восстанавливаются на фоне позитивной динамики на рынке насыпных грузов; стабильные ставки в сегменте цистерн.

- Грузооборот Globaltrans сократился на 4% г/г до уровня 1П 2019г., т.к. задержки в портах, вызванные погодными условиями, и затрудненность движения на ключевых объектах клиентов повлияли на показатели сегмента полувагонов, в результате чего среднее количество груженых отправок на полувагон сократилось на 6% г/г. При этом в сегменте нефтепродуктов и нефти наблюдается отставание в восстановлении спроса.
- Ставки в сегменте полувагонов оставались слабыми в течение большей части 1П 2021г., что привело к снижению средней стоимости груженой отправки Globaltrans на 12% г/г, даже несмотря на устойчивую ценовую ситуацию в сегменте перевозок нефтеналивных грузов. Продолжающееся восстановление рынка перевозок насыпных грузов поддерживает рост ставок в сегменте полувагонов в мае-августе 2021г.; коммерческие условия Globaltrans менее подвержены волатильности за счет наличия крупных сервисных контрактов.
- Парк арендованных полувагонов Группы, обеспечивающий гибкость в случае колебаний спроса, был увеличен на 1,2 тыс. единиц до около 1,4 тыс. единиц³ (около 3% общего парка полувагонов Группы) на фоне растущего спроса на услуги Globaltrans.
- Ценовая конъюнктура в сегменте нефтепродуктов и нефти оставалась устойчивой, несмотря на медленное восстановление спроса; в связи с этим количество арендованных цистерн Группы сократилось более чем вдвое - до около 1,3 тыс. единиц.

Сохранение операционной эффективности.

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

Успешная работа с клиентами; продлены три ключевых сервисных контракта, в т.ч. на 5 лет с ПАО «НК «Роснефть».

- Широкий портфель сервисных контрактов с первоклассными клиентами обеспечил 63% чистой выручки от оперирования в 1П 2021г.
- Долгосрочные сервисные контакты обеспечивают хорошую прогнозируемость объемов и меньшую волатильность ставок, а также более эффективную логистику.
- 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 ключевыми клиентами: в конце 2020г. подписан годовой договор с «ЕВРАЗом», увеличивающий объемы бизнеса с этим клиентом; также расширены отношения с «НефтеХимСервисом», «Кузбасской топливной компанией» и «Национальной нерудной компанией».

ПРОДАЖА «СИНТЕЗРЕЙЛ»

Прибыльная продажа доли в успешном неосновном нишевом бизнесе укрепляет финансовое

³ На 30 июня 2021г. в сравнении с 31 декабря 2020г.

положение и способность Globaltrans выплачивать дивиденды.

- Основанный в 2014г. успешный оператор специализированных контейнеров⁴ с ограниченными возможностями для синергии с основными направлениями бизнеса и для дальнейшего роста создаваемой стоимости.
- Достигнута договоренность о продаже принадлежащей Globaltrans 60% доли в «СинтезРейл» за 1,1 млрд руб. денежными средствами компаниям, бенефициарными собственниками которых являются три акционера-основателя Globaltrans⁵.
- Данная сделка обеспечивает возврат на вложенный капитал Группы около 3,8x при нормализованном мультипликаторе EV/EBITDA на уровне около 6,8x⁶.
- Эффект от сокращения долговой нагрузки совместно с вырученными от сделки средствами может составить около 12% от чистого долга Группы⁷.
- Сделка 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.

ОБЗОР РЫНКА

Восстановление спроса на российском рынке грузовых железнодорожных перевозок продолжается, грузооборот на сети возвращается к значениям 1П 2019г.

- Грузооборот на сети российских железных дорог вырос на 5,2% г/г в 1П 2021г., почти достигнув уровня 1П 2019г. (-0,3%).
- В июле восстановление продолжилось, и грузооборот на сети увеличился на 3,6% г/г (+1,9% по сравнению с июлем 2019г.)

Погрузка насыпных грузов (без учета нефтеналивных грузов) восстанавливается и способствует улучшению ценовой конъюнктуры в сегменте полувагонов.

- Объемы погрузки насыпных грузов (без учета нефтеналивных грузов) выросли на 5,7% г/г, превысив уровни 1П 2019г. (+1,4%).
- Ставки в сегменте полувагонов оставались слабыми на протяжении почти всего 1П 2021г., но начиная с конца 2кв. и в июле-августе наблюдалось их существенное улучшение.
- Чистый прирост парка полувагонов на сети сократился на 34% г/г до порядка 6,5 тыс. единиц в 1П 2021г. (+1% по сравнению с концом 2020г.)⁸.

Наблюдается отставание в восстановлении сегмента нефтепродуктов и нефти в связи с последствиями COVID-19 и ограничениями по соглашению ОПЕК+.

- Объемы погрузки в этом сегменте снизились на 0,4% г/г в 1П 2021г., это все еще на 7,4% ниже уровней 1П 2019г., что отражает последствия COVID-19 и сохранение ограничений на добычу нефти по соглашению ОПЕК+.
- Чистый прирост парка нефтеналивных цистерн на сети составил порядка 3,1 тыс. единиц в 1П 2021г. (+2% по сравнению с концом 2020г.)⁹.

⁴ «СинтезРейл» был создан в 2014г. с нуля, занимается перевозками нефтехимии и высококачественной стали. Парк в собственности насчитывает 3,2 тыс. специализированных контейнеров. Скорректированная EBITDA за 12 мес., закончившихся 30 июня 2021г., составляет 435 млн руб.*; чистый долг составляет 2 331 млн руб.* на 30 июня 2021г. (без учета влияния МСФО 16).

⁵ Side Pears Holdings Limited (бенефициарный владелец Никита Мишин), Waterose Investments Limited (бенефициарный владелец Константин Николаев) and Mattinsen Hill Ltd (бенефициарный владелец Сергей Мальцев).

⁶ 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.

⁷ На 30 июня 2021г.

⁸ Оценка Компании. Чистое изменение общего парка полувагонов в России на 30 июня 2021г. по сравнению с состоянием на конец 2020г.

⁹ Оценка Компании. Чистое изменение общего парка нефтеналивных цистерн в России на 30 июня 2021г. по сравнению с состоянием на конец 2020г.

- Ценовая конъюнктура в сегменте цистерн остается стабильной.

НОВОСТИ РЫНКА И ПРОГНОЗЫ

Ценовая конъюнктура в сегменте полувагонов улучшается, инфляционное давление усиливается.

- В июле 2021г. восстановление спроса продолжилось, и грузооборот на сети российских железных дорог увеличился на 3,6% г/г (+1,9% по сравнению с июлем 2019г.).
- Ценовая конъюнктура на рынке перевозок в полувагонах улучшается; коммерческие условия Globaltrans менее подвержены волатильности за счет наличия крупных сервисных контрактов.
- Дальнейшее расширение арендованного парка полувагонов Globaltrans будет зависеть от спроса на услуги Группы.
- Стабильная ситуация с операторскими ставками на рынке перевозок нефтеналивных грузов сохраняется при медленном восстановлении объемов на сети.
- Инфляционное давление усиливается, особенно в стоимости запчастей и ремонтов, что обусловлено ростом цен на сталь, однако целевой уровень совокупных капитальных затрат Группы на год остается без изменения.

Прочные позиции отрасли обуславливают позитивный долгосрочный прогноз.

- Железная дорога - один из самых «зеленых» и стратегически важных видов транспорта, связывающий Россию с глобальными рынками, на который приходится около 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. по 2020г., поставлена цель по ее дальнейшему расширению на 26% к концу 2024г.

МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ СКАЧИВАНИЯ

Все информационные материалы, а также подборка исторических операционных и финансовых данных доступны на корпоративном сайте Globaltrans (www.globaltrans.com).

- Полная версия пресс-релиза (на английском языке)
- Презентация результатов за 1П 2021г. (на русском языке)
- Презентация результатов за 1П 2021г. (на английском языке)
- Промежуточная сокращенная консолидированная финансовая отчетность (неаудированная) за 6 месяцев, закончившихся 30 июня 2021г. (на английском языке)
- Операционная информация за 6 месяцев, закончившихся 30 июня 2021г. (на английском языке)

ТЕЛЕФОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ / ВЕБКАСТ ДЛЯ АНАЛИТИКОВ И ИНВЕСТОРОВ

Публикация финансовых и операционных результатов Группы будет сопровождаться телефонной конференцией для аналитиков и инвесторов, которую проведут генеральный директор Валерий Шпаков и финансовый директор Александр Шенец.

Дата: вторник 31 августа 2021г.

Время: 13:00 (Лондон) / 15:00 (Москва) / 08:00 (Нью-Йорк (EDT))

Для участия в телефонной конференции наберите один из следующих номеров:

Великобритания: 0808 109 0701

Международный звонок: +44 33 0551 0211

Россия: +7 495 249 9842

Используйте следующие коды для выбора языка звонка:

Английский язык: 0793568#

Русский язык: 0310184#

Во время первой части мероприятия (презентация результатов) будет обеспечен синхронный перевод, английский и русский языки будут доступны по указанным выше кодам. Во время сессии вопросов и ответов все участники будут слышать оба языка.

Также будет организована онлайн-трансляция звонка (вебкаст) на сайте Globaltrans (www.globaltrans.com). Обратите внимание, что в этом случае будет доступно только прослушивание мероприятия.

ВИРТУАЛЬНЫЕ ВСТРЕЧИ С ИНВЕСТОРАМИ

После объявления результатов Globaltrans проведет виртуальные встречи с инвесторами в формате конференц-звонков в период с 1 по 10 сентября 2021г. В случае Вашей заинтересованности в разговоре с руководством Группы, пожалуйста, свяжитесь с департаментом по работе с инвесторами по указанным ниже контактам.

ДЛЯ ЗАПРОСОВ

Для инвесторов

Михаил Перестюк / Дарья Плотникова

+357 25 328 860

irteam@globaltrans.com

Для российских СМИ

Анна Вострухова

+357 25 328 863

media@globaltrans.com

Для международных СМИ

Laura Gilbert, Lightship Consulting

+44 7799 413351

Laura.Gilbert@lightshipconsulting.co.uk

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Globaltrans Investment PLC («Компания», вместе с консолидированными дочерними компаниями – «Globaltrans» или «Группа») – одна из ведущих групп в сфере грузовых железнодорожных перевозок, которая работает через свои дочерние компании в России, странах СНГ и Балтии.

Globaltrans был основан в 2004г. группой предпринимателей-единомышленников, объединивших свои бизнесы в сфере грузовых железнодорожных перевозок под единым брендом Globaltrans. Основатели Компании продолжают оставаться ключевыми акционерами Группы.

На протяжении всех лет работы Компания придерживается осмотрительного подхода к инвестициям, расширяя парк за счёт органического роста и сделок по приобретению других железнодорожных операторов. Сегодня общий парк Globaltrans почти в три раза превышает размер парка на момент IPO в 2008г.

Дивидендная политика Компании устанавливает прозрачный и четкий подход к выплате дивидендов, подтвержденный долгой историей привлекательных выплат.

Глобальные депозитарные расписки Globaltrans торгуются на Основном рынке Лондонской фондовой биржи (тикер: GLTR) с мая 2008г. и на Московской бирже (тикер: GLTR) с октября 2020г.

Обширные компетенции в сфере логистики позволяют Группе эффективно управлять промышленными грузопотоками, перевозя металлургические грузы, нефтепродукты и нефть, уголь, строительные материалы и нефтехимические грузы. Группа работает с широким кругом клиентов в России и странах СНГ, включая ведущие предприятия российской экономики.

Общий парк Globaltrans по состоянию на конец 1П 2021г. включает около 72 тысяч единиц подвижного состава, 95% общего парка находится в собственности. В основе парка — универсальные полувагоны для перевозки широкой номенклатуры насыпных грузов (65% от общего парка) и цистерны для нефтепродуктов и нефти (26% от общего парка). Также Группа оперирует специализированными контейнерами и платформами для их перевозки. Globaltrans также управляет собственным парком магистральных локомотивов. Локомотивный парк Группы насчитывает 71 единицу и обеспечивает тягу в основном собственных поездных формирований.

Основная цель управления логистикой Группы - предоставлять надежные логистические услуги, гибко и быстро реагировать на потребности клиентов, одновременно добиваясь высокой прибыльности бизнеса. Основным узел централизованной логистической системы Группы — единый диспетчерский центр, который осуществляет мониторинг каждого аспекта работы парка Globaltrans. Управляя отправлениями и маршрутами, Globaltrans обеспечивает высокую загрузку парка, добиваясь максимальной производительности и качества обслуживания.

С дополнительной информацией о Globaltrans можно ознакомиться на сайте www.globaltrans.com.

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ

В следующих таблицах представлена ключевая финансовая и операционная информация Группы за полугодие, закончившееся 30 июня 2021г. и 2020г.

Финансовая информация по МСФО ЕС

	1П 2020г. млн руб.	1П 2021г. млн руб.	Изменение, %
Выручка	35 414	32 079	-9%
Себестоимость, расходы на продажу и маркетинг и административные расходы	(24 955)	(25 720)	3%
Операционная прибыль	10 477	6 603	-37%
Финансовые расходы – нетто	(1 079)	(1 088)	1%
Прибыль до налогообложения	9 398	5 515	-41%
Расходы по налогу на прибыль	(2 348)	(1 352)	-42%
Прибыль за период	7 050	4 162	-41%
<i>Прибыль, приходящаяся на:</i>			
Владельцев Компании	6 298	3 281	-48%
Владельцев неконтрольных долей участия	752	881	17%
Базовая и размытая прибыль на акцию по прибыли, приходящейся на акционеров Компании, за период (выраженная в руб. на акцию)	35,23	18,36	-48%

	1П 2020г. млн руб.	1П 2021г. млн руб.	Изменение, %
Поступление денежных средств от операционной деятельности (после изменений в оборотном капитале)	13 791	10 463	-24%
Налог уплаченный	(1 848)	(827)	-55%
Чистая сумма денежных средств, использованных в операционной деятельности	11 943	9 637	-19%
Чистая сумма денежных средств, использованных в инвестиционной деятельности	(3 124)	(3 835)	23%
Чистая сумма денежных средств, использованных в финансовой деятельности	(11 121)	(6 398)	-42%

Финансовая информация не по МСФО

	1П 2020г. млн руб.	1П 2021г. млн руб.	Изменение, %
Скорректированная выручка	28 896	24 785	-14%
<i>В том числе:</i>			
Чистая выручка от оперирования	26 735*	22 635*	-15%
Чистая выручка сегмента спецконтейнеров	994	938	-6%
Операционная аренда подвижного состава	905	875	-3%
Операционные денежные затраты	14 389	14 553	1%
<i>В том числе:</i>			
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%
Скорректированная EBITDA	14 656	10 392	-29%
Маржа по скорректированной EBITDA	51%	42%	-
Совокупные капитальные затраты (включая техобслуживание парка)	3 338	3 966	19%
Свободный денежный поток	6 927	4 159	-40%
Свободный денежный поток, приходящийся на акционеров	6 174	3 278	-47%

Долг

	На 31 декабря 2020г. млн руб.	На 30 июня 2021г. млн руб.	Изменение, %
Общий долг	32 015	32 311	1%
Денежные средства и их эквиваленты	4 978	4 373	-12%
Чистый долг	27 037	27 939	3%
Чистый долг к скорректированной EBITDA (x) ¹⁰	1,0	1,2	-

Операционная информация

	1П 2020г.	1П 2021г.	Изменение, %
Грузооборот, млрд тонно-км (без учета привлеченного парка)	74,0	70,7	-4%
Объем погрузки, млн тонн (без учета привлеченного парка)	44,2	42,3	-4%
Средняя стоимость грузовой отправки, руб.	39 340	34 506	-12%
Средний парк подвижного состава в оперировании, ед.	57 750	57 001	-1%
Средняя дистанция грузовой отправки, км	1 666	1 659	0%
Среднее количество грузевых отправок на вагон	11,8	11,5	-2%
Общий коэффициент порожнего пробега (по всем типам вагонов), %	52%	52%	-
Коэффициент порожнего пробега по полувагонам, %	46%	46%	-
Доля порожних километров, оплачиваемых Globaltrans, %	99%	100%	-
Общий парк, единиц (на конец периода), в том числе:	72 361	72 045	0%
Собственный парк, единиц (на конец периода)	67 844	68 123	0%
Арендный парк, единиц (на конец периода)	4 517	3 922	-13%
Сданный в аренду парк, единиц (на конец периода)	6 890	7 260	5%
Средний возраст собственного парка, лет (на конец периода)	11,9	12,8	-
Общая численность персонала (на конец периода)	1 704	1 777	4%

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

Информация в настоящем пресс-релизе 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 настоящем пресс-релизе 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 настоящего пресс-релиза или возникающие любым иным образом в связи с ней.

¹⁰ Скорректированная EBITDA за последние 12 месяцев.

Финансовая информация, содержащаяся в настоящем пресс-релизе, 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 2021г. и 2020г., 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 2020г., 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 2021г., и за тот же период 2020г., а также исторической финансовой и операционной информацией можно ознакомиться на корпоративном сайте Globaltrans (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 настоящем пресс-релизе Группа использовала определенную 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 настоящем пресс-релизе звездочкой {*}.

Определения терминов (финансовая информация, не предусмотренная МСФО и операционные показатели), которые требуют дополнительного пояснения или уточнения, представлены в конце настоящего пресс-релиза.

При расчете некоторой финансовой и операционной информации, включенной в настоящий пресс-релиз, 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 настоящий пресс-релиз, 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 пресс-релизе 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 сторонней информации.

Вся не предусмотренная МСФО финансовая и операционная информация, представленная в настоящем пресс-релизе, 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 сокращенной консолидированной промежуточной финансовой информации Группы в соответствии с МСФО ЕС, доступной на корпоративном сайте Globaltrans: www.globaltrans.com.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Ниже представлены определения терминов (финансовая информация, не предусмотренная МСФО и операционные показатели), которые требуют дополнительного пояснения или уточнения. Полная версия глоссария на английском языке размещена на корпоративном сайте www.globaltrans.com.

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

Грузооборот/ Freight Rail Turnover – 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 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 Скорректированную 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 краткосрочной 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» и «Налога уплаченного») за вычетом следующих статей «Приобретение основных средств», «Приобретение нематериальных активов», «Приобретение дочерних предприятий – без учета приобретенных денежных средств», «Выплата основной суммы по финансовой аренде» и «Проценты выплаченные».

Свободный денежный поток, приходящийся 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 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».

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 основных средств», «Обесценение нематериальных активов», «Сторнирование обесценения нематериальных активов» и «Убыток от выбытия при капитальном ремонте». EBITDA - (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как «Прибыль за период» до «Расходов на выплату налогов», «Финансовых расходов – нетто» (исключая «Чистые (прибыли)/убытки от курсовых операций в связи с финансовой деятельностью»), «Обесценения основных средств» и «Амортизации нематериальных активов».

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.

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 техобслуживание 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 форме права пользования», «Убыток от выбытия при капитальном ремонте», «Чистые убытки от обесценения финансовых и договорных активов», «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 форме права 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 выбытия основных средств».

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

Среднее количество груженых отправок на вагон / Average Number of Loaded Trips per Railcar рассчитывается как общее количество груженых 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 стоимость груженой отправки / Average Price per Trip рассчитывается как Чистая выручка от оперирования подвижным составом, деленная на общее количество груженых 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 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 грузные отправки (включен в статью «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: грузные отправки» по МСФО ЕС) и стоимости привлечения парка от сторонних операторов (включена в статью «Услуги, предоставленные прочими транспортными организациями» по МСФО ЕС).

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

Чистая выручка сегмента специализированных контейнеров / Net Revenue from Specialised Container Transportation (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО; рассчитанный на основании 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 грузные отправки (включенных в статью «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: грузные 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».

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.

ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ ОТКАЗЕ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Информация, содержащаяся в настоящем пресс-релизе и относящаяся к Globaltrans Investment PLC, компании, организованной и существующей в соответствии с законодательством Кипра («Компания», вместе с консолидированными дочерними компаниями – «Globaltrans» или «Группа»), приводится исключительно для целей предоставления общей информации. Представленные в настоящем пресс-релизе 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.

Настоящий пресс-релиз не является проспектом ценных бумаг, решением о выпуске ценных бумаг, предложением купить ценные бумаги или какие-либо активы или принять участие в подписке на ценные бумаги, или продать ценные бумаги или какие-либо активы, не является офертой или приглашением делать оферты в какой-либо юрисдикции, не является рекламой ценных бумаг, гарантией или обещанием продажи ценных бумаг или каких-либо активов или проведения размещения ценных бумаг или заключения какого-либо договора, и не должна толковаться как таковая. Настоящий пресс-релиз не предназначен для того, чтобы быть основанием для принятия каких-либо инвестиционных решений.

Настоящий пресс-релиз 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 заявлениями о намерениях, мнениях и текущих ожиданиях Компании, касающихся, 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 настоящем пресс-релизе. 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 настоящем пресс-релизе, такие результаты или события необязательно указывают на результаты или события последующих периодов. Компания не намерена обновлять настоящий пресс-релиз 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 настоящем пресс-релизе, или на ее полноту, точность и достоверность.