

**ЗВІТ ПРО УПРАВЛІННЯ
ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІПОВІДАЛЬНІСТЮ
"ТАС-ЛОГІСТІК"**

2020 рік

ЗМІСТ

Розділ 1. Опис діяльності Товариства	3
Розділ 2. Результати діяльності Товариства.....	12
Розділ 3. Ліквідність та зобов'язання Товариства.....	14
Розділ 4. Екологічні аспекти.....	18
Розділ 5. Управління операційними та фінансовими ризиками	19

Розділ 1. Опис діяльності Товариства

Основні види діяльності Товариства

ТОВ «ГАС-ЛОГІСТИК» є товариством з обмеженою відповідальністю, зареєстрованим в Україні, створеним у відповідності до чинного законодавства України. Основним напрямком діяльності Товариства є надання повного спектру транспортно-логістичних послуг з перевезення всіх видів зернових та олійних вантажів.

Товариство є власником приватного парку рухомого залізничного складу, що складається з залізничних вагонів-зерновозів різного типу (хоперів, напіввагонів, цистерн). Значна кількість вагонів дозволяє Товариству займати одну з лідируючих позицій серед власників подібного рухомого складу на українській залізничній дорозі.

Основними клієнтами Товариства є підприємства агропромислового комплексу України. Товариство надає своїм клієнтам комплексні логістичні рішення, має індивідуальний підхід до кожного клієнта, вирішує складні задачі залізничного перевезення в повному обсязі, своєчасно та за вигідними тарифними ставками.

Товариство надає експедиторські послуги з перевезення зернових та олійних вантажів залізничним транспортом, пропонує повний спектр представницьких послуг при відправленні та отриманні вантажу, оформлення всієї необхідної документації, завантаження та вивантаження, послуги з митного представництва, відбір і передача проб зерна для проведення досліджень, отримання необхідних сертифікатів і висновків, страхування та охорона вантажу.

Основні етапи розвитку господарської діяльності емітента;

З 2008 року Товариство розпочало діяльність як ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ТОРГОВИЙ ДІМ «ЗАХІДНИЙ». З 2008 по 2013 рік існування основним видом діяльності Товариства було здійснення торгової діяльності. З 2014 року Товариство придбало, та володіло парком у складі 297 вагонів-хоперів для зерна, які здебільшого надавались в оренду.

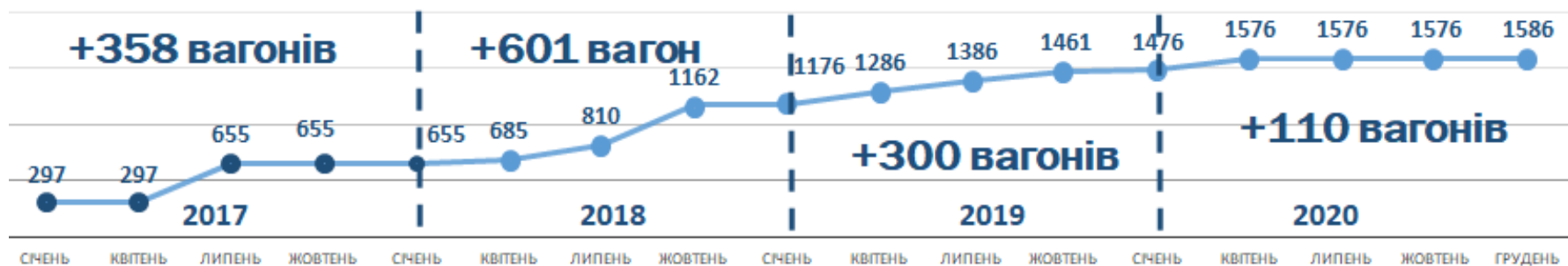
У лютому 2018 року здійснено *ребрендинг* Товариства та перейменовано у ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ГАС-ЛОГІСТИК».

Протягом 2017-2020 років Товариство придбало 1289 залізничних вагонів і уклало контракти на довготривалу оренду 252 сучасних (з кузовом 126 м³) вагонів-зерновозів.

ПАРК ВАГОНІВ – 1 586 ОД



КІЛЬКІСТЬ ВАГОНІВ КОМПАНІЇ І ЗБИЩЕННЯ ПАРКУ



Станом на 31 грудня 2017 року парк Товариства нараховував 639 вагонів, в тому числі: зерновози 94 м3 – 492 (240 – 2012 року випуску, 217 – 2013 року, 35 – 2014 року); зерновози 116м3 – 147 (2013 року випуску).

Станом на 31 грудня 2018 року парк Товариства нараховував 1162 вагони, в тому числі: напіввагони 60 (2018 року випуску); зерновози 94 м3 – 650 (251 – 2012 року випуску, 269 – 2013 року, 130 – 2014 року); зерновози 104 м3 – 15 (2016 року випуску); зерновози 116м3 – 437 (147 – 2013 року випуску та 290 – 2018 року).

Товариством у 2018 році було залучено фінансування від ТОВ «ОТП ЛІЗИНГ» у розмірі 10 млн доларів, отримано кредит АТ «ПУМБ» в розмірі 136 млн грн, отримана строкова процентна позика від ТОВ «ТАС ЕССЕТ МЕНЕДЖМЕНТ» у розмірі 175 млн грн., укладено договір фінансового лізингу з АТ КБ «ПРИВАТБАНК» у розмірі 135,3 млн. грн.

Станом на 31 грудня 2019 року збільшився парк Товариства до 1476 залізничних вагонів, а саме: напіввагони 160 (60 – 2018 року випуску, 100 – 2019 року); зерновози 94 м3 – 664 (251 – 2012 року випуску, 272 – 2013 року, 141 – 2014 року); зерновози 104 м3 – 15 (2016 року випуску); зерновози 116м3 – 637 (147 – 2013 року випуску, 290 – 2018 року та 200 – 2019 року).

Товариством у 2019 році залучено фінансування: укладено кредитний договір з АТ «ПУМБ» на суму у відповідності до виданих траншів, але не більше 7,3 млн. доларів США; укладено договір фінансового лізингу з АТ КБ «ПРИВАТБАНК» на суму 158,76 млн. грн.

Протягом 2020 року Товариство придбало 100 вагонів зерновозів 2020 року побудови та 10 цистерн. Станом на 31 грудня 2020 року парк Товариства складає 1586 залізничних вагонів, а саме: напіввагони 160 (60 – 2018 року випуску, 100 – 2019 року); зерновози 94 м3 – 664 (251 – 2012 року випуску, 272 – 2013 року, 141 – 2014 року); зерновози 104 м3 – 15 (2016 року випуску); зерновози 116м3 – 737 (147 – 2013 року випуску, 290 – 2018 року; 200 – 2019 року та 110 – 2020 року); цистерни – 10 – 2020 року.

Товариством у 2020 році залучено фінансування: укладено договір фінансового лізингу з АТ КБ «ПРИВАТБАНК» на суму 54,5 млн. грн.; укладено договір фінансового лізингу з ТОВ «ОТП-Лізинг» на суму 79,8 млн. грн.

Протягом останніх двох років Товариство залучило більше 570 мільйонів гривень інвестицій у формування власного парку вагонів, що дозволило Товариству зайняти лідируючу позицію серед власників приватного рухомого складу.

За оцінками керівництва, Товариство займає четверте місце по кількості зерновозів серед приватного парку зерновозів та його частка серед операторів вагонів, враховуючи Укрзалізницю, становить 5,5%.

Протягом 2018-2019 років Товариством досягнуто ефективне використання вагонів зерновозів: коефіцієнт завантаженості склав 99%, за перший квартал 2020 року відповідно – 97% та

89% за I півріччя 2020 року. Мінімальний строк ремонту вагонів у 2018 році складав 4 доби, а в 2019 року вже становив 3 доби, за I півріччя 2020 року 5 днів відповідно.

В 2020р товариством укріплено комерційний та логістичний департаменти, що призвело до покращення оборотності власних вагонів, зниження часу невикористаних простоїв та значного розширення клієнтської бази.

Важливе місце в роботі Товариства займає стратегічне партнерство з трейдерами та агрохолдингами, в наших планах - викуп їх парку вагонів в обмін на довгострокові контракти по організації нами перевезення їх вантажів.

Товариство приймає активну участь в тендерах та укладає прямі договори з агрохолдингами та великими олійноекстракційними заводами. Договори з експедиторами укладаються за залишковим принципом.

При збільшенні парку вагонів на теперішньому етапі, Товариство віддає перевагу купівлі сучасних вагонів з збільшеним об'ємом кузова та збільшеною вантажопідйомністю. Це надає можливість зменшити собівартість перевезення тони вантажу та додає додаткові переваги при залученні нових клієнтів.

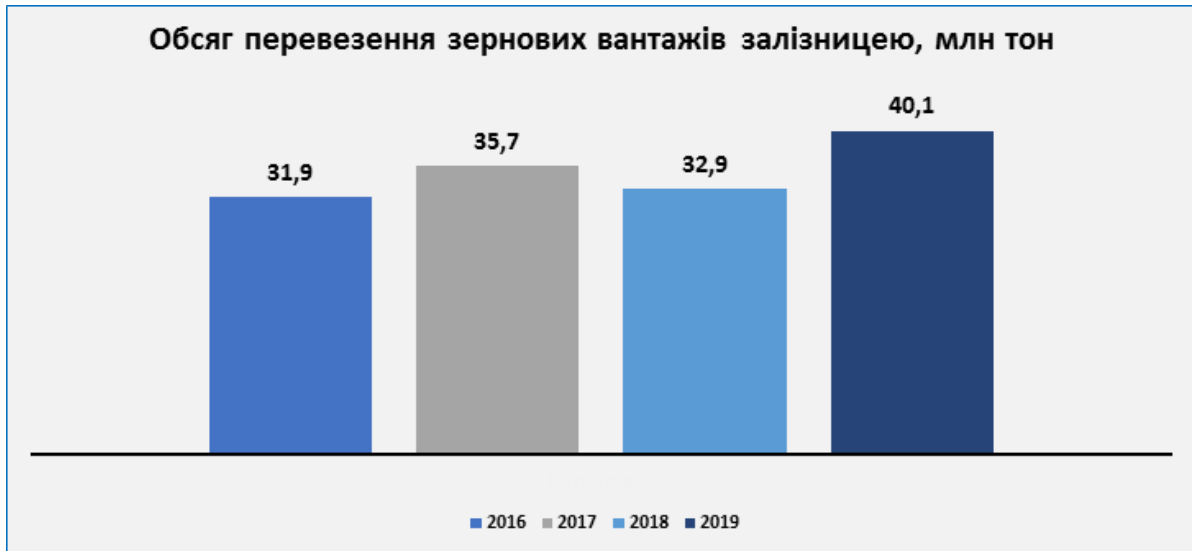
Товариством розроблена сучасна та ефективна автоматична система управління вагонною компанією: відстеження дислокації вагонів, оперативне реагування на відхилення від графіка руху, контроль виконання строків проведення деповського ремонту, оптимізація процесу документообігу (автоматичне формування та надання клієнтам рахунків, актів виконаних робіт і т.д.), контроль термінів оплати тощо.

Опис основних ринків, на яких емітент здійснює діяльність

Товариство здійснює діяльність на ринку транспортно-логістичних послуг України. Ринок логістичних послуг, призначений ефективно задовольняти потреби клієнтури щодо спектру логістичних послуг та якості обслуговування з оптимальними витратами, в умовах зростаючого впливу глобальної нестабільності виявляє високу чутливість до локальної нестабільності та характеризується високою залежністю від динаміки розвитку суміжних, взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих галузей економіки.

Впродовж останніх років в Україні фіксується стабільне поступове зростання (крім останнього маркетингового року 20/21) валових показників збору зерна. Об'єктивно, технології у рослинництві розвиваються, і це сприяє зростанню урожайності. Згідно з цілком об'єктивними прогнозами, не за горами досягнення у близькій перспективі фантастичних показників валової урожайності – до 100 млн т і навіть більше.

Сукупний обсяг зернових вантажів, що були перевезені залізницею, за 2019 рік досяг нового рекордного значення в 40,1 млн тон. Це не тільки найвищий показник за останні чотири роки, а й за всю історію незалежності України.



**Джерело: Єдиний державний веб-портал відкритих даних*

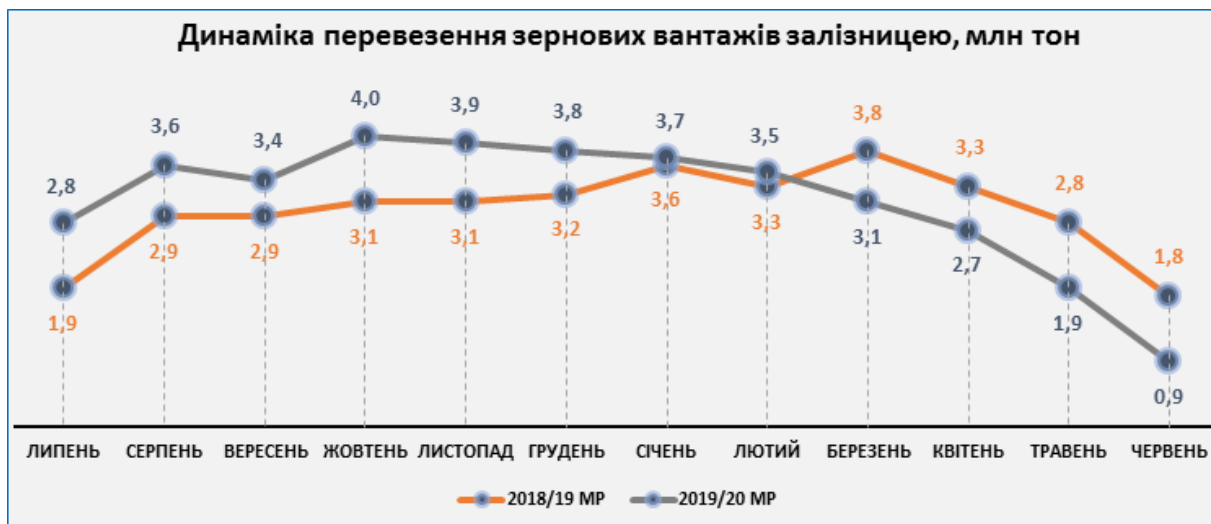
Помісячна динаміка свідчить, що приріст відбувався в кожному місяці по відношенню до відповідного періоду попереднього року.



**Джерело: Єдиний державний веб-портал відкритих даних*

Основними причинами такого суттєвого зростання є рекордні валові збори зернових в 2018 і 2019 роках.

Загалом за 2019 рік перевезено близько 41 млн тон зернових, рекорд за часів незалежності України встановили місячні перевезення у 4 млн тон. Але вже у 2020 році обсяги перевезень залізницею почали знижуватися.



*За даними *Zernovoz.ua* .

Зниження вантажопотоку зернових на з/д спостерігалось протягом всього 2020 року. В червні додатковим фактором впливу стало суттєве зниження експортної активності на українському зерновому ринку – перевалка в портах знизилась до 1,4 млн тон, що є найнижчим значенням для червня за останні чотири роки. Укрзалізниця закінчила маркетинговий рік 2019/20 з обсягами перевезень зернових 36,5 млн т. При цьому перевезення на експорт зросли на 2%, до 32,3 млн т, що відповідно становить 88% від загального обсягу перевезених зернових вантажів.

На кінець 2019 року статус маршрутних станцій отримали 192 станції (на кінець 2018 року їх було 53), які забезпечують найбільший обсяг навантаження і перевезень зернової продукції.

Дерегуляція вагонної складової дала економічну основу для того, щоб приватні підприємства інвестували в парк зерновозів. Відтак за два роки парк зерновозів, що не є у власності «Укрзалізниці», збільшився з 5,2 тис. до 17,2 тис. одиниць. Таким чином загальний парк вагонів-зерновозів в Україні збільшився станом на 31 грудня 2019 року до 28,8 тис. одиниць порівняно із 17,4 тис. одиниць станом на 31 грудня 2017 року (частка вагонів-зерновозів «Укрзалізниці» залишилася тією самою – 11,6 тис. одиниць).

Впродовж останніх років набуває дедалі більшого поширення практика завантаження зерна у залізничні платформи контейнерним способом – транспортування його у спеціальних контейнерах місткістю декілька десятків тон. Постачання сільгосппродукції закордонним покупцям у закритих контейнерах гарантує якість зерна, забезпечує зручність у поводженні з ним і дає змогу чітко відокремлювати різні партії продукції. Лібералізація ринку залізничних перевезень, призвела до збільшення кількості парку приватних вантажних вагонів. Впродовж останніх трьох років робочий парк вагонів приватних власників виріс до 78,3 тисяч одиниць. Це вже значно більше, ніж є у наявності державної «Укрзалізниці». Такий кардинальний підхід є доволі перспективним, однак і він викликає декілька питань. Передусім тому, що придбання власних вагонів-зерновозів є досить дорогим задоволенням, навіть для успішних компаній-зернотрейдерів.

Приватний парк вагонів поступово збільшується і навіть став профіцитним. Кожного року в Україні нормативний термін експлуатації закінчується приблизно у 6 тис. вантажних вагонів. Терміни експлуатації деяких з них продовжуються по кілька разів. Найчастіше вік транспортного засобу перевищує нормативний термін у 1,5-2 рази. Крім того, досі не зрозуміла ситуація із тягою. Держава на законодавчому рівні має вирішити питання з приватною тягою. В умовах дефіциту тяги в найближчій перспективі єдиним обґрунтованим рішенням буде залучення приватних інвестицій на ринок локомотивної тяги.

Вітчизняний аграрний ринок входить у турбулентну зону технічно і технологічно переозброєним, маючи чітку розвинену структуру виробництва, постачання, логістики. Україна посідає лідируючі місця серед глобальних експортерів продовольства на світовому ринку, українські трейдери та сільгоспідприємства працюють на базі довготривалих контрактів. Тому прямі порівняння з минулими світовими фінансовими кризами будуть дещо недоречними.

Український аграрний сектор постраждає найменше з усіх секторів економіки. При падінні попиту на всі інші товари на світових ринках попит на українське зерно зберігається, що й демонструє динаміка експортного постачання з України. Аграрний сектор у цих умовах стане ще більш важливим у структурі економіки країни, оскільки експорт є надійним джерелом надходження твердої валюти до країни.

Ще одним плюсом для вітчизняних трейдерів і аграріїв безперечно стане неминуча девальвація гривні, що вже почалася. А прогнозоване зменшення ВВП у 2021 році може додатково посилити інфляцію. Тож конкурентність української сільськогосподарської продукції наразі зростає.

Опис конкурентоспроможності товариства

Товариство займає лідируючі позиції на ринку транспортно-логістичних послуг України з організації перевезення зернових та олійних вантажів.

За деякими оцінками, станом на 31 грудня 2020 року Товариство має один з найбільших приватних парків вагонів, що дозволяє посісти четверте місце серед приватних компаній за кількістю вагонів-зерновозів. Товариство посідає перше місце серед власників нових вагонів-зерновозів (до 10 років) з часткою 14 % та серед вагонів-зерновозів із неперодовженим терміном служби, з часткою 13 % ринку відповідно.

Серед компаній-операторів власників рухомого складу Товариство має певні конкурентні переваги, а саме:

- один з найбільших приватних парків вагонів, велика частина якого складається з нових вагонів (800 вагонів виробництва 2018-2020 років);

- сучасні вагони зі збільшеним об'ємом кузова 116-126 м3 та вантажопідйомністю;
- низьке боргове навантаження порівняно з конкурентами;
- високопрофесійна управлінська команда;
- надання повного комплексу транспортно-логістичних з перевезення зернових та олійних вантажів;
- інформування клієнтів онлайн щодо дислокації вагонів, операційних питань навантаження/розвантаження та повністю автоматизований електронний документообіг.

За рахунок використання вагонів зі збільшеним об'ємом кузова та вантажопідйомністю досягнуто найнижчої собівартості перевезення вантажу.

Нові вагони, що мають антивандальну запірну систему замикання люків, дозволяють зменшити ризики втрати та крадіжки вантажу, що є перевагою порівняно з використанням вагонів-зерновозів старого зразка зі звичайною системою замикання розвантажувальних люків.

Основні пріоритети в діяльності Товариства: надійність та оперативність; команда професіоналів; бездоганна репутація; гнучкість для клієнтів та ділових партнерів.

Цільові сегменти клієнтської бази: агрохолдинги, трейдери та олійноекстракційні заводи. Товариство вибудовує стабільне партнерство з агрохолдингами та трейдерами на умовах довгострокових угод з перевезення вантажів.

Кількість клієнтів Товариства зросла у 2,5 рази у 2018 році порівняно з 2017 роком, та збільшилась ще на 50 % за 2019 рік у порівнянні з 2018 роком. Протягом 2020 року кількість клієнтів зросла на 90% до понад 50 компаній-партнерів.

Важливі події, які відбулися упродовж звітнього періоду, та їх вплив на проміжну фінансову звітність:

Активна бізнес позиція Товариства на ринку знайшла своє відображення у наступних важливих подіях, що сталися протягом 2020 р:

1. Для збільшення об'єму наданих послуг та забезпечення попиту на перевезення зернових, Товариство:
 - a. Придбало 100 вагонів-зерновозів моделі 19-4146 виробництва «Дніпровагонмаш».
 - b. Придбало 5 та ще замовило виробництво 5 вагонів харчових цистерн моделі 15-1755П.
 - c. Залучило в довгострокову операційну оренду 252 вагони- зерновози моделі 19-4146 виробництва «Дніпровагонмаш».
2. 29 вересня 2020 року Національною комісією з цінних паперів та фондового ринку було видано тимчасове свідоцтво про реєстрацію випуску облігацій серії А,В,С,Д. З листопада місяця 2020 року розпочалось первинне розміщення облігацій. Облігації серії А, В, С, Д

випущені обсягом по 50 млн. грн. кожної серії, термін обігу яких становить 5 років. За облігаціями передбачена щорічна оферта - можливість дострокового викупу. Номінальна ставка на перший рік обігу облігацій встановлена у розмірі 16,5 % річних із щорічним переглядом на рівні не менше 1/2 облікової ставки НБУ та не більше трикратної облікової ставки Національного банку України, що діє на дату встановлення нової відсоткової ставки. Цей випуск став першою емісією корпоративних облігацій ТОВ «ТАС-Логістік» за новими правилами, адаптованими до стандартів ЄС, що стало можливим завдяки ефективному співробітництву емітента з НКЦПФР. Суворі європейські стандарти передбачають, що проспекти облігацій ТОВ «ТАС-Логістік» надають потенційному інвестору достатнє уявлення про деталі емісії, щоб прийняти самостійне та обґрунтоване рішення щодо інвестування, навіть без спеціальної кваліфікації.

3. Відбулося збільшення статутного фонду Товариства на 141,5 млн. грн.

Розділ 2. Результати діяльності Товариства

Фінансова стратегія Товариства спрямована на виконання трьох цілей:

- забезпечення Товариства необхідними грошовими коштами для його стабільності і ліквідності;
- забезпечення його рентабельності і отримання максимального прибутку;
- задоволення матеріальних і соціальних потреб його працівників.

Обсяг реалізації послуг безпосередньо впливає на величину прибуток і рентабельність Товариства.

	2020	2019
	ГРН'000	ГРН'000
Операційна оренда вагонів	195,538	571,642
Послуги експедитора	119,516	36,352
Інші	1,101	1,617
Усього	316,154	609,611

Загальна сума чистого доходу від реалізації товарів та послуг за 2020 рік в порівнянні з попереднім роком зменшилась на 48% та склала 316 154 тис. грн.

Товариство в 2020 році скоротило об'єм наданих послуг з оренди вагонів на 65% в порівнянні з попереднім роком та збільшило більш ніж в 2 рази об'єм експедиторських послуг (на 228%).

Зменшення чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) на 293 457 тис.грн. в порівнянні з аналогічним періодом минулого року пов'язано з об'єктивними наступними факторами:

- На протязі 2019-2020 років в Україні почало спостерігатися рекордне **збільшення сукупного вантажного парку** вагонів, що зменшило попит на послуги. За три роки загальний приріст парку в Україні склав майже +29 тис. вагонів або +16,8%. При цьому, враховуючи суттєве старіння вагонного парку та падіння ефективності його роботи через часті відчіпні ремонти вагонів, посилюється **відтік вантажів із залізниці на інші види транспорту**. Як наслідок, усередині країни **сформувався рекордний профіцит рухомого складу**. Великі обсяги незадіяного в перевезеннях рухомого складу змушують власників демпінгувати в боротьбі за клієнта, унаслідок чого **вартість вагоновідправлень у вагонах Укрзалізниці досягла історичних мінімумів** у 345 грн за піввагон у січні 2021 року проти 619 грн ще у листопаді 2020 р. **Вартість оренди вагонів приватного парку також перебуває на історичних мінімумах** (250 грн/доба піввагон, 150 грн/доба зерновоз в 2020 році, проти 1750 грн/доба в 2019 році).

- Значне падіння врожаю зернових та зернобобових культур в Україні: 65,4 млн тон у 2020 році в порівнянні з 75,1 млн тон у 2019 роком, що суттєво зменшило попит на послуги перевезення.
- внаслідок причин, що зазначені вище:
 - ринкова вартість користування вагоном значно зменшилась з 2000 - 1500 грн/доба протягом 2019 р. до 650 - 50 грн/доба в 2020р
 - також зменшився відсоток утилізації вагонів, якщо в 2019р він становив майже 100%, то в 2020 р. він склав 50-70%.

Основні показники діяльності підприємства:

Показник	2017	2018	2019	2020	2021
Дохід	41,424	272,179	609,611	316,191	347,810
ЕВІТДА	24,249	251,971	548,091	218,605	249,637
Чистий прибуток	-906	123,900	289,712	-88,339	14,590
Прибуток без врахування курсових різниць	5,672	121,791	237,206	-5,249	17,590
Активи	597,061	1,439,836	1,670,568	1,654,814	1,671,362
Кількість вагонів на кінець періоду	639	1,162	1,476	1,586	1,676

Заходи, які спрямовані на ліквідацію профіциту і відновлення прибутковості

Щодо заходів, спрямованих на подолання профіциту вагонного парку і на відновлення прибутковості вантажних залізничних перевезень, то керівництво Товариства з 2019 року веде активну інформаційну кампанію, спрямовану на:

- **Унеможливлення** доступу залізничних вагонів як з Росії, так й інших країн, на територію України, як для імпорту, так і для оренди українськими логістичними компаніями. Ринок РФ ушестеро більший за український, тому в періоди профіциту він може з легкістю заповнити ринок України завдяки демпінговим цінам, знищивши підприємства з виробництва вагонів та вітчизняні транспортні компанії, що мають у власності нові вагони. Будь-яке відновлення локального попиту на оренду чи купівлю нових вагонів може бути (і буде) покритим з Росії, тому вкрай важливо закрити кордони України від імпорту та тимчасового ввезення вагонів з інших країн з метою виключення можливості ввезення тих самих російських вагонів, але перереєстрованих у Прибалтиці, Румунії, Білорусі та інших країнах.

- **Запровадження** рішення щодо поступового обмеження граничного віку вантажних вагонів, що розроблене Міністерством інфраструктури України як проект відповідного наказу. Це заборонить експлуатацію вагонів, що вичерпали 130 % від встановленого виробником віку (щодо хоперів для зерна). Надалі пропонується поступово знижувати цю планку до 110-120%. Усі сусідні

країни, наприклад, Росія, Білорусь, Казахстан, давно заборонили використання вантажних вагонів, термін нормативної експлуатації яких сплив.

- **Вжиття** наступних заходів:

- Скорочення вдвічі інтервалу для планових ремонтів залізничних вагонів з продовженим терміном експлуатації.
- Продовження терміну служби вагонів виключно за підсумками капітального ремонту та на термін, що не перевищує 5 років.
- Посилення контролю зі сторони Державної служби безпеки на транспорті за своєчасністю та якістю виконання планових та позапланових ремонтних робіт вагоноремонтними підприємствами.

Інформаційна кампанія передбачає високу активність керівництва Товариства, що включає в себе:

- Письмові звернення до Міністерства інфраструктури України, Кабінету міністрів України, інших органів державної влади, АТ «Укрзалізниця» з пропозиціями щодо обмеження термінів служби вантажних вагонів, заборони імпорту та тимчасового ввезення рухомого складу із за кордону тощо,

- Внесення пропозицій щодо відповідних змін чинного законодавства України й окремих актів АТ «Укрзалізниця».

- Виступи керівництва на профільних і галузевих конференціях, круглих столах, нарадах у міністерствах, інших органах державної влади, в АТ «Укрзалізниця», на теле-, радіоефірах з метою висвітлення причин виникнення профіциту вагонного парку, і шляхів подолання критичної ситуації в галузі.

Таким чином, керівництво Товариства докладало і продовжує докладати максимум зусиль для відновлення прибутковості Товариства шляхом впливу на об'єктивні чинники в галузі вантажних залізничних переведень.

Розділ 3. Ліквідність та зобов'язання Товариства

Основні категорії фінансових інструментів подано нижче:

	31 грудня 2020 ГРН'000	31 грудня 2019 ГРН'000	Темп зростання
Торгова та інша дебіторська заборгованість	20,954	157,673	-87%
Грошові кошти та їх еквіваленти	55,653	5,166	977%
Поточні фінансові інвестиції	-	-	
Усього: Фінансові активи	76,607	162,839	-53%
Довгострокові запозичення	-975,037	-925,361	5%
Поточна заборгованість за запозиченнями	-243,312	-124,630	95%

Торгова та інша кредиторська заборгованість	-23,636	-80,807	-71%
Інші поточні зобов'язання	-78,470	-8,062	873%
Усього: Фінансові зобов'язання	-1,320,455	-1,138,860	16%
Чиста вартість	-1,243,848	-976,021	27%

Товариство чутливе до ризику зміни ринкових валютних курсів у зв'язку з наявністю торгової кредиторської заборгованості з іноземним постачальником та позики, наданою пов'язаною стороною в іноземній валюті та договорів фінансової оренди, які були укладені в національній валюті з прив'язкою до курсу іноземної валюти і представляють собою юридичні угоди продажу майна з подальшою його орендою. Таблиця, представлена нижче, розкриває чутливість Товариства до ризику зміни валютних курсів.

Балансова вартість монетарних активів та зобов'язань Товариства, деномінованих в іноземній валюті, станом на 31 грудня 2020 року, така:

	Російський рубль'000	Долар США'000
Торгова та інша дебіторська заборгованість	-	-
Грошові кошти та їх еквіваленти	-	-
Усього: Фінансові активи	-	-
Довгострокові запозичення	-	(16 435)
Поточна заборгованість за запозиченнями	-	(2 771)
Торгова та інша кредиторська заборгованість	(207 209)	-
Інші поточні зобов'язання	-	(4)
Усього: Фінансові зобов'язання	(207 209)	(19 210)
Чиста вартість	(207 209)	(19 210)

Наведена далі таблиця деталізує чутливість Товариства до зміцнення української гривні відносно Дол. США/ Рос. Рубль на 10%. Рівень чутливості 10% відображає оцінку управлінським персоналом можливих змін у курсах обміну відповідних валют. Ефект посилення буде відповідно навпаки.

	RUB ГРН'000	USD ГРН'000
Станом на 31 грудня 2020 року:		
Ефект у разі 10% амортизації в гривнях	(1,991)	(61,632)

Управління капіталом

Товариство розглядає позикові кошти і чисті активи як основні джерела формування капіталу. Завданням Товариства при управлінні капіталом є забезпечення можливості Товариства продовжувати функціонувати як постійно діюче підприємство з метою забезпечення одержання прибутку власниками і вигоди для інших зацікавлених осіб, а також для забезпечення фінансування своїх операційних потреб, капіталовкладень та стратегії розвитку Товариства.

Політика Товариства по управлінню капіталом спрямована на забезпечення і підтримку оптимальної структури капіталу з метою зменшення сукупних витрат на залучення капіталу та забезпечення гнучкості доступу Товариства до ринків капіталу.

	31 грудня 2020	31 грудня 2019
	ГРН'000	ГРН'000
Власний капітал	296 126	303 105
Запозичення	1 129 792	1 049 991
Співвідношення власних та запозичених коштів	382%	346%
Запозичення за виключенням позик від пов'язаних сторін	822 192	742 271
Співвідношення власних та запозичених коштів (за виключенням позик від пов'язаних сторін)	278%	245%

Керівництво постійно контролює структуру капіталу Товариства та може коригувати політику і цілі управління капіталом з урахуванням змін операційного середовища, «настроїв» ринку або стратегії її розвитку.

Також, в цілях управління капіталом, керівництво Товариство проводить розрахунок співвідношення чистих запозичень та показником прибутку до сплати відсотків, податку на прибуток, амортизації (ЕВІТДА). Товариство включає до складу чистої заборгованості запозичення, заборгованість по фінансовій допомозі отриманій за вирахуванням грошових коштів та їх еквівалентів та банківських депозитів.

Станом на 31 грудня показник співвідношення чистих запозичень та ЕВІТДА наведено у таблиці нижче:

	31 грудня 2020	31 грудня 2019
	ГРН'000	ГРН'000
Прибуток/ (збиток) до оподаткування	(107 197)	353 291
Фінансові витрати	183 558	145 844
Витрати від неопераційної діяльності (в т.ч. курсові різниці)	83 925	
ЕВІТ (прибуток до сплати відсотків та податку на прибуток)	160 286	499 135
Амортизація	59 583	48 906
ЕВІТДА (прибуток до сплати відсотків та податку на прибуток, амортизації)	219 869	548 091
Запозичення	1 129 792	1 049 991
Грошові кошти та їх еквіваленти	(55 653)	(5 166)
Чиста заборгованість	1 074 139	1 044 825
Чистий борг на кінець періоду/ ЕВІТДА	4,89	1,91
Чиста заборгованість(за виключенням позик від пов'язаних сторін)	766 539	737 105
Чистий борг на кінець періоду (за виключенням позик від пов'язаних сторін)/ ЕВІТДА	3,49	1,34

За 2020 рік власний капітал Товариства зменшився на 6,604 млн. грн. На зміну власного негативно капіталу вплинуло: виплата дивідендів власникам – 60,576 млн, збиток від діяльності за 2020р – 87,528 млн грн, внески власників до капіталу в розмірі 141.5 млн грн мали позитивний ефект на капітал Товариства.

Стаття	Зареєстрований капітал	Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	Всього
Залишок на початок року	98,053	205,052	303,105
Чистий прибуток (збиток) за звітний період	-	-87,902	-87,902
Розподіл прибутку :			
Виплати власникам (дивіденди)	-	-60,577	-60,577
Внески учасників:			

Внески до капіталу	141,500	-	141,500
Разом змін в капіталі	141,500	-148,479	-6,979
Залишок на кінець року	239,553	56,573	296,126

Розділ 4. Екологічні аспекти

Керівництво Товариства усвідомлює важливість збереження природного середовища та в своїй господарській діяльності уникає можливість негативного впливу на навколишнє середовище.

У своїй діяльності керівництво Товариства відповідає за дотримання працівниками Товариства і організаціями-партнерами законодавства України, нормативних документів, а також інших вимог у сфері охорони навколишнього середовища.

Діяльність Товариства не пов'язана з певним негативним впливом на навколишнє середовище, але головні постачальники товарів Товариства – це великі виробничі підприємства, на яких постійно впроваджуються заходи по зменшенню впливу на природне середовище, відбувається робота по виконанню вимог природоохоронного законодавства України.

Розділ 5. Управління операційними та фінансовими ризиками

Попри те, що економіка України поступово розвивається та вважається ринковою, вона продовжує демонструвати певні негативні особливості. Такі особливості характеризуються, але не обмежуються, низьким рівнем ліквідності на ринках капіталу, достатньо високою інфляцією та значним дефіцитом балансу державних фінансів, високими кредитними ставками, падінням промислового виробництва та загального вантажообігу.

Товариству «ТАС-Логістик» як учаснику ринку транспортно-експедиторських послуг притаманні характерні всій логістичній галузі ризики. Більше того, оскільки Товариство є частиною транспортно-логістичної системи України, то усі процеси, які відбуваються в логістичному сегменті, безпосередньо впливають на діяльність Товариства.

Починаючи з березня, пандемія COVID-19 та пов'язані з нею карантинні обмеження ускладнили роботу ринку логістики. Під час припинення залізничних пасажирських перевезень в Україні обертаємість вантажних вагонів пришвидшилась у рази. Крім того, за рахунок неконтрольованого імпорту списаних у Росії вагонів в Україні сформувався суттєвий профіцит вагонів (у тому числі зерновозів). Врожайність в Україні 2020 р. є нижче очікуваного рівня на 15-20 %. Через це парк вантажних залізничних вагонів в Україні не був задіяний на 100% , а доходи від його експлуатації знизилися втриє-вчетверо у порівнянні з початком 2020 року.

Основними типовими та узагальненими ризиками, пов'язаними з інвестуванням в незабезпечені корпоративні облігації є наступні.

Ризик процентної ставки.

Процентні ставки і ціни облігацій знаходяться в зворотній залежності. Коли процентні ставки падають, ціна облігацій, що обертаються на ринку, зростає. Коли процентні ставки підвищуються, ціна облігацій зазвичай знижується. Так відбувається тому, що коли процентні ставки знижуються, інвестори намагаються придбати або утримувати облігації з найвищими ставками. З цією метою, вони скуповують існуючі облігації, за які платять більш високу процентну ставку, ніж звичайна ринкова ставка. Це збільшення попиту призводить до зростання цін облігацій. І навпаки, якби ринкові процентні ставки підвищувалися, інвестори природно будуть продавати облігації з більш низькими процентними ставками, що призведе до зниження цін облігацій.

Інфляційний ризик.

Купуючи облігації, інвестор отримує певну норму прибутку, фіксовану або змінну протягом усього терміну обігу облігації, або протягом терміну, який він має намір утримувати відповідні облігації. На українському фінансовому ринку, існує ризик різкого підвищення інфляції, в тому числі на рівень, що перевищує доходність облігацій. В такому разі норма прибутковості облігацій може стати негативною (з урахуванням фактору інфляції та зменшення купівельної спроможності

національної валюти).

Ризик ліквідності.

Ризик ліквідності стосується наявності достатніх коштів для погашення зобов'язань за кредитними договорами та іншими фінансовими інструментами при настанні фактичного строку їх сплати. Товариство управляє своєю ліквідністю таким чином, щоб в кожному проміжку часу розрив ліквідності з урахуванням запланованих операцій не перевищував певний внутрішній ліміт. З метою управління ризиком ліквідності Товариство здійснює щоденний моніторинг очікуваних майбутніх потоків грошових коштів від операцій із клієнтами, що є частиною процесу управління активами/зобов'язаннями. Для управління ризиком ліквідності Товариство застосовує економічні та адміністративні інструменти.

До адміністративних інструментів належать внутрішні ліміти щодо обмеження окремих видів операцій. Прийняття рішення щодо застосування економічних або адміністративних інструментів для цілей управління ризиком ліквідності є виключною прерогативою Кредитного комітету. Завданням Кредитного комітету є організація комплексної системи управління активами та пасивами шляхом здійснення нагляду та управління різними видами ризику, визначення політики щодо лімітів і нормативів, планування і контролю за використанням коштів Товариства.

Кредитний комітет виконує функції аналізу діяльності та визначає політику процесу управління активами та пасивами згідно зі стратегічними цілями і пріоритетами розвитку Товариства. Також компетенцією Кредитного комітету, як колегіального органу, є оцінка ризиків зміни у законодавстві, прогноз та розробка сценаріїв щодо коригування стратегії розвитку Товариства зважаючи на такі ризики.

Кредитний ризик

Кредитний ризик - це ризик фінансового збитку в разі невиконання контрагентом своїх договірних зобов'язань. Товариству властивий кредитний ризик, що виникає переважно у зв'язку з операціями надання експедиторських послуг юридичним особам. Товариству властивий кредитний ризик, який представляє собою ризик того, що контрагент не зможе повністю погасити заборгованість у встановлений термін.

Управління кредитним ризиком також включає в себе регулярний моніторинг здатності контрагентів погасити заборгованість в повному обсязі у встановлений термін, аналіз фінансового стану фізичної особи та її платоспроможність.

Управління та моніторинг кредитних ризиків здійснюються фінансовим відділом та керівництвом Товариства в межах їх повноважень.

Перед прийняттям заявки від клієнта на перевезення продукції, усі рекомендації стосовно

кредитних процесів (визначення кредитних лімітів, ставок та строків відтермінування з оплатою) розглядаються та затверджуються фінансовим відділом Товариства. Ризик на одного позичальника обмежується лімітами, які встановлюються Кредитним комітетом.

Система управління ризиками ТОВ «ГАС-Логістік» – це побудова інтегрованої системи управління ризиками для підтримки управлінських рішень, направлених на ефективність ведення бізнесу і підвищення ринкової частки Товариства на ринку залізничних та логістичних послуг .

Товариство створює систему управління ризиками, що відповідає його розміру, бізнес-моделі, масштабу діяльності, видам, складності операцій та забезпечує виявлення, вимірювання (оцінку), моніторинг, звітування, контроль та пом'якшення всіх суттєвих ризиків.

Управління ризиками будується на основі використання сучасних інформаційних технологій, які дозволяють підвищити якість і оперативність прийняття рішень. Якість даних (повнота, доступність) є критично важливими факторами для забезпечення надійності і точності результатів розрахунку та оцінки ризиків. Товариство прагне до максимальної автоматизації процесів збору, зберігання, обробки та розрахунку даних.

Кожен з вищевказаних ризиків регулярно контролюється фінансовим відділом Товариства і інформація про них доводиться до відома директора Товариства.

Якщо відображена сума ризику перевищує встановлені ліміти, директор повинен проінформувати представників власника про такі перевищення.

кредитних процесів (визначення кредитних лімітів, ставок та строків відтермінування з оплатою) розглядаються та затверджуються фінансовим відділом Товариства. Ризик на одного позичальника обмежується лімітами, які встановлюються Кредитним комітетом.

Система управління ризиками ТОВ «ТАС-Логістик» – це побудова інтегрованої системи управління ризиками для підтримки управлінських рішень, направлених на ефективність ведення бізнесу і підвищення ринкової частки Товариства на ринку залізничних та логістичних послуг .

Товариство створює систему управління ризиками, що відповідає його розміру, бізнес-моделі, масштабу діяльності, видам, складності операцій та забезпечує виявлення, вимірювання (оцінку), моніторинг, звітування, контроль та пом'якшення всіх суттєвих ризиків.

Управління ризиками будується на основі використання сучасних інформаційних технологій, які дозволяють підвищити якість і оперативність прийняття рішень. Якість даних (повнота, доступність) є критично важливими факторами для забезпечення надійності і точності результатів розрахунку та оцінки ризиків. Товариство прагне до максимальної автоматизації процесів збору, зберігання, обробки та розрахунку даних.

Кожен з вищевказаних ризиків регулярно контролюється фінансовим відділом Товариства і інформація про них доводиться до відома директора Товариства.

Якщо відображена сума ризику перевищує встановлені ліміти, директор повинен проінформувати представників власника про такі перевищення.

Директор ТОВ «ТАС-ЛОГІСТИК»



Іващенко В.І.