

**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](http://www.globaltrans.com).**

Для немедленной публикации

29 марта 2021 г.

## Globaltrans Investment PLC

### Результаты по итогам 2020 г.

#### Рекомендации по финальным дивидендам за 2П 2020 г.

#### Целевые параметры промежуточных выплат за 1П 2021 г.

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 год, закончившийся 31 декабря 2020 г., а также рекомендованную сумму финальных дивидендов за 2020 г.

*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 («рубль»).*

### ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

**Опережающий рынок рост грузооборота, рост свободного денежного потока, выплата значительных дивидендов за 2020 г., определение целевого размера промежуточных дивидендов за 1П 2021 г., созыв ГОСА для продления программы обратного выкупа акций.**

- Грузооборот Globaltrans вырос на 2,2% г/г на фоне общего снижения рынка благодаря эффективной операционной модели, позволяющей переключаться между различными видами грузов.
- Успешно продлены сервисные контракты (ММК, «Металлоинвест»), заключен новый контракт с компанией «ЕВРАЗ».
- Свободный денежный поток<sup>1</sup> вырос на 14% г/г до 15,1 млрд руб., благодаря гибкому подходу к инвестициям в расширение парка.
- Значительный суммарный объем дивидендов за 2020 г. (включая уже выплаченные промежуточные и рекомендованные финальные дивиденды) соответствует ранее обозначенным целевым

---

<sup>1</sup> Совокупные капитальные затраты, свободный денежный поток и свободный денежный поток, приходящийся на акционеров, представлены без учета элементов выплаты основного долга в составе лизинговых платежей по договорам прямого лизинга с финансовыми учреждениями за оба периода (2019 и 2020 гг.). В течение первого полугодия 2020 г. весь портфель финансового лизинга был рефинансирован двусторонними кредитами, в связи с чем элементы выплаты основного долга в составе лизинговых платежей были исключены для обоих периодов для целей сравнения.

параметрам - 13,3 млрд руб. (74,55 руб. на акцию/ГДР<sup>2</sup>) и составляет 99% свободного денежного потока, приходящегося на акционеров, за 2020 г.

- Сохраняется фокус на дивиденды: поставлена цель по выплате промежуточных дивидендов за 1П 2021 г. в размере как минимум 3 млрд руб. (около 16,78 руб. на акцию/ГДР), что отражает консервативную финансовую политику Группы и сохраняющееся давление на ставки в сегменте полувагонов. Выплата ожидается в сентябре 2021 г.
- Вторичный листинг на Московской бирже в октябре 2020 г. привел практически к трехкратному росту совокупной ликвидности на Лондонской фондовой бирже и Московской бирже<sup>3</sup>.
- Механизм обратного выкупа акций обеспечивает поддержку в период волатильности на рынке: Совет директоров предложил одобрить его продление путем запуска новой программы обратного выкупа акций (в общем количестве, не превышающем 5% акционерного капитала) на следующие 12 месяцев с даты проведения годового общего собрания акционеров («ГОСА»)<sup>4</sup>, а также утвердить способы использования приобретенных акций.

**Комментируя результаты по итогам 2020 г., генеральный директор Globaltrans Валерий Шпаков сказал:** «Было ясно, что ни одна компания в секторе не останется незатронутой беспрецедентными экономическими условиями, сложившимися в 2020 г. И, хотя слабые рынки сказались на наших финансовых показателях, мы сфокусировались на оптимизации затрат, увеличили свободный денежный поток и выполнили поставленные цели по высоким дивидендным выплатам. За счет организации безопасных условий работы для персонала нам удалось поддержать непрерывность бизнес-процессов и обеспечить высочайший уровень сервиса для клиентов. В целом, мы смогли добиться результатов, которыми можно гордиться.

Мы обладаем множеством преимуществ, отличающих нас от конкурентов. Наши логистические системы и клиентская база соответствуют мировому уровню. Всё это в сочетании с предпринимательской культурой нашей компании позволяет нам успешно исполнять обязательства перед клиентами, оперативно реагируя на изменения на рынке. Большой и современный парк позволяет нам сохранять гибкость в отношении инвестиционных решений, что обеспечивает высокий свободный денежный поток и выполнение обязательств по выплате значительных дивидендов вне зависимости от экономического цикла.

В год, требующий устойчивости, Globaltrans успешно продемонстрировал стабильность. Мы сохраняем уверенные позиции и намерены воспользоваться возможностями дальнейшего восстановления отрасли в 2021 году».

## **ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ**

**Эффективный контроль затрат, рост свободного денежного потока и сохранение низкой долговой нагрузки.**

- Выручка снизилась на 28% г/г до 68,4 млрд руб. Скорректированная выручка снизилась на 20% г/г до 54,9 млрд руб., при этом сокращение чистой выручки в сегменте полувагонов было частично компенсировано менее волатильной выручкой в сегменте цистерн и ростом выручки в сегментах специализированных контейнеров и аренды вагонов.
- Операционные денежные затраты уменьшились на 1% г/г благодаря мерам по оптимизации расходов.
- Операционная прибыль сократилась на 41% г/г до 18,8 млрд руб., что в основном было обусловлено слабой ценовой конъюнктурой в сегменте полувагонов.
- Скорректированный показатель EBITDA уменьшился на 32% г/г до 26,8 млрд руб., а маржа по скорректированному показателю EBITDA сократилась до 49% (2019 г.: 57%).

---

<sup>2</sup> Глобальная депозитарная расписка.

<sup>3</sup> Рассчитано как совокупный средний объем торгов за день (Average Daily Traded Volumes, ADTV) в долларах США на Московской бирже (MOEX) и Лондонской фондовой бирже (LSE) с момента вторичного листинга на MOEX по сравнению с ADTV на LSE за 6 месяцев, предшествующих вторичному листингу.

<sup>4</sup> Годовое общее собрание акционеров запланировано на 29 апреля 2021 г. Повестка ГОСА будет опубликована на корпоративном сайте [www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com) в установленные сроки.

- Прибыль по итогам года снизилась на 46% г/г до 12,2 млрд руб.
- Свободный денежный поток<sup>5</sup> вырос на 14% г/г и достиг 15,1 млрд руб., при этом снижение чистого денежного потока от операционной деятельности было более чем компенсировано плановым сокращением инвестиций в расширение парка на 83% г/г, высвобождением оборотного капитала и меньшим объемом уплаченных налогов.
- Общие капитальные затраты<sup>5</sup> сократились на 49% г/г до 6,9 млрд руб. и в основном включали затраты на техобслуживание парка. На данный момент Группа ожидает, что общие капитальные затраты (в том числе на техобслуживание парка) в 2021 г. останутся на низком уровне – в диапазоне 6-7 млрд руб.
- Уровень долговой нагрузки оставался низким: чистый долг к скорректированному показателю EBITDA составил 1,01x на конец 2020 г. (на конец 2019 г.: 0,60x).

## **ДИВИДЕНДЫ**

### **Сохранение высоких дивидендных выплат за 2020 г. в соответствии с ранее объявленными целевыми параметрами.**

- Значительная общая сумма дивидендов за 2020 г. – 13,3 млрд руб. (74,55 руб. на акцию/ГДР, включая уже выплаченные промежуточные и рекомендованные финальные дивиденды) в соответствии с целевыми параметрами, что отражает высокий свободный денежный поток и низкую долговую нагрузку. Общая сумма дивидендов за 2020 г. соответствует 99% свободного денежного потока Группы, приходящегося на акционеров<sup>5</sup>, за 2020 г.
- Общая сумма финальных и специальных финальных дивидендов за 2П 2020 г. составит 5,0 млрд руб. (28,00 руб. на акцию/ГДР) в соответствии с рекомендациями Совета директоров при условии одобрения на ГОСА, которое назначено на 29 апреля 2021 г. Дата закрытия реестра акционеров – 29 апреля 2021 г., ГДР будут торговаться без права на объявленные дивиденды с 28 апреля 2021 г. (ex-dividend date)<sup>6</sup>.

### **Установлена цель по минимальному уровню промежуточных дивидендов за 1П 2021 г.**

- Цель по промежуточным дивидендам за 1П 2021 г. – выплатить как минимум 3,0 млрд руб. (около 16,78 руб. на акцию/ГДР), что отражает консервативную финансовую политику Группы и продолжающееся давление на ставки в сегменте полувагонов.
- Эффективная бизнес-модель, низкий уровень долговой нагрузки и гибкий подход к инвестициям в расширение парка закладывают надежные основы для продолжения дивидендных выплат.

## **ОПЕРАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ**

### **Рост грузооборота Globaltrans опережает общеотраслевую динамику, несмотря на слабую рыночную конъюнктуру.**

- Globaltrans показал результаты выше отраслевых по грузообороту: рост +2,2% г/г на фоне общего снижения рынка (-2,2% г/г).
- Эффективная операционная модель в сегменте полувагонов обеспечивает гибкость и способность оперативно реагировать на изменения на рынке, в связи с чем грузооборот в сегменте насыпных грузов вырос на 5% г/г благодаря эффективной работе с клиентами и переключению между различными видами грузов.
- Объемы бизнеса в сегменте цистерн находились под давлением в связи с COVID-19, который привел к сокращению потребления топлива в России, а также снижением добычи нефти в рамках

<sup>5</sup> Совокупные капитальные затраты, свободный денежный поток и свободный денежный поток, приходящийся на акционеров, представлены без учета элементов выплаты основного долга в составе лизинговых платежей по договорам прямого лизинга с финансовыми учреждениями за оба периода (2019 и 2020 гг.). В течение первого полугодия 2020 г. весь портфель финансового лизинга был рефинансирован двусторонними кредитами, в связи с чем элементы выплаты основного долга в составе лизинговых платежей были исключены для обоих периодов для целей сравнения.

<sup>6</sup> Как установлено Лондонской фондовой биржей.

соглашения ОПЕК+. На фоне этого грузооборот Группы в сегменте нефтепродуктов и нефти сократился на 13% г/г.

- Сложная ситуация в сегменте цистерн привела к сокращению среднего количества груженых отправок на вагон на 5% г/г и к росту средней дистанции груженой отправки на 6% г/г.

#### **Успешное поддержание клиентской базы, продление сервисных контрактов.**

- Широкий портфель сервисных контрактов с первоклассными клиентами в металлургии и сегменте нефтепродуктов и нефти обеспечил в 2020 г. 64% чистой выручки от оперирования.
- Долгосрочные сервисные контракты обеспечивают прогнозирование объемов, высокую эффективность логистики и уменьшают волатильность ставок.
- Ключевые сервисные контракты успешно продлены.
  - ММК – сервисный контракт продлен еще на 2 года до конца сентября 2024 г.
  - «Металлоинвест» – сервисный контракт продлен еще на один год до конца 2021 г.
- Укрепление отношений с другими значимыми клиентами: параллельно с подписанием годового контракта были значительно увеличены объемы бизнеса с «ЕВРАЗом»; расширено сотрудничество с клиентами в угольной и строительной отраслях, включая «Кузбасскую топливную компанию» и «Национальную нерудную компанию».

#### **Ценовая конъюнктура различается по ключевым сегментам.**

- Сбалансированная структура парка помогла частично компенсировать слабую ценовую конъюнктуру в сегменте полувагонов за счет устойчивой ситуации со ставками в сегменте цистерн. Средняя стоимость груженой отправки снизилась на 19% г/г.

#### **Гибкая операционная модель позволила Группе сохранить одно из самых лучших в отрасли значений коэффициента порожнего пробега.**

- Коэффициент порожнего пробега по полувагонам остался одним из самых низких на российском рынке, несмотря на значительную волатильность грузопотоков и маршрутов клиентов, вызванную ограничениями в связи с COVID-19. Коэффициент порожнего пробега по полувагонам вырос до 45% (2019 г.: 42%).
- Общий коэффициент порожнего пробега (по всем типам вагонов) увеличился до 51% (2019 г.: 49%).
- Доля порожних километров, оплачиваемых Globaltrans, увеличилась до 99% (2019 г.: 89%) на фоне изменений грузовой базы и волатильности в сегменте полувагонов.

#### **Большой и диверсифицированный парк с минимальным уровнем необходимых списаний.**

- Сбалансированный парк, насчитывающий 71 688 единиц<sup>7</sup>, с фокусом на универсальные полувагоны и цистерны, усилен собственным парком магистральных локомотивов.
- Умеренный средний возраст парка (12,4 лет на конец 2020 г.), уровень необходимых списаний в среднесрочной перспективе минимален.
- Средний парк в оперировании вырос на 1% г/г в 2020 г.

## **ОБЗОР РЫНКА**

### **Восстановление рынка во 2П 2020 г. после падения спроса в 1П 2020 г. на фоне COVID-19.**

- Грузооборот и объемы погрузки на сети российских железных дорог в 2020 г. сократились на 2,2% и 2,7% г/г, соответственно.

---

<sup>7</sup> Общий парк на 31 декабря 2020 г.

- Заметное различие в динамике по полугодиям: в 1П 2020 г. грузооборот снизился на 5,3% г/г, а во 2П 2020 г. под влиянием роста экспорта продемонстрировал восстановление +1% г/г.

**Динамика погрузки грузов без учета нефтепродуктов и нефти (насыпных) оказалась лучше, чем на рынке в целом.**

- Объемы погрузки грузов без учета нефтепродуктов и нефти (насыпных) на сети сократились на 1,1% г/г в 2020 г. по сравнению с суммарным падением всего рынка на 2,7% г/г. Снижение погрузки угля и металлургических грузов было частично компенсировано ростом перевозок строительных грузов.
- Чистый прирост парка полувагонов на сети сократился на 40% г/г, приблизительно до 19 тыс. единиц в 2020 г. (+3% по сравнению с концом 2019 г.)<sup>8</sup>.
- В течение всего 2020 г. на рынке сохранялось давление на ставки в сегменте полувагонов.

**Сегмент нефтепродуктов и нефти под значительным давлением в связи с COVID-19 и соглашением ОПЕК+.**

- Общие объемы погрузки нефтепродуктов и нефти снизились на 10% г/г в 2020 г. из-за ограничительных мер в связи с COVID-19, повлиявших на потребление топлива, и сокращения добычи нефти согласно соглашению ОПЕК+.
- Чистый прирост парка цистерн для перевозки нефтепродуктов и нефти составил 900 единиц (+0,4% по сравнению с концом 2019 г.)<sup>8</sup>.
- Ценовая конъюнктура в операторском сегменте оставалась относительно стабильной.

**Восстановление рынка продолжилось в 2021 г., динамика ставок различается по сегментам.**

- Восстановление продолжилось в начале 2021 г.: в январе-феврале 2021 г. среднесуточный грузооборот на сети российских железных дорог увеличился на 1,7% г/г<sup>9</sup>, в основном в связи с ростом экспортного спроса на насыпные грузы.
  - Восстановление внутреннего спроса и начало нового строительного сезона могут повысить спрос на полувагоны.
  - После снятия ограничений по COVID-19 восстановление объемов погрузки нефтепродуктов и нефти с беспрецедентно низких уровней может поддержать спрос на цистерны.
- Динамика ставок различается по ключевым сегментам, инфляционный рост затрат остается умеренным.
  - Ценовая конъюнктура в сегменте полувагонов остается слабой – ставки снизились в начале 2021 г. относительно уровня 2П 2020 г., дальнейший рост грузовой базы и сокращение темпов прироста нового парка могут поддержать восстановление ставок.
  - В сегменте цистерн операторские ставки остаются относительно стабильными, при этом сохраняется некоторая волатильность ставок аренды.
  - Регулируемые тарифы РЖД на транспортировку порожних вагонов выросли на 3,7% г/г с января 2021 г., в стоимости запчастей и ремонтов ожидается умеренная инфляция.
- Позитивные предпосылки для дальнейшего роста спроса.
  - Благоприятная внешняя конъюнктура, сопровождающаяся высокими ценами на ключевые насыпные грузы, поддерживает объемы экспорта. Продолжение вакцинации в России может привести к восстановлению внутреннего спроса.

---

<sup>8</sup> Оценка Компании. Чистое изменение общего парка соответствующего подвижного состава в России на 31 декабря 2020 г. по сравнению с состоянием на конец 2019 г.

<sup>9</sup> Оценка Компании. Среднесуточный грузооборот на сети российских железных дорог лучше иллюстрирует рыночные тенденции с учетом более высокой базы февраля 2020 г. из-за високосного года.

- Развитие железнодорожной инфраструктуры на Дальнем Востоке находится в центре внимания правительства и РЖД. Пропускная способность была увеличена на 17% в 2018-2020 гг., поставлена цель по ее дальнейшему расширению приблизительно на 26% до конца 2024 г.
- Масштабные национальные инфраструктурные проекты продолжают поддерживать спрос на железнодорожные перевозки.

## **МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ СКАЧИВАНИЯ**

- Полная версия пресс-релиза на английском языке.
- Презентация результатов за 2020 г. (на русском языке).
- Презентация результатов за 2020 г. (на английском языке).
- Отчет менеджмента и консолидированная финансовая отчетность Группы за год, закончившийся 31 декабря 2020 г. (на английском языке).
- Операционная информация за год, закончившийся 31 декабря 2020 г. (на английском языке).

Все перечисленные материалы, а также подборка исторических операционных и финансовых данных доступны на корпоративном сайте Globaltrans ([www.globaltrans.com](http://www.globaltrans.com)).

## **ТЕЛЕФОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ / ВЕБКАСТ ДЛЯ АНАЛИТИКОВ И ИНВЕСТОРОВ**

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

Дата: понедельник 29 марта 2021 г.

Время: 12:00 (Лондон) / 14:00 (Москва) / 07:00 (Нью-Йорк (EDT))

Для участия в конференц-звонке наберите один из следующих номеров:

Великобритания: 0808 109 0701

Международный звонок: +44 (0) 33 0551 0211

Россия: +7 (8) 495 249 9842

Используйте следующие коды для выбора языка звонка:

Английский язык: 0139644#

Русский язык: 0782813#

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](http://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 30 марта по 14 апреля 2021 г. В случае Вашей заинтересованности, 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 2004 г. 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 2008 г.

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 2008 г. и на Московской бирже (тикер: GLTR) с октября 2020 г.

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 2020 г. включает около 72 тысяч единиц подвижного состава, 95% общего парка находится в собственности. В основе парка – универсальные полувагоны для перевозки широкой номенклатуры насыпных грузов (64% от общего парка) и цистерны для нефтепродуктов и нефти (28% от общего парка). Также Группа оперирует специализированными контейнерами и платформами для их перевозки. Globaltrans управляет собственным парком магистральных локомотивов. Локомотивный парк Группы насчитывает 74 единицы и обеспечивает тягу собственных поездных формирований.

Основная цель управления логистикой Группы – предоставлять надежные логистические услуги, гибко и быстро реагировать на потребности клиентов, одновременно добиваясь высокой прибыльности бизнеса. Основной 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](http://www.globaltrans.com).

## ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ

В следующих таблицах представлена ключевая финансовая и операционная информация Группы за годы, закончившиеся 31 декабря 2020 и 2019 гг.

### Финансовая информация по МСФО ЕС

|  | 2019<br>млн руб. | 2020<br>млн руб. | Изменение<br>% |
|--|------------------|------------------|----------------|
| Общая выручка  | 94 994           | 68 367           | -28%           |
| Себестоимость, расходы на продажу и маркетинг и административные расходы   | (62 908)         | (50 664)         | -19%           |
| Операционная прибыль   | 32 120           | 18 811           | -41%           |
| Финансовые расходы - нетто   | (2 375)          | (2 100)          | -12%           |
| Прибыль до налогообложения   | 29 745           | 16 712           | -44%           |
| Расходы по налогу на прибыль   | (7 091)          | (4 525)          | -36%           |
| Прибыль за год   | 22 653           | 12 187           | -46%           |
| <i>Прибыль, приходящаяся на:</i>   |                  |                  |                |
| Владельцев Компании  | 20 808           | 10 587           | -49%           |
| Владельцев неконтрольных долей участия   | 1 846            | 1 600            | -13%           |
| Базовая и размытая прибыль на акцию по прибыли, приходящейся на акционеров Компании, за год (выраженная в руб. на акцию) | 116,41           | 59,24            | -49%           |

|  | 2019<br>млн руб. | 2020<br>млн руб. | Изменение<br>% |
|--|------------------|------------------|----------------|
| Поступление денежных средств от операционной деятельности (после изменений в оборотном капитале) | 35 422           | 28 278           | -20%           |
| Налог уплаченный   | (6 018)          | (3 052)          | -49%           |
| Чистая сумма денежных средств, использованных в операционной деятельности                        | 29 404           | 25 226           | -14%           |
| Чистая сумма денежных средств, использованных в инвестиционной деятельности                      | (12 765)         | (6 528)          | -49%           |
| Чистая сумма денежных средств, использованных в финансовой деятельности                          | (16 939)         | (20 357)         | 20%            |

### Финансовая информация не по МСФО

|  | 2019<br>млн руб. | 2020<br>млн руб. | Изменение<br>% |
|--|------------------|------------------|----------------|
| Скорректированная выручка  | 68 840           | 54 934           | -20%           |
| <i>В том числе:</i>  |                  |                  |                |
| Чистая выручка от оперирования   | 64 994*          | 50 527*          | -22%           |
| Операционная аренда подвижного состава                                       | 1 634            | 1 932            | 18%            |
| Чистая выручка сегмента спецконтейнеров                                      | 1 623*           | 1 923*           | 18%            |
| Операционные денежные затраты  | 29 409           | 29 121           | -1%            |
| <i>В том числе:</i>  |                  |                  |                |
| Затраты на порожний пробег   | 14 752*          | 15 799*          | 7%             |
| Затраты на ремонты и обслуживание  | 4 403            | 4 261            | -3%            |
| Затраты на персонал  | 4 483            | 4 154            | -7%            |
| Топливо и запчасти - локомотивы  | 1 914            | 1 630            | -15%           |
| Скорректированная EBITDA   | 39 552           | 26 807           | -32%           |
| Маржа по скорректированной EBITDA  | 57%              | 49%              |                |
| Совокупные капитальные затраты (включая техобслуживание парка) <sup>10</sup> | 13 517           | 6 941            | -49%           |
| Свободный денежный поток <sup>10</sup>                                       | 13 251           | 15 103           | 14%            |
| Свободный денежный поток, приходящийся на акционеров <sup>10</sup>           | 11 405           | 13 503           | 18%            |

<sup>10</sup> Совокупные капитальные затраты, свободный денежный поток и свободный денежный поток, приходящийся на акционеров, представлены без учета элементов выплаты основного долга в составе лизинговых платежей по договорам прямого лизинга с финансовыми учреждениями за оба периода (2019 и 2020 гг.). В течение первого полугодия 2020 г. весь портфель финансового лизинга был рефинансирован двусторонними кредитами, в связи с чем элементы выплаты основного долга в составе лизинговых платежей были исключены для обоих периодов для целей сравнения.

## Долг

|  | На 31<br>декабря<br>2019 г.<br>млн руб. | На 31<br>декабря<br>2020 г.<br>млн руб. | Изменение,<br>% |
|--|---|---|-----------------|
| Общий долг                                 | 30 095                                  | 32 015                                  | 6%              |
| Денежные средства и их эквиваленты         | 6 522                                   | 4 978                                   | -24%            |
| Чистый долг                                | 23 574                                  | 27 037                                  | 15%             |
| Чистый долг к скорректированной EBITDA (x) | 0,60                                    | 1,01                                    | -               |

## Операционная информация

|  | 2019   | 2020   | Изменение,<br>% |
|--|--------|--------|-----------------|
| Грузооборот, млрд тонно-км (без учета привлеченного парка)     | 147,1  | 150,3  | 2,2%            |
| Объем погрузки, млн тонн (без учета привлеченного парка)       | 91,6   | 88,9   | -3,0%           |
| Средняя стоимость грузовой отправки, руб.                      | 45 807 | 36 909 | -19%            |
| Средний парк подвижного состава в оперировании, ед.            | 56 845 | 57 484 | 1%              |
| Средняя дистанция грузовой отправки, км                        | 1 591  | 1 681  | 6%              |
| Среднее количество груженых отправок на вагон                  | 25,0   | 23,8   | -5%             |
| Общий коэффициент порожнего пробега (по всем типам вагонов), % | 49%    | 51%    | -               |
| Коэффициент порожнего пробега по полувагонам, %                | 42%    | 45%    | -               |
| Доля порожних километров, оплачиваемых Globaltrans, %          | 89%    | 99%    | -               |
| Общий парк, единиц (на конец года), в том числе:               | 70 720 | 71 688 | 1%              |
| Собственный парк, единиц (на конец года)                       | 67 669 | 67 762 | 0%              |
| Арендный парк, единиц (на конец года)                          | 3 051  | 3 926  | 29%             |
| Сданный в аренду парк, единиц (на конец года)                  | 6 842  | 7 032  | 3%              |
| Средний возраст собственного парка, лет (на конец года)        | 11,5   | 12,4   | -               |
| Общая численность персонала (на конец года)                    | 1 640  | 1 697  | 3%              |

## 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.

Финансовая информация, содержащаяся в настоящем пресс-релизе основана на отчете менеджмента и консолидированной финансовой отчетности (аудированной) Компании, подготовленной в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности, принятыми в Европейском союзе, и требованиями Закона о компаниях Республики Кипр, Раздел 113 («МСФО ЕС»). С консолидированной финансовой отчетностью Группы, операционной статистикой за годы, закончившиеся 31 декабря 2020 г. и 2019 г., 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 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](http://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](http://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 груженых 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: груженые 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, включая затраты на порожний пробег сегмента специализированных контейнерных перевозок.

**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:

грузеные 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 грузеные отправки (включенные в статью «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: грузеные 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 грузеные отправки (включенных в статью «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: грузеные 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.