

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

Для немедленной публикации

5 марта 2025г.

Globaltrans Investment PLC

Результаты по итогам 2024 года

Globaltrans Investment PLC («Компания», вместе с консолидированными дочерними компаниями – «Globaltrans» или «Группа») сегодня объявляет финансовые и операционные результаты за год, закончившийся 31 декабря 2024г.

Компания проведет онлайн-мероприятие для инвесторов 5 марта 2025г. в 14:00 по времени Астаны (12:00 Москва). Вебкаст: https://us06web.zoom.us/webinar/register/WN_4RbdRZJfQ-Kw3hRem2Zq1Q#/registration.

В настоящем пресс-релизе Группа использовала некоторые показатели, которые не предусмотрены Международными стандартами финансовой отчетности («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. При этом использование упомянутых показателей не по МСФО в качестве аналитических инструментов ограничено, и не следует рассматривать их в отдельности или чрезмерно полагаться на них. Показатели с аналогичными наименованиями могут использоваться другими компаниями для различных целей и часто рассчитываются методами, отражающими обстоятельства/факторы, присущие данным компаниям. Следует с осторожностью сопоставлять подобные показатели нашей отчетности с такими же или аналогичными показателями отчетности других компаний. Финансовая информация, основанная на управленческой отчетности, в настоящем пресс-релизе отмечена звездочкой {}. Термины (финансовые показатели не по МСФО и операционные показатели), которые требуют дополнительного пояснения или уточнения, выделены в настоящем пресс-релизе заглавными буквами, а определения данных терминов представлены в конце настоящего пресс-релиза. Валютой, в которой представлены финансовые результаты Группы, является российский рубль («руб.»).*

РЫНОК И ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ¹

Рынок грузовых железнодорожных перевозок испытывает серьезное давление на фоне операционных сложностей и профицита вагонов

- По итогам 2024г. общесетевой грузооборот и погрузка снизились на 4,3% и 4,2% г/г соответственно.
- На протяжении всего 2024г. на рынке сохранялась устойчивая негативная динамика, вызванная как эксплуатационными сложностями, так и сокращением грузовой базы. В январе-феврале 2025г. сокращение общесетевой погрузки составило 5,6 г/г.
- Инфраструктурные ограничения сохраняются на фоне изменения логистики, дефицита пропускных мощностей и роста вагонного парка.
- Средний оборот вагона на сети увеличился на 11% г/г и составил практически 21 сутки по итогам 2024г. (самый слабый показатель за последние 15 лет), что негативно влияет на эффективность

¹ Информация в этом разделе подготовлена на основе публичных данных и расчетов Компании.

использования вагонного парка.

- За последние 5 лет парк грузовых вагонов на рынке вырос на 18%², при этом объемы погрузки сократились на 5% относительно уровня 2020г.
- По оценке компании-владельца железнодорожной инфраструктуры, профицит вагонов удвоился с 200 тысяч единиц в сентябре 2024г. до 400 тысяч единиц на начало февраля 2025г. (около 29% от общесетевого парка). В связи с этим в настоящий момент компания-владелец железнодорожной инфраструктуры предпринимает ряд мер по ограничению количества подвижного состава на сети.
- Усиливающееся давление на затраты операторов: рост регулируемых тарифов на перевозку порожних вагонов (индексация на 10,75% с декабря 2023г., далее на 13,8% с декабря 2024г. и на дополнительные 10% для порожних полувагонов с января 2025г.), а также увеличение стоимости ремонтов и запчастей.

Сегмент полувагонов: усиливающиеся эксплуатационные проблемы, сокращение грузовой базы и давление на ставки

- Общесетевая погрузка навалочных грузов (значительная часть перевозится в полувагонах)³ сократилась на 6,9% г/г в 2024г.
- Рынок полувагонов - ключевой для Globaltrans (68% от Общего Парка Группы) и один из самых конкурентных сегментов на рынке.
- Парк полувагонов на сети достиг исторического максимума – порядка 649 тысяч единиц⁴, при этом погрузка навалочных грузов находится на многолетних минимумах⁵, что приводит к профициту парка. Чистый прирост парка полувагонов на сети за 2024г. составил 4% или около 26 тысяч единиц. При этом за последние 5 лет парк полувагонов прибавил 16% или около 92 тысяч единиц⁶.
- Погрузка ключевых навалочных грузов на рынке снижалась на протяжении всего 2024г. на фоне эксплуатационных сложностей, дефицита пропускных способностей и сокращения грузовой базы: уголь (-5,1% г/г), металлургические грузы (-5,4% г/г) и строительные грузы (-12,9% г/г)⁷.
- Во второй половине 2024г. на рынке наметилось снижение ценовых условий, которое продолжилось в начале 2025г. на фоне сложной ситуации на рынке и профицита парка. Сформировавшийся негативный тренд, вероятно, сохранится в среднесрочной перспективе.

Регуляторные инициативы создают существенные риски для железнодорожных операторов

- Обсуждаемое сокращение установленного срока службы полувагонов приведет к досрочному списанию парка полувагонов на сети.
 - Для Globaltrans это несет риски ускоренного списания значительной части вагонного парка и существенных дополнительных расходов на их ускоренное замещение.
 - В случае сокращения установленного срока службы типового полувагона на 3 года (с 22 лет до 19 лет) Компания оценивает, что объемы списания Собственного Парка Группы (в основном полувагоны) в период с 2025 по 2029гг. вырастут на около 55% с 17,5 тысяч единиц до 27,2 тысяч единиц.
- Ограничение эксплуатации порожних грузовых вагонов и ужесточение технических нормативов по капитальному ремонту вагонов создают риски снижения рабочего парка Globaltrans за счет вынужденного отставления части вагонного парка, ухудшения технологичности перевозок и роста оборота вагонов, а также увеличения расходов на эксплуатацию вагонного парка, в т.ч. рост цен на ремонт и обслуживание вагонов. В 2025г. Компания ожидает, что капитальный ремонт потребуется для 2,6 тысяч полувагонов (около 6% собственного парка полувагонов Группы).

² Изменение парка (конец 2024г. к началу 2020г.)

³ Включая уголь, металлургические и строительные грузы.

⁴ На 31 декабря 2024г.

⁵ За последние 15 лет.

⁶ По сравнению с началом 2020г.

⁷ Уголь, включая кокс; металлургические грузы, включая черные металлы, лом и руды; строительные грузы, включая цемент.

КЛЮЧЕВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ 2024г.

Операционные показатели

- Грузооборот и Погрузка Группы⁸ снизились на 10% г/г, что было вызвано сокращением количества груженых отправок на вагон из-за операционных сложностей на сети и ухудшения оборота вагона. Снижение операционных показателей в сегменте полувагонов было частично компенсировано ростом в сегменте наливных грузов на фоне перевода части цистерн из аренды в оперирование.
- В январе-феврале 2025г. Погрузка Группы сократилась на 17% г/г по причине сохраняющихся операционных сложностей, снижения среднего парка в оперировании и сокращения спроса в ключевых сегментах.
- Общий Парк Группы сократился на 3% по сравнению с концом 2023г. до 63 584 единиц из-за снижения количества арендованных полувагонов. Средний возраст Собственного Парка составил 16,2 лет.
- Коэффициент Порожного Пробега по полувагонам улучшился до 31% по сравнению с 36% в 2023г. Коэффициент Порожного Пробега по всему парку составил 43% по сравнению с 45% в 2023г.
- Во второй половине 2024г. средние ценовые условия по всему парку начали снижаться на фоне ухудшения рыночной ситуации в сегменте полувагонов.

Финансовые результаты

- Скорректированная Выручка увеличилась на 6% г/г до 92,7 млрд руб.
- Операционные Денежные Затраты выросли на 11% г/г до 38,8 млрд руб.
- Скорректированная EBITDA составила 53,9 млрд руб. (рост на 3% по сравнению с 2023г.).
- Капитальные Затраты с учетом M&A⁹ составили 10,6 млрд руб. (2023г.: 10,1 млрд руб.).
- Свободный Денежный Поток составил 26,3 млрд руб. (2023г.: 25,8 млрд руб.). При этом Свободный Денежный Поток с учетом затрат на выкуп глобальных депозитарных расписок (ГДР) Компании в 2024г.¹⁰ в рамках проведенных тендерных предложений сократился на 51% г/г до 12,8 млрд руб.
- Чистая прибыль увеличилась на 2% г/г до 39,4 млрд руб.
- Отрицательный Чистый Долг на 31 декабря 2024г.

ИНВЕСТИЦИИ

На горизонте 5 лет Компании потребуются значительные инвестиции для поддержания текущих объемов бизнеса

- С 2020г. Компания придерживалась конъюнктурного подхода к инвестициям: приобретения нового подвижного состава были точечными, что поддерживалось незначительными объемами списаний Собственного Парка Группы.
- В период с 2025 по 2029гг. списания Собственного Парка Группы ожидаются в среднем на уровне около 3,5 тысяч вагонов в год, исходя из текущих нормативных сроков службы¹¹. Под списания в 2025-2029гг. в основном попадают полувагоны, т.е. около 40% собственного парка полувагонов Группы на текущий момент. Средний возраст собственного парка полувагонов Группы составляет 15,5 лет на 31 декабря 2024г. (срок службы типового полувагона - 22 года).
- Компания оценивает объем необходимых инвестиций в покупку 17,5 тысяч вагонов в порядка 100 млрд руб.
- Объем производства вагонов в РФ в 2024г. стал максимальным за последние 5 лет и достиг 74,9 тысяч единиц¹².

⁸ Включая Привлеченный Парк.

⁹ Включая капитальные затраты на техническое обслуживание парка.

¹⁰ Затраты на выкуп глобальных депозитарных расписок (ГДР) в 2024г. в рамках проведенных добровольных тендерных предложений (не включая затраты, понесенные на выкуп ГДР в январе 2025г.).

¹¹ Без учета обсуждаемого сокращения установленного срока службы полувагонов.

¹² Публичные данные; расчеты Компании.

КЛЮЧЕВЫЕ КОРПОРАТИВНЫЕ СОБЫТИЯ

Добровольные тендерные предложения о выкупе ГДР

- Дочерние компании Globaltrans в результате тендерных предложений о выкупе ГДР и аффилированные лица акционеров Компании в ходе внебиржевых сделок совокупно приобрели более 28% акционерного капитала Компании в период с 8 октября 2024г. по 24 января 2025г.¹³
- Тендерные предложения предоставили возможность владельцам ГДР, принявшим в них участие, монетизировать свои инвестиции в Globaltrans, несмотря на инфраструктурные ограничения.
- Реализация тендерных предложений не привела к изменению уставного капитала Компании или к уменьшению количества выпущенных и находящихся в обращении акций Компании. ГДР, приобретенные в рамках тендерных предложений, не подлежат автоматическому погашению и позволяют осуществлять корпоративные права с учетом существующих инфраструктурных ограничений. Соответственно, тендерные предложения не затрагивают доли владения, принадлежащие акционерам Компании и держателям ГДР, которые не участвовали в тендерных предложениях.
- Компания в настоящее время не планирует проводить новые добровольные тендерные предложения.

Реструктуризация листинговой структуры

- В октябре-ноябре 2024г. Компания провела добровольные делистинги с Московской биржи, СПБ Биржи и Лондонской фондовой биржи.
- Единственной организованной площадкой для торговли глобальными депозитарными расписками Компании стала Международная биржа Астаны (AIX).

Редомициляция в Abu Dhabi Global Market

- Редомициляция с Кипра в экономическую зону Abu Dhabi Global Market (ADGM) была завершена 26 февраля 2024г.
- Новый состав Совета директоров Компании был одобрен акционерами на Внеочередном общем собрании акционеров Globaltrans 4 апреля 2024г.

Отмена Дивидендной политики

- Приняв во внимание сохраняющиеся технические сложности и различные ограничения на финансовую инфраструктуру, 29 августа 2024г. Совет директоров Globaltrans отменил Дивидендную политику.

МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ СКАЧИВАНИЯ

Все информационные материалы доступны на корпоративном сайте Globaltrans (www.globaltrans.com).

МЕРОПРИЯТИЕ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ

Публикация финансовых и операционных результатов Группы будет сопровождаться онлайн-мероприятием для инвесторов.

Дата: среда, 5 марта 2025г.

Время: 14:00 Астана / 12:00 Москва / 09:00 Лондон / 13:00 Абу-Даби

Язык мероприятия: Во время онлайн-трансляции будет обеспечен синхронный перевод, будут доступны английский и русский языки.

Вебкаст: https://us06web.zoom.us/webinar/register/WN_4RbdRZJfQ-Kw3hRem2Zq1Q#/registration

Сессия вопросов и ответов (Q&A): Обратите внимание, что при подключении к вебкасту будет доступно только прослушивание мероприятия. Если у вас есть вопросы, просим прислать их до 13:00 по времени Астаны (11:00 Москва) 5 марта 2025г. на адрес irteam@globaltrans.com.

¹³ Более подробная информация размещена на корпоративном сайте Globaltrans (www.globaltrans.com).

Запись мероприятия: Запись будет доступна на сайте Globaltrans (www.globaltrans.com) вскоре после окончания трансляции.

КОНТАКТЫ

Для инвесторов

Михаил Перестюк / Дарья Плотникова

+971 2 877 6840

irteam@globaltrans.com

Для СМИ

Анна Вострухова

+971 2 877 4166

media@globaltrans.com

EM

globaltrans@em-comms.com

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ

В следующих таблицах представлена ключевая финансовая и операционная информация Группы за 2024г. и 2023г.

Финансовая информация по МСФО

	2023г. млн руб.	2024г. млн руб.	Изм., %
Выручка	104 748	108 727	4%
Себестоимость, коммерческие, маркетинговые и административные расходы	(63 740)	(65 252)	2%
Прибыль от продажи дочерней компании	3 400	-	-100%
Прочие убытки – нетто	(283)	(168)	-41%
Операционная прибыль	44 125	43 308	-2%
Финансовые доходы - нетто	2 962	8 477	186%
Прибыль до налогообложения	47 087	51 784	10%
Расходы по налогу на прибыль	(8 469)	(12 338)	46%
Прибыль за год	38 618	39 447	2%
<i>Прибыль, приходящаяся на:</i>			
Владельцев Компании	38 620	39 447	2%
Владельцев неконтрольных долей участия	(3)	-	-100%
Базовая и размытая прибыль на акцию по прибыли, приходящейся на акционеров Компании, за период (руб. на акцию)	216,58	228,16	5%

	2023г. млн руб.	2024г. млн руб.	Изм., %
Поступление денежных средств от операционной деятельности (после «Изменений в оборотном капитале»)	49 194	51 253	4%
Налог на прибыль уплаченный	(8 267)	(10 590)	28%
Чистая сумма денежных средств от операционной деятельности	40 926	40 663	-1%
Чистая сумма денежных средств, использованных в инвестиционной деятельности	(6 851)	(12 475)	82%
Чистая сумма денежных средств, использованных в финансовой деятельности	(10 462)	(24 901)	138%

Финансовая информация не по МСФО

	2023г. млн руб.	2024г. млн руб.	Изм., %
Скорректированная Выручка	87 388	92 654	6%
Операционные Денежные Затраты	35 049	38 792	11%
<i>В том числе:</i>			
Затраты на Порожный Пробег	18 297*	19 148*	5%
Затраты на персонал	8 174	8 913	9%
Затраты на ремонты и обслуживание	4 081	5 090	25%
Топливо и запчасти - локомотивы	1 958	2 345	20%
Скорректированная EBITDA	52 289	53 860	3%
Капитальные Затраты с учетом M&A (вкл. капитальные затраты на техническое обслуживание парка)	10 092	10 619	5%
Свободный Денежный Поток	25 845	26 328	2%
Свободный Денежный Поток с учетом затрат на выкуп ГДР ¹⁴	25 845	12 754	-51%

Долг

	на 31 дек. 2023г. млн руб.	на 31 дек. 2024г. млн руб.	Изм., %
Общий долг	15 377	7 725	-50%
Денежные средства и их эквиваленты	42 777	46 080	8%
Чистый Долг / (Чистая Денежная Позиция)	(27 400)	(38 355)	40%

Операционная информация

	2023г.	2024г.	Изм., %
Грузооборот, млрд тонно-км (с учетом Привлеченного Парка)	138,8	125,6	-10%
Погрузка, млн тонн (с учетом Привлеченного Парка)	78,6	70,4	-10%
Коэффициент Порожного Пробега по всему парку, %	45%	43%	-
Коэффициент Порожного Пробега по полувагонам, %	36%	31%	-
Общий Парк, единиц (на конец года), в том числе:	65 644	63 584	-3%
Собственный Парк, единиц (на конец года)	61 813	61 751	0%
Арендванный Парк, единиц (на конец года)	3 831	1 833	-52%
Сданный в Аренду Парк, единиц (на конец года)	6 164	5 490	-11%
Средний возраст Собственного Парка, лет (на конец года)	15,2	16,2	-
Общая численность персонала (на конец года)	1 802	1 873	4%

ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНОВ (В АЛФАВИТНОМ ПОРЯДКЕ)

Арендванный Парк / Leased-in Fleet - парк подвижного состава, взятый в аренду по договорам операционной аренды, включая вагоны и локомотивы.

Грузооборот / Freight Rail Turnover – показатель активности грузовых перевозок за определенный период, рассчитывается как сумма тоннажа каждой груженой отправки, умноженная на дистанцию каждой груженой отправки, измеряется в тонно-километрах. Показатель учитывает перевозки Привлеченным Парком (если не указано иное).

Затраты на Порожный Пробег / Empty Run Costs (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО, представляющий затраты, оплачиваемые в адрес компании-владельца инфраструктуры за транспортировку порожних вагонов) рассчитывается на основе управленческой отчетности и включен в статью «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: тарифы за порожний пробег и прочие тарифы» в составе «Себестоимости» в отчетности в соответствии с МСФО. Показатель не включает затраты на перемещение подвижного состава в ремонт и из ремонта, в и из аренды, приобретенного подвижного состава в пути к первому месту коммерческого использования и Привлеченный Парк.

Капитальные Затраты с учетом M&A / Total CAPEX adjusted for M&A (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитываются как сумма капитальных затрат (включая капитальные затраты на техническое обслуживание парка) и поступлений и оттока денежных средств от приобретений и продажи компаний. Капитальные Затраты / Total CAPEX (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается на денежном базисе как сумма следующих статей «Приобретение основных средств» (включая капитальные затраты на техническое обслуживание парка), «Приобретение нематериальных

¹⁴ Затраты на выкуп глобальных депозитарных расписок (ГДР) в 2024г. в рамках проведенных добровольных тендерных предложений (не включая затраты, понесенные на выкуп ГДР в январе 2025г.).

активов» и «Элементы выплаты основного долга в составе лизинговых платежей по договорам прямого лизинга с финансовыми учреждениями».

Коэффициент Порожного 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 и Привлеченный Парк).

Общий Парк / Total Fleet - парк, находящийся в собственности или в аренде по договорам финансового лизинга или операционной аренды на конец отчетного периода (включает вагоны, локомотивы и не включает Привлеченный Парк).

Операционные Денежные Затраты / Total Operating Cash Costs (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как «Себестоимость, коммерческие, маркетинговые и административные расходы» за вычетом суммы следующих «сквозных» статей «Тарифы за инфраструктуру и локомотивы: груженные отправки» и «Услуги, предоставленные прочими транспортными организациями», а также суммы по следующим неденежным статьям «Амортизация основных средств», «Амортизация нематериальных активов», «Амортизация активов в форме права пользования», «Убыток от выбытия при капитальном ремонте», «Чистая прибыль/(убыток) от обесценения торговой и прочей дебиторской задолженности», «Обесценение (восстановление убытка от обесценения) основных средств» и «Чистая прибыль/(чистый убыток) от продажи основных средств».

Погрузка / Transportation Volumes – показатель, характеризующий деятельность по перевозке грузов в течение определенного периода, измеряющий суммарный объем перевезенных грузов за определенный период в тоннах. Данный показатель учитывает объемы, перевозимые Привлеченным Парком (если не указано иное).

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 груженной отправки от точки погрузки до точки назначения груза, в которой вагон возвращается стороннему оператору.

Свободный Денежный Поток / Free Cash Flow (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как «Денежные средства от операционной деятельности» (после «Изменений в оборотном капитале») за вычетом следующих статей: «Налог уплаченный», «Приобретение основных средств» (включая капитальные затраты на техническое обслуживание парка), «Приобретение нематериальных активов», «Приобретение дочерних компаний – без учета приобретенных денежных средств», «Элементы выплаты основного долга по договорам лизинга с финансовыми учреждениями», «Элементы выплаты основного долга по прочим лизинговым обязательствам», «Проценты, выплаченные по прочим лизинговым обязательствам», «Проценты, выплаченные по банковским займам и неконвертируемым необеспеченным облигациям», «Проценты, выплаченные по договорам лизинга с финансовыми учреждениями», «Приобретение неконтролирующих долей участия», «Приобретение подвижного состава вышедшей дочерней компании», плюс «Поступление денежных средств от отчуждения дочерней компании – без учета отчужденных денежных средств».

Сданный в Аренду Парк / Leased-out Fleet - парк подвижного состава, сданный в аренду третьим лицам по договорам операционной аренды.

Скорректированная Выручка / Adjusted Revenue (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как «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) по курсовым разницам от финансовой деятельности», «Прочие прибыли/(убытки) – нетто», «Чистая прибыль/(убыток) от продажи основных средств», «Обесценение/(восстановление обесценения) основных средств», «Обесценение/(восстановление обесценения) нематериальных активов», «Убыток от выбытия при капитальном ремонте» и «Прибыль от продажи дочерних компаний». EBITDA (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как «Прибыль за период» до «Расходов по налогу на прибыль», «Финансовых расходов – нетто» (без учета «Чистой прибыли/(убытка) по курсовым разницам от финансовой деятельности»), «Амортизации основных средств», «Амортизации нематериальных активов» и «Амортизации активов в форме права пользования».

Собственный Парк / Owned Fleet - парк, находящийся в собственности или в аренде по договорам финансового лизинга на конец отчетного периода (включает вагоны, локомотивы и не включает Привлеченный Парк).

Чистый Долг / (Чистая Денежная Позиция) / Net Debt / (Net Cash Position) (финансовый показатель, не предусмотренный МСФО) рассчитывается как сумма заемных средств (включая начисленные проценты) минус «Денежные средства и их эквиваленты».

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 экономической зоны Abu Dhabi Global Market («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.

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 нем 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 ним. Настоящий пресс-релиз не является офертой или рекламой каких-либо ценных бумаг в какой-либо юрисдикции.

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 события и обстоятельства, наступающие после даты настоящего пресс-релиза, 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 прогнозные заявления, содержащиеся в настоящем пресс-релизе.