



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

# **ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» 2-й облигационный заем 4 000 000 000 рублей**

---

## **ИНФОРМАЦИОННЫЙ МЕМОРАНДУМ**



Организаторы:



Декабрь  
2006

## СОДЕРЖАНИЕ

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	3
РЕЗЮМЕ	4
ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ ВЫПУСКА ОБЛИГАЦИЙ	5
ОБЗОР РЫНКА Ж/Д ТЕХНИКИ И Ж/Д ПЕРЕВОЗОК	6
КЛАССИФИКАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ	6
КРАТКИЙ ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА Ж/Д ТЕХНИКИ И ПЕРЕВОЗОК	6
КОМПАНИЯ ТРАНСМАШХОЛДИНГ	10
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О КОМПАНИИ	10
СТРУКТУРА ХОЛДИНГА	11
КОНКУРЕНТНЫЕ ПОЗИЦИИ ХОЛДИНГА	12
ПОТРЕБИТЕЛИ	13
СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ	14
ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА	15
ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСМАШХОЛДИНГА	16
КОЛОМЕНСКИЙ ЗАВОД	16
НОВОЧЕРКАССКИЙ ЭЛЕКТРОВООЗМОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД	17
БРЯНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД	17
ПЕНЗАДИЗЕЛЬМАШ	18
БЕЖИЦКИЙ СТАЛЕЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД	19
ТВЕРСКОЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД	20
ДЕМИХОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД	21
МЕТРОВАГОНМАШ	21
ОКТЯБРЬСКИЙ ЭЛЕКТРОВАГОНРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД	22
ЦЕНТРОСВАРМАШ	23
НПО «ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ»	23
ТРАНСКОНВЕРТЕР	23
ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ФИРМА «КМТ»	24
FTD DESSAU	24
ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ТМХ	25
ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТМХ	25
ПРОГНОЗ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТМХ	27
ПРИЛОЖЕНИЕ: КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ	28
КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	30

## ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

ИНФОРМАЦИЯ, СОДЕРЖАЩАЯСЯ В ИНФОРМАЦИОННОМ МЕМОРАНДУМЕ, НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ИСЧЕРПЫВАЮЩЕЙ. ЛЮБОЕ ЛИЦО, РАССМАТРИВАЮЩЕЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИОБРЕТЕНИЯ ОБЛИГАЦИЙ, ДОЛЖНО ПРОВЕСТИ СВОЙ СОБСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ ЗАКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» И ОСНОВНЫХ УСЛОВИЙ ВЫПУСКА ОБЛИГАЦИЙ.

ДАТА, УКАЗАННАЯ НА МЕМОРАНДУМЕ, НЕ ОЗНАЧАЕТ, ЧТО ИНФОРМАЦИЯ, СОДЕРЖАЩАЯСЯ В МЕМОРАНДУМЕ, ЯВЛЯЕТСЯ ПОЛНОЙ И/ИЛИ ТОЧНОЙ НА ЭТУ ДАТУ. ОРГАНИЗАТОРЫ И ЭМИТЕНТ НЕ БЕРУТ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ОБНОВЛЯТЬ ИНФОРМАЦИЮ, СОДЕРЖАЩУЮСЯ В МЕМОРАНДУМЕ.

НАСТОЯЩИЙ МЕМОРАНДУМ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО В ИНФОРМАЦИОННЫХ ЦЕЛЯХ. ОН НЕ ЯВЛЯЕТСЯ СОСТАВНОЙ ЧАСТЬЮ ДОКУМЕНТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ПРЕДСТАВЛЕНИЮ В ЛЮБОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ОРГАН, РЕГУЛИРУЮЩИЙ ПОРЯДОК СОВЕРШЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ С ЦЕННЫМИ БУМАГАМИ. КРОМЕ ТОГО, ВЫШЕУКАЗАННЫЕ ОРГАНЫ НЕ РАССМАТРИВАЛИ НАСТОЯЩИЙ ДОКУМЕНТ, НЕ ПОДТВЕРЖДАЛИ И НЕ ОПРЕДЕЛЯЛИ ЕГО АДЕКВАТНОСТЬ И ТОЧНОСТЬ.

ЦЕЛЬЮ ИНФОРМАЦИОННОГО МЕМОРАНДУМА И ЛЮБОЙ ПРИЛАГАЕМОЙ К НЕМУ ФИНАНСОВОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ СОЗДАНИЕ ОСНОВЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ КРЕДИТНОЙ ИЛИ ИНОЙ ОЦЕНКИ, И ЭТИ ДОКУМЕНТЫ НЕ СЛЕДУЕТ РАССМАТРИВАТЬ КАК РЕКОМЕНДАЦИЮ ОРГАНИЗАТОРОВ ИЛИ ЭМИТЕНТА ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ ОБЛИГАЦИЙ.

ЛЮБОЙ ПОЛУЧАТЕЛЬ ИНФОРМАЦИОННОГО МЕМОРАНДУМА ДОЛЖЕН ОПРЕДЕЛИТЬ ДЛЯ СЕБЯ ОТНОСИТЕЛЬНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В МЕМОРАНДУМЕ, И ПРИ ПОКУПКЕ ЦЕННЫХ БУМАГ ОН ДОЛЖЕН ОПИРАТЬСЯ НА ТАКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ, КОТОРОЕ СОЧТЕТ НЕОБХОДИМЫМ.

## РЕЗЮМЕ

ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) — динамично развивающийся холдинг, уже завоевавший лидерство на российском рынке транспортного машиностроения. Холдинг объединяет ведущие предприятия по производству продукции для железных дорог.

Холдинг занимает восьмое место в мире по объемам реализации продукции в денежном выражении в секторе транспортного машиностроения.

ТМХ был основан в 2002 году. Крупнейшие акционеры — ОАО «ХК «Кузбассразрезтоль» и ведущий транспортный оператор «ТрансГруппАС» — крупные потребители продукции предприятий транспортного машиностроения.

В 2005 году предприятия ТМХ произвели 122 электровоза, 125 магистральных и маневровых тепловозов, 60 тыс. т вагонного литья, 428 электропоездов, 109 вагонов метро, 56 рельсовых автобусов, 645 пассажирских вагонов, 1624 грузовых вагонов, 505 дизелей и дизель-генераторов различного назначения. Доля ТМХ на рынке транспортного машиностроения в течение последних лет постоянно увеличивалась, достигнув на конец 2005 года 100% на рынке электровозов, 88% на рынке пассажирских вагонов, 78% на рынке электропоездов, 65% на рынке маневровых тепловозов, 58% на рынке метropоездов, 50% на рынке тепловозов, 23% на рынке вагонного литья.

В течение последних лет объемы реализации продукции ТМХ по различным производственным направлениям увеличиваются ежегодно в среднем от 40 до 90%.

В 2006 году ТМХ вошел в рейтинг 500 крупнейших компаний России, составленный журналом «Финанс», и занял в нем 56 место. Также ТМХ вошел в рейтинг 200 крупнейших частных компаний, составленный журналом Forbes, и занял в нем 23 место.

Основным потребителем продукции ТМХ является ОАО «РЖД». Между ТМХ и ОАО «РЖД» заключены долгосрочные Соглашения о поставке продукции до 2010 года. Помимо ОАО «РЖД», ТМХ реализует продукцию частным российским и зарубежным компаниям. Их доля в выручке за 2005 год составила 41,7%.

Предприятия ТМХ присутствуют в 6 субъектах РФ. Холдинг также активно развивает сеть внешнеторговых представительств в ближнем и дальнем зарубежье. В настоящее время представительства ТМХ расположены в Иране, Казахстане, Узбекистане, Украине, Венгрии, Литве (в сфере ответственности находятся все три прибалтийские страны, Польша и Финляндия), Белоруссии.

ТМХ активно сотрудничает с ОАО «Российские железные дороги», Министерством транспорта России, отраслевыми институтами и организациями, совместно участвуя в ряде долгосрочных программ по разработке и производству железнодорожной техники нового поколения. Помимо этого, ТМХ активно взаимодействует с Министерством промышленности и энергетики РФ, Министерством экономического развития и торговли России, Министерством финансов России и другими государственными учреждениями, решая вопросы, связанные с восстановлением машиностроительного комплекса страны.

Холдинг активно сотрудничает с зарубежными производителями железнодорожной техники в части разработки отдельных узлов и компонентов. Совместно с «Сименс АГ» ТМХ производит тяговые преобразователи. Совместно с компанией Бомбардье ТМХ производит пассажирские электровозы двойного питания ЭП-10. Ведутся переговоры с компанией «Кнорр-Бремзе» о создании СП по производству тормозных систем, с «Финмекканика» — по производству компонентов для скоростного подвижного состава.

В настоящее время ТМХ проводит консолидацию акций девяти машиностроительных предприятий, находящихся у него в управлении. Целью консолидации является создание крупной российской машиностроительной компании, способной составить реальную конкуренцию на рынке рельсового транспорта ведущим мировым компаниям. Формирование крупнейшего в России холдинга в области железнодорожного машиностроения должно завершиться до конца будущего года.

Для реализации намеченных стратегических задач ТМХ осуществляет масштабную инвестиционную программу, направленную на расширение производственных мощностей промышленных активов, повышение качества выпускаемой продукции. Объем программы инвестиционных проектов до 2010 года оценивается в сумме \$1,5 млрд.

Выручка Группы по итогам 2005 года увеличилась на 131,6% и составила 31,29 млрд. рублей по сравнению с 13,51 млрд. рублей в 2004 году. Чистая прибыль в 2005 году составила 1,28 млрд. рублей по сравнению с 95 млн. рублей в 2004 году. Величина EBITDA в 2005 и 2004 году составила 2700 и 568 млн. рублей соответственно.

По итогам 2006 года Группа компаний ТМХ планирует получить выручку на уровне 55,87 млрд. рублей. Ожидается, что активы Группы на 31 декабря 2006 года составят 44,27 млрд. рублей.

## ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ ВЫПУСКА ОБЛИГАЦИЙ

ЗАО «Трансмашхолдинг» в ближайшее время планирует начать размещение 2-го рублевого облигационного займа на сумму 4 млрд. рублей. Средства, привлеченные в рамках облигационного займа, будут направлены на пополнение оборотных средств, рефинансирование краткосрочных долгов и реализацию инвестиционных программ.

Ниже приводятся основные параметры облигационного займа (далее по тексту — «Облигации»):

Эмитент	ЗАО «Трансмашхолдинг»
Серия	02
Регистрация	№4-02-35992-Н от 26 сентября 2006 года, ФСФР России
Обеспечение по выпуску	Поручительство: Общество с ограниченной ответственностью «Производственная компания «Новочеркасский электровозостроительный завод» (в размере 1,5 млрд. руб.), Закрытое акционерное общество «Управляющая компания «Брянский машиностроительный завод» (в размере 1,2 млрд. руб.), Открытое акционерное общество «Холдинговая компания «Коломенский завод» (в размере 1,3 млрд. руб.), Открытое акционерное общество «Демиковский машиностроительный завод» (в размере 800 млн. руб.)
Тип облигаций	Облигации неконвертируемые процентные документарные на предъявителя
Номинальная стоимость каждой облигации	1 000 рублей
Номинальный объем выпуска	4 000 000 000 рублей
Срок обращения	1456 дней (4 года)
Купонные выплаты	Каждые 182 дня с даты начала размещения по дату погашения облигаций включительно
Размер купона	Ставка первого купона определяется на аукционе в дату начала размещения Ставка второго — четвертого купонов равна ставке первого купона Ставку пятого — восьмого купонов устанавливает эмитент
Место размещения облигаций	ФБ ММВБ
Оферта	2 года, по цене 100% от номинала
Организаторы и андеррайтеры выпуска	Организаторы: ВТБ, Альфа-банк, ТрансКредитБанк Андеррайтеры: ВТБ, Альфа-Банк
Платежный агент	НДЦ
Депозитарий	НДЦ
Вторичное обращение облигаций	ФБ ММВБ

## ОБЗОР РЫНКА Ж/Д ТЕХНИКИ И Ж/Д ПЕРЕВОЗОК

### КЛАССИФИКАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

В данном документе используется следующая классификация железнодорожной техники:

#### **Локомотивы.**

Подразделяются по виду энергетических установок на электровозы и тепловозы. Электровозы приводятся в движение электрическими двигателями, которые получают энергию от контактной сети. В тепловозах роль силовой установки выполняет дизельный двигатель. По назначению локомотивы делятся на магистральные, эксплуатирующиеся на железных дорогах общего пользования, и промышленные, эксплуатирующиеся на железнодорожных путях промышленных предприятий. Кроме того, локомотивы, эксплуатирующиеся на железных дорогах общего пользования, делятся по виду выполняемой работы — на поездные и маневровые. Магистральные локомотивы обеспечивают перевозку грузов и пассажиров по ж/д линиям общего пользования. Маневровые выполняют вспомогательную работу, заключающуюся в передвижении отдельных вагонов или их групп на путях ж/д станций и подъездных путях промышленных предприятий в процессах формирования и расформирования составов, при погрузке и выгрузке вагонов и т.п. Промышленные локомотивы обеспечивают перевозку грузов по ж/д линиям промышленных предприятий. К промышленным локомотивам также относятся узкоколейные тепловозы.

#### **Вагонный парк.**

Подразделяется на: парк грузовых и парк пассажирских вагонов магистральных железных дорог, парк вагонов метрополитена. В парк грузовых вагонов входят вагоны универсальные, в которых перевозят грузы широкой номенклатуры, и специализированные — для перевозки только одного вида груза или нескольких однородных грузов со сходными свойствами. Парк пассажирских вагонов магистральных железных дорог подразделяется на парк пассажирских вагонов локомотивной тяги (несамоходных вагонов) и моторвагонный подвижной состав (электропоезда, дизельпоезда, автомотрисы). К пассажирским вагонам локомотивной тяги относятся вагоны для перевозки пассажиров дальнего следования, вагоны межобластного сообщения; вагоны-рестораны и вагоны-буфеты; багажные, почтовые, почтово-багажные и вагоны специального назначения. Моторвагонный подвижной состав подразделяется по условиям эксплуатации на городской (перевозка пассажиров на расстояния до 50 км), пригородный (до 150 км) и местный (до 700 км). Парк вагонов метрополитена в соответствии с характеристикой инфраструктуры метрополитена подразделяется на парк вагонов для подземных линий и парк вагонов для эстакадных (наземных) линий метрополитена.

#### **Дизели и дизель-генераторы.**

Подразделяются по назначению — для тепловозов, для морских и речных судов, для электростанций, для автотранспорта.

#### **Литье.**

Является продукцией литейного производства. Подразделяется по наименованию изделия на: балку надрессорную, раму боковую, автосцепное устройство, хомут тяговый, аппарат поглощающий и др.

### КРАТКИЙ ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА Ж/Д ТЕХНИКИ И ПЕРЕВОЗОК

Железнодорожный транспорт является основой транспортного комплекса РФ. Характерными для железнодорожного транспорта общего пользования являются перевозки массовых грузов на дальние и средние расстояния при высокой концентрации грузопотоков. В транспортной системе России железнодорожный транспорт занимает ведущее место, по итогам 2005 года на долю ж/д транспорта пришлось более 84% общего грузооборота всех видов транспорта обще-



го пользования (без учета трубопроводного). Особая роль железных дорог в транспортной системе определяется большими расстояниями перевозок, отсутствием коммуникаций других видов транспорта в широтном направлении в регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства основных сырьевых ресурсов, в том числе предназначенных для экспорта, от пунктов их потребления и морских портов.

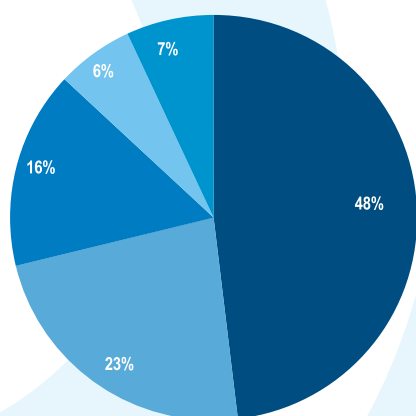
Протяженность российской сети железных дорог общего пользования составляет 85 тыс. км, из них электрифицировано 43 тыс. км. Практически 100% дорог общего пользования находится на балансе ОАО «Российские железные дороги», что делает эту компанию системообразующим предприятием железнодорожного транспорта РФ.

Основные преимущества железнодорожного транспорта — возможность осуществлять массовые перевозки широкой номенклатуры промышленных грузов на большие расстояния по относительно невысоким тарифам. Ж/д транспорт доминирует в перевозках каменного угля, кокса, черных металлов, химических и минеральных удобрений. Аналогичная ситуация складывается и с другими видами грузов, за исключением нефтяных, большая часть которых отправляется трубопроводным транспортом. Преимущества железнодорожного транспорта в пассажирских перевозках — возможность осуществлять перевозку пассажиров на большие расстояния по невысоким тарифам, а также возможность массовых пассажирских перевозок в пригородном сообщении.

### РЫНОК Ж/Д ТЕХНИКИ

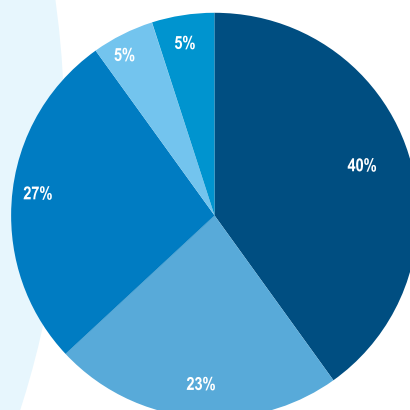
Рынок России — один из самых быстрорастущих региональных сегментов мирового рынка ж/д подвижного состава: к 2010 году мировой рынок вырастет на 25%, а рынок России — в 1,5 раза до \$5,6 млрд.

Российский рынок ж/д техники в 2005 году



- Грузовые вагоны
- Локомотивы
- Путевая техника
- Пассажирские вагоны
- Метро и трамваи

Прогноз российского рынка ж/д техники к 2010 году



- Грузовые вагоны
- Локомотивы
- Путевая техника
- Пассажирские вагоны
- Метро и трамваи

Источник: Трансмашхолдинг

#### Локомотивы.

В 2006 году объем продаж локомотивов (новых и модернизированных) на рынке России составил 749 секций. Импорт локомотивов в 2006 году составил всего 20 секций магистральных тепловозов и 4 ед. промышленных электровозов (3,2% рынка РФ). Экспорт новых локомотивов — 39 ед. маневровых тепловозов, 9 ед. пассажирских тепловозов и сборочные комплекты для 6 секций грузовых электровозов. Объем тепловозов в общей структуре продаж составил 53,1%, электровозов — 46,9%. Доля грузовых локомотивов в общей структуре продаж составила 73,8%, пассажирских 26,2%.

На рынке маневровых тепловозов присутствуют четыре производителя, при этом основную долю рынка занимает Брянский машиностроительный завод — 76% производства в данном

сегменте, остальные 24% представляют Людиновский ТЗ, Камбарский МЗ и Муромтепловоз. Доля ЗАО «Трансмашхолдинг» на рынке локомотивостроения (новые и КРП) составляет 71,3%, при этом ТМХ занимает 100% рынка в сегментах магистральных пассажирских электровазозов переменного тока, мультисистемных электровазозов, магистральных пассажирских тепловозов. На холдинг приходится 76% поставок маневровых и промышленных тепловозов.

#### **Пассажирские вагоны локомотивной тяги (ВЛТ).**

Объем продаж ВЛТ в России фактически определяется наличием ресурсов ОАО «РЖД» на закупку новых и модернизированных вагонов. Закупки новых вагонов в 2006 году составят порядка 842 вагона или 95% от совокупного объема закупок ВЛТ.

Наиболее востребованными на рынке России являются купейные и плацкартные вагоны — их доля в общем объеме рынка в натуральном выражении в 2006 году составит около 87%. Доля прочих вагонов (скоростные, рестораны, багажные, специализированные) составит 13%.

Емкость российского рынка ВЛТ в 2006 году оценивается в \$597 млн., из которых 64% приходится на купейные, 24% — на плацкартные и 12% — на прочие вагоны. Емкость рынка новых ВЛТ в натуральном выражении в 2000-2006 гг. увеличилась в 2,8 раза. Среднегодовой темп прироста рынка в 2000-2006 гг. составил 19%.

На рынке новых вагонов ЗАО «ТМХ» (ТВЗ) почти на 100% удовлетворяет спрос на плацкартные, купейные и скоростные вагоны. (Циркон-Сервис выпускает не более 20 вагонов из вагонокомплектов ТВЗ). В поставках прочих ВЛТ ТМХ занимает порядка 25% рынка по общему объему поставок вагонов в 2000-2006 гг.

#### **Моторвагонный подвижной состав (МВПС).**

Спрос на МВПС в России, также как и на ВЛТ, определяется наличием у ОАО «РЖД» ресурсов на обновление парка электро- и дизельпоездов. 80% продаж в 2006 году приходится на пригородный МВПС, в парке которого преобладают электропоезда. Продажи местных электропоездов составляют 20% рынка. В течение 2000-2006 гг. рынок нового МВПС возрос в 1,9 раза и в 2006 году составит порядка 763 вагонов. Среднегодовой темп прироста рынка новых вагонов составляет 11,6%. Вагоноремонтные предприятия ОАО «РЖД» продолжают доминировать на рынке КРП вагонов. Их доля на рынке МВПС в целом в 2006 году составляет 23,9%. Предприятия ТМХ являются монопольными поставщиками электропоездов переменного тока (ДМЗ) и рельсовых автобусов (Метровагонмаш). В конкурентных сегментах пригородных и межрегиональных электропоездов постоянного тока доля ДМЗ в 2006 году составит, по оценке, соответственно, 70% и 100%.

#### **Вагоны метро.**

Спрос на вагоны метро в России определяется наличием у метрополитенов финансовых ресурсов на обновление парка и реализацию программ развития метро. Крупнейшим заказчиком вагонов метро является Московский метрополитен, который в 2006 году закупит 116 вагонов (76% рынка). Петербургский метрополитен обеспечил около 23% спроса на новый подвижной состав. Кроме того, в связи с расширением метро в Новосибирске, данный метрополитен закупит дополнительно 2 вагона (1% рынка). Совокупная емкость рынка вагонов метро в 2006 году оценивается в \$158 млн.

В 2000—2005 гг. в связи с увеличением доли Петербургского метрополитена в закупках вагонов произошло сокращение доли ЗАО «Метровагонмаш», ориентированного, главным образом, на удовлетворение потребности Московского метрополитена. Но в 2006 году в связи с увеличением заказа Московского метро и сокращения заказов со стороны Петербургского и Казанского метрополитенов — основных заказчиков ЗАО «Вагонмаш», доля ТМХ на рынке увеличится.

#### **Грузовые вагоны.**

Емкость российского рынка грузовых вагонов в 2006 году (без учета ремонта) составит около 52700 грузовых вагонов.

В 2006 году доля новой техники российского производства составляет 66% емкости рынка, что связано с увеличением продаж вагонов предприятиями РФ. На приобретение модернизированных вагонов приходится 23%, импорт грузовых вагонов — 11%.

Основными поставщиками грузовых вагонов на российском рынке являются крупные вагоностроительные предприятия России. Основную роль на рынке новых грузовых вагонов играет



ФГУП «Уралвагонзавод», занимая около 38% рынка.

ТМХ (БМЗ) занимает незначительную долю (около 3%), специализируясь на выпуске узкого продуктового ряда грузовых вагонов.

#### **Тепловозные дизели.**

На рынке тепловозных дизелей России предприятия ТМХ являются монопольными производителями для магистральных и маневровых тепловозов. Объем рынка в 2005 году составил \$86 млн., конкуренты ТМХ занимают небольшой сегмент (4%) рынка — сегмент дизелей для промышленных и узкоколейных тепловозов.

Возможность появления на рынке отечественных конкурентов производящих тепловозные дизели маловероятна. Основными покупателями таких дизелей являются тепловозостроительные заводы (два крупнейших входят в ТМХ) и тепловозремонтные предприятия ОАО «РЖД», производящие ряд комплектующих для дизелей. Выход на рынок новых производителей возможен только в сегменте маломощных тепловозных дизелей до 600 кВт (рынок промышленных и узкоколейных тепловозов), где постоянный спрос отсутствует. Российские производители полностью удовлетворяют потребности тепловозостроительных заводов в дизельных двигателях, при этом из отечественных предприятий лишь Коломенский завод имеет в производстве конкурентоспособные дизели и способен обеспечить конкурентоспособность своей продукции на перспективу.

### **РЫНОК Ж/Д ПЕРЕВОЗОК**

Структура и динамика грузоперевозок определяется темпами развития отраслей-потребителей услуг ж/д транспорта: нефтяного и металлургического комплекса, угольной, химической и нефтехимической отраслей, промышленности строительных материалов, сельского хозяйства.

#### **Рынок грузовых перевозок.**

В 2004 году в структуре грузооборота на долю железнодорожного транспорта приходилось 39,6%, а без учета трубопроводного транспорта — 84,4%. В последние два года наблюдается рост объемов перевозимых железнодорожным транспортом грузов, связанный с ростом производства товаров в России. Потребность в грузовых перевозках в целом будет расти, что означает необходимость увеличения парка подвижного состава. Однако спрос на конкретные виды подвижного состава будет различным, поскольку производство и перевозка отдельных видов грузов будет развиваться неодинаково.

#### **Рынок пассажирских перевозок.**

По данным Росстата, в 2005 году на долю магистрального железнодорожного транспорта приходилось около 35% пассажирооборота всего российского транспорта общего пользования. Причем в дальнем сообщении железные дороги выполняют около 67% работы пассажирского транспортного комплекса, а в пригородном — 54%. В 2004-2005 гг. имело место увеличение пассажирооборота на российских железных дорогах. В 2005 году пассажирооборот составил 170,9 млрд. пасс-км, что на 4,1% больше уровня 2004 года, в том числе в дальнем следовании — 118,9 млрд. пасс-км, в пригородном сообщении — 52,0 млрд. пасс-км. Число перевезенных железнодорожным транспортом пассажиров в 2005г. составило 1 319,8 млн.чел, что на 1,1% меньше чем в 2004г. и на 1,2% больше, чем в 2003г. Количество отправленных пассажиров в поездах дальнего следования за два последних года увеличилось на 0,8%.

По данным Росстата, в 2004 году на метрополитены приходилось 11% пассажирооборота транспорта общего пользования. Метрополитены выполняют 32% работы городского транспортного комплекса и перевозят 13% пассажиров. В Москве услугами метрополитенов постоянно пользуются около 50% всех горожан, в Санкт-Петербурге — 19%, в Новосибирске — 16%, Екатеринбурге, Нижнем Новгороде и Самаре — 5–10%. Пассажирские перевозки метрополитенами РФ за 2000-2004 гг. увеличились на 0,6%. Наиболее активно росли перевозки в метрополитенах Санкт-Петербурга и Екатеринбурга, в то время, как в Самаре, Нижнем Новгороде и Новосибирске они уменьшались. Для Московского метрополитена характерен относительно стабильный уровень пассажирских перевозок. В связи с тенденцией роста агломераций и усиления транспортных проблем в крупных городах прогнозируется дальнейшее развитие и увеличение доли метрополитенов в общегородских перевозках. По оценкам, в 2005-2010 гг. ежегодный рост пассажирских перевозок метро составит около 1,6%, в 2010–2015 гг. — 2,1%.

## КОМПАНИЯ ТРАНСМАШХОЛДИНГ

### ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О КОМПАНИИ

ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) — крупнейшая в России компания транспортного машиностроения. Предприятия холдинга выпускают маневровые и магистральные тепловозы, промышленные и магистральные электровозы, грузовые и пассажирские вагоны, вагоны метро и электропоездов, тепловозные и судовые дизели, тяговые агрегаты, вагонное литье и другую продукцию.

**Холдинг объединяет ведущие предприятия отрасли:**

**Новочеркасский электровозостроительный завод:**

грузовые и пассажирские магистральные электровозы, тяговые агрегаты, промышленные электровозы, запасные части;

**Брянский машиностроительный завод:**

грузовые магистральные и маневровые тепловозы, грузовые вагоны различных типов и модификаций, судовые и тепловозные дизели, запасные части и ремонт;

**Коломенский завод:**

магистральные пассажирские тепловозы, тепловозные и судовые дизели и дизель-генераторы;

**Пензадизельмаш:**

дизели и дизель-генераторы широкого назначения для магистральных, маневровых и промышленных тепловозов, электростанций, морских и речных судов, тяговых агрегатов для горнодобывающей промышленности и др.;

**Бежицкий сталелитейный завод:**

вагонное литье;

**Демидовский машиностроительный завод:**

вагоны электропоездов пригородного и областного сообщения постоянного и переменного тока;

**Метровагонмаш:**

вагоны метро, рельсовые автобусы, специальный транспорт и техника военного назначения;

**Октябрьский электровагоноремонтный завод:**

ремонт и модернизация пассажирского подвижного состава — пассажирских вагонов и электропоездов;

**Центросвармаш:**

производство сварных металлоконструкций;

**НПО «Транспортное машиностроение»:**

разработка конструкторской и технологической документации перспективных моделей и модернизации электропоездов местного и пригородного сообщения;

**Трансконвертер (совместное предприятие с Сименс АГ):**

высоковольтные статические преобразователи для пассажирских вагонов, электровозов и электропоездов;

**Тверской вагоностроительный завод (доля ТМХ в уставном капитале — 25%):**

магистральные пассажирские вагоны локомотивной тяги;

**Производственная фирма «КМТ»:**

оборудование и компоненты для пассажирских вагонов и электропоездов;

**FTD Fahrzeugtechnik Dessau AG:**

(инжиниринговый и производственный центр в г. Дессау, Германия):

разработка, производство, сертификация подвижного состава, узлов и компонентов, ремонт.

**ЭТАПЫ СТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ ТМХ:**

2002	Создание закрытого акционерного общества «Трансмашхолдинг» (ТМХ) ОАО «ХК»Кузбассразрезуголь» и транспортной компанией «ТрансГрупп АС».
Февраль 2002	Бежицкий сталелитейный завод
Март 2002	Брянский машиностроительный завод
Июнь 2002	Тверской вагоностроительный завод (покупка 25% акций)
Январь 2003	Муромский стрелочный завод
Март 2003	Новочеркасский электровозостроительный завод
Сентябрь 2003	Завод транспортного оборудования
2004	Кувшинский завод транспортного оборудования; Демиховский машиностроительный завод Октябрьский электровагоноремонтный завод Центросвар НПО Транспортного машиностроения Пензадизельмаш
2005	Коломенский завод Метровагонмаш
Февраль 2006	Выделение бизнеса по производству материалов верхнего строения пути: Муромский стрелочный завод и Кувшинский завод транспортного оборудования
Июнь 2006	Покупка немецкой инжиниринговой и производственной компании Fahrzeugtechnik Dessau AG

**СТРУКТУРА ХОЛДИНГА**

Трансмашхолдинг представляет собой горизонтально-интегрированную холдинговую структуру, в которой в роли холдинговой и управляющей компании выступает ЗАО «Трансмашхолдинг».

**Руководство компании**

**Комиссаров Дмитрий Георгиевич**  
Председатель Совета Директоров  
ЗАО «Трансмашхолдинг»



**Синьшинов Петр Иванович**  
Генеральный директор  
ЗАО «Трансмашхолдинг»

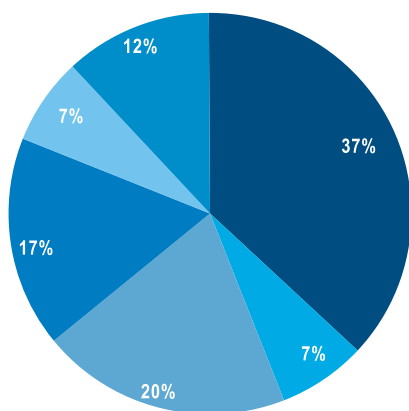
## КОНКУРЕНТНЫЕ ПОЗИЦИИ ХОЛДИНГА

Доля ТМХ на рынке транспортного машиностроения в течение последних лет постоянно увеличивалась, достигнув на конец 2005 года 100% на рынке электровозов, 88% на рынке пассажирских вагонов, 78% на рынке электропоездов, 65% на рынке маневровых тепловозов, 58% на рынке метропоездов, 50% на рынке тепловозов, 23% на рынке вагонного литья, 4% на рынке ГВ.

### Производство продукции предприятиями ТМХ в 2006 году

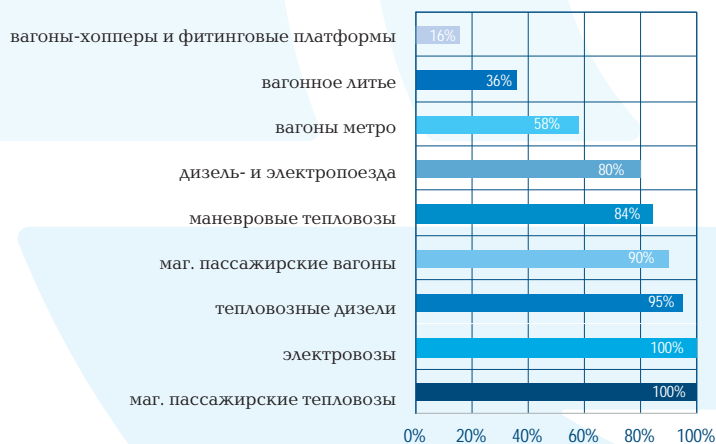
Показатель	2005	2006П
Магистральные электровозы	112 секц.	180 секц.
Промышленные электровозы	10 секц.	17 секц.
Магистральные тепловозы	48 секц.	65 секц.
Маневровые тепловозы	77 секц.	165 секц.
Пассажирские вагоны локомотивной тяги	645 ваг.	768 ваг.
Электропоезда	428 ваг.	701 ваг.
Рельсовые автобусы	56 ваг.	50 ваг.
Вагоны метро	109 ваг.	225 ваг.
Грузовые вагоны	1624 ваг.	1970 ваг.
Стрелочные переводы	6415 кпт	-
Дизели и дизель-генераторы	505 ед.	546 ед.
Вагонное литье	60 т.т.	60 т.т.

### Трансмашхолдинг в российском ж/д машиностроении



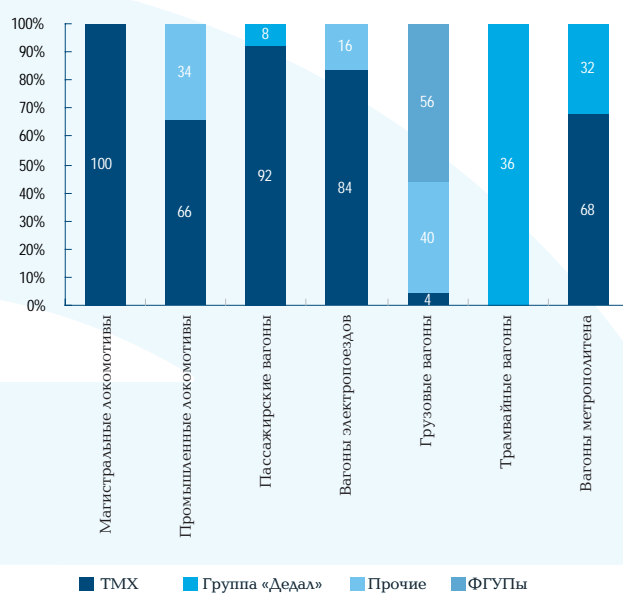
- ТМХ
- Пром. филиалы РЖД
- Алтайвагон
- Рузхиммаш
- Уралвагонзавод
- Прочие

### Доля Трансмашхолдинга на отдельных сегментах российского рынка в 2006 году



Источник: Трансмашхолдинг

## Структура рынка транспортного машиностроения



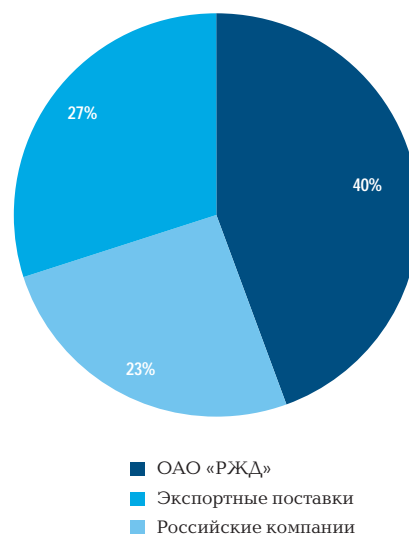
Источник: Трансмашхолдинг

## ПОТРЕБИТЕЛИ

«Трансмашхолдинг» — основной поставщик продукции для железных дорог России. Сегодня между ТМХ и ОАО «РЖД» заключены долгосрочные Соглашения о поставке продукции до 2010 года. В соответствии с данными Соглашениями, ТМХ в период с 2006 по 2010 год разработает для ОАО «РЖД» 9 моделей электропоездов, 10 моделей тепловозов (в том числе 3 маневровых), 6 моделей пассажирских вагонов локомотивной тяги, 6 моделей дизель- и электропоездов. В течение данного периода ТМХ поставит ОАО «РЖД» 1377 секций электропоездов, 1032 секций тепловозов, 3650 вагонов локомотивной тяги, 3270 вагонов электропоездов.

Помимо ОАО «РЖД», ТМХ реализует продукцию частным компаниям. Их доля в выручке за 2005 год составила 41,7%, и ожидается ее увеличение в будущем. Кроме того, ТМХ активно развивает деятельность на внешних рынках, что позволяет диверсифицировать структуру сбыта и снизить зависимость от развития российского рынка.

Структура потребителей ТМХ в 2005 году



Источник: Трансмашхолдинг

## СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

В результате тщательного анализа развития отрасли, места и рыночных позиций ТМХ, условий конкуренции и общеэкономических тенденций ТМХ разработала Стратегию своего развития на ближайшие годы.

Ключевыми приоритетными задачами были определены:

- Реструктуризация производственных активов ТМХ;
- Управленческое и организационное выделение сборочных производств на предприятиях;
- Централизация производства отдельных узлов и систем;
- Выделение и обособление производств, работающих в условиях развитого российского рынка комплектации;
- Оптимизация затрат на создание и развитие мощностей с учетом производственных возможностей всех предприятий ТМХ.
- Переход в проектировании и производстве на принцип создания базовых платформ подвижного состава различного назначения за счет максимального использования возможностей конструктивной и технологической унификации отдельных узлов и систем выпускаемого подвижного состава;
- Оптимизация продуктового портфеля ТМХ и переход от принципа работы с заказчиком «что закажут — то и сделаем» к принципу «предлагаем оптимальный продукт для решения конкретной задачи»;
- Масштабные инвестиции в реконструкцию, техперевооружение предприятий, ПКТБ, лабораторной и испытательной базы;
- Масштабные инвестиции в создание и освоение образцов перспективной продукции;
- Инвестиции в создание системы фирменного ТО, ремонта и модернизации подвижного состава;
- Инвестиции в развитие производства в России современных комплектующих изделий, обеспечивающих конкурентоспособные характеристики выпускаемой предприятиями ТМХ продукции.

В июне 2006 года Федеральная антимонопольная служба выдала ТМХ разрешение на консолидацию акций девяти машиностроительных предприятий, находящихся в управлении у Холдинга. Целью консолидации акций машиностроительных предприятий является создание конкурентоспособной российской машиностроительной компании, способной составить реальную конкуренцию на рынке рельсового транспорта ведущим мировым компаниям (SIEMENS, ALSTOM, BOMBARDIER, GENERAL ELECTRIC и др.).

Консолидация активов началась с перевода на баланс ТМХ акций Коломенского и Октябрьского заводов и Метровагонмаша. Решение об их выкупе было принято советом директоров ТМХ в мае, а в конце июня сделки купли-продажи были одобрены акционерами компании. В результате ТМХ стал владельцем 83,2% обыкновенных акций (68% акций от уставного капитала) Коломенского и 49% обыкновенных акций (50,91% от уставного капитала) Октябрьского заводов. Также на баланс компании были переведены 50,8% обыкновенных акций (50,01% от уставного капитала) Метровагонмаша.

Формирование крупнейшего в России холдинга в области железнодорожного машиностроения должно завершиться до конца 2007 года.

*Цели Трансмашхолдинга на мировом рынке ж/д подвижного состава*

Год	Место в мире	Оборот	Доля рынка
2005	7	\$1.5 млрд.	3%
2007	6	более \$2 млрд.	5%
2010	5	более \$4 млрд.	8%

Источник: Трансмашхолдинг



## ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

ТМХ разработал масштабную программу стратегических инвестиционных проектов, призванную обеспечить технологическое развитие предприятий ТМХ, что будет способствовать достижению поставленных стратегических целей.

Объем программы инвестиционных проектов до 2010 года включительно, с учетом 2006 года, оценивается в сумме до \$1,5 млрд., в том числе до \$650 млн. в создание и развитие мощностей, реконструкцию и техническое перевооружение предприятий и развитие производства современных комплектующих изделий и материалов. Планируемые инвестиции усилят позиции предприятий ТМХ на рынках транспортного машиностроения, что позволит значительно увеличить объемы продаж и географию поставок.

Ниже приводятся основные инвестиционные проекты, которые планируется осуществить на предприятиях Группы до 2010 года включительно.

Направление	Проект	Вложения
Подвижной состав	Разработка дизеля нового поколения	\$100-150 млн.
Подвижной состав	Разработка городского рельсового транспорта	\$50 млн.
Подвижной состав	Создание нового поколения пассажирских вагонов и мотор-вагонного подвижного состава	\$150 млн.
Подвижной состав	Разработка новых поколений локомотивов	\$100 млн.
Подвижной состав	Создание базовых платформ локомотивов	\$20-25 млн.

## ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСМАШХОЛДИНГА

### ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСМАШХОЛДИНГА

#### Коломенский завод

Открытое акционерное общество холдинговая компания «Коломенский завод» (КЗ) г. Коломна, Московская обл., основанное в 1863 году — одно из ведущих предприятий транспортного машиностроения России. КЗ — многопрофильное современное предприятие, занимающееся разработкой и производством магистральных тепловозов, двигателей и дизель-генераторов энергетических установок кораблей военно-морского флота. Завод является единственным в России производителем магистральных пассажирских тепловозов и ведущим производителем тепловозных дизельных двигателей.

*Коломенский завод: выпуск продукции*

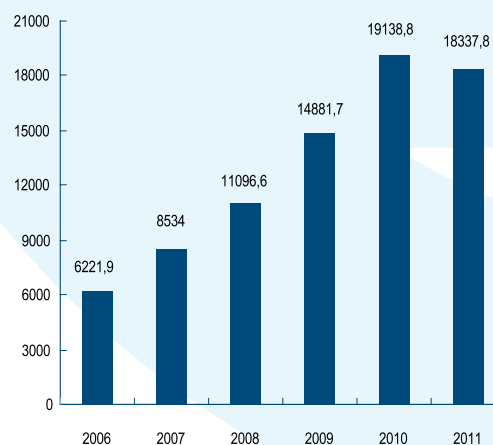
Показатели	Ед. изм.	2005	2006П
Выпуск продукции (без НДС), в т.ч.	тыс.руб.	5 413 847	7 172 859
Тепловозы, Электровозы	шт.	48	56
	тыс.руб.	1 792 297	2 558 089
Дизели, ДДА	шт.	302	350
	тыс.руб.	2 195 849	3 079 770
Запчасти	тыс.руб.	837 021	1 000 000
Кооперация	тыс.руб.	45 262	42 000
Прочее	тыс.руб.	543 418	535 000

Завод в своем составе имеет крупное заготовительное производство (фасоносталелитейный, чугунолитейный и цветнолитейный, кузнечно-прессовые (старокузнечный и новокузнечный), заготовительный, термические цехи) и механосборочное производство, которые организованы по принципу замкнутого технологического цикла.

Система менеджмента качества предприятия сертифицирована на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001 в отношении разработки, производства, эксплуатации и ремонта дизелей, дизель-генераторов, локомотивов и блочно-транспортных электростанций.

*Производство в 2005—2006 гг. и план на 2007—2011 гг., секций*

*Прогноз реализации (по отгрузке) на 2006—2011 гг. (без НДС), млн. рублей*



Источник: Трансмашхолдинг

В 2006 году в серийное производство запущены новые магистральные пассажирские тепловозы ТЭП70У и ТЭП70БС с усовершенствованным дизелем, микропроцессорной системой управления и диагностики, комплексным устройством безопасности КЛУБ-У и другими новациями. Получен сертификат для магистрального грузового тепловоза 2ТЭ70, серийное производство которого планируется начать в 2007 году

Кроме того, в 2006 году началась разработка нового магистрального пассажирского тепловоза ТЭП35 с асинхронным тяговым приводом, проводятся испытания первого российского пассажирского электровоза ЭП2К и ведутся работы над созданием пассажирского электровоза ЭП2 с асинхронными тяговыми двигателями.

#### Новочеркасский электровозостроительный завод

Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ) г. Новочеркасск, Ростовская обл. — крупнейший производитель грузовых и пассажирских магистральных электровозов, промышленных электровозов и тяговых агрегатов, а также запасных частей ко всем ранее выпущенным типам электровозов. НЭВЗ выпускает более 80% всех электровозов в России. За время существования с конвейеров завода сошло более 15 тысяч локомотивов более чем 40 типов.

*Новочеркасский электровозостроительный завод: выпуск продукции*

Показатели	Ед. изм.	2005	2006П
Выпуск продукции (без НДС)			
Электровоз пассажирский ЭП-1	тыс. руб.	3 576	3 729
Электровоз пассажирский ЭП-10	тыс. руб.	-	1 146
Электровоз грузовой 2ЭС5К	тыс. руб.	-	2 456
Промышленный электровоз НПСМ-2	тыс. руб.	111	88
Тяговый агрегат НП-1	тыс. руб.	330	456
Электрооборудование	тыс. руб.	341	528
Ремонт ОПЭ-1	тыс. руб.	315	189
Запасные части	тыс. руб.	386	443
Прочая продукция	тыс. руб.	194	120

*Источник: Трансмашхолдинг*

В настоящее время НЭВЗ проводит реконструкцию и техническое перевооружение завода, в основу которых заложены прогрессивные технические решения, обеспечивающие поточные формы организации производства. Совершенствуется вся система методов управления производством с широким применением новейших технических средств. После проведения мероприятий по техническому перевооружению завод будет располагать новейшим высокопроизводительным оборудованием, совершенной технологией, высококачественными электротехническими и изоляционными материалами. Многолетний опыт конструирования, собственная экспериментальная база, современный станочный парк, отработанная технология производства позволят заводу разрабатывать и изготавливать электровозы высокого технического уровня, отвечающие современным требованиям рынка.

В 2006 году НЭВЗ начал серийное производство новых электровозов двойного питания ЭП10, магистральных грузовых электровозов нового поколения 2ЭС5К «Ермак» (переменного тока), выпустил первый российский магистральный грузовой электровоз постоянного тока 2ЭС4К «Донец». На предприятии активно ведется работа по созданию новых моделей локомотивов.

#### Брянский машиностроительный завод

Брянский машиностроительный завод (БМЗ), г. Брянск — крупнейшее предприятие отрасли. БМЗ занимается разработкой и выпуском магистральных и маневровых тепловозов, грузовых вагонов различных типов и модификаций, судовых и тепловозных дизелей и др.

Основными видами выпускаемой продукции являются грузовые вагоны, тепловозы, судовые дизели, стальное и чугунное литье. В 2005 году предприятие поставило заказчикам более 70 маневровых тепловозов, свыше 1600 грузовых вагонов (хопперов), а также 5 су-

довых дизелей. В структуре реализации продукции в 2005 году около 13% составляли экспортные поставки.

В 2006 году завод поставит заказчикам более 150 секций тепловозов, около 2000 грузовых вагонов (хопперов и платформ), 12 судовых дизелей, в том числе для Кореи, Вьетнама и Украины. Доля экспорта в структуре выручки от реализации в 2006 году превысит 15%.

*Брянский машиностроительный завод: выпуск продукции*

Показатели	Ед. изм.	2005	2006П
выпуск продукции (без НДС), в т.ч.	тыс. руб.	4 600 830	6 789 492
тепловозы	шт.	74	159
	тыс. руб.	1 183 957	3 005 986
дизели судовые	шт.	5	11
	тыс. руб.	353 111	834 701
вагон-хоппер	шт.	1 630	1 914
	тыс. руб.	1 944 207	2 213 008
платформа	шт.	11	0
	тыс. руб.	7 737	0
прочая продукция	тыс. руб.	1 111 818	735 797

Источник: Трансмашхолдинг

Основными направлениями развития БМЗ являются:

- постановка в серийное производство каплевидного вагона-хоппера принципиально новой конструкции, обеспечивающей более высокие эксплуатационные свойства;
- разработка и внедрение в производство новых моделей платформ для перевозки контейнеров в один и два яруса;
- разработка и выпуск новых моделей маневровых и магистральных тепловозов
- расширение производства судовых дизельных двигателей.

В 2006 году на заводе создан принципиально новый тепловоз с асинхронным тяговым приводом 2ТЭ25А «Витязь». Вместе с тепловозом 2ТЭ25К «Пересвет», разработанным в 2005 году, он составит основу отечественного производства грузовых магистральных тепловозов. БМЗ станет первым в России предприятием, которое будет производить такую технику. До сегодняшнего дня производства грузовых магистральных тепловозов в России не существовало.

#### Пензадизельмаш

Пензадизельмаш (ПДМ), г. Пенза — одно из ведущих предприятий дизелестроения в России. ПДМ выпускает дизели и дизель-генераторы широкого назначения для магистральных, маневровых и промышленных тепловозов, электростанций, морских и речных судов, тяговых агрегатов горнодобывающей промышленности и др.

В настоящее время на предприятии проводится работа по улучшению технических параметров выпускаемых дизелей. Программа технического перевооружения предприятия предусматривает организацию выпуска: новых дизель-генераторов для чешских тепловозов ЧМЭЗ, дизель-электрических и газодизельных агрегатов и газопоршневых электроагрегатов для автономных электростанций.

*Пензадизельмаш: выпуск продукции*

Показатели	Ед. изм.	2005	2006П
выпуск продукции (без НДС), в т.ч.	тыс. руб.	905 484	1 188 017
дизели	шт.	138	182
	тыс. руб.	486 909	591 642
турбокомпрессоры	шт.	875	1136
	тыс. руб.	134 459	155 064
прочая продукция	тыс. руб.	284 116	441 311

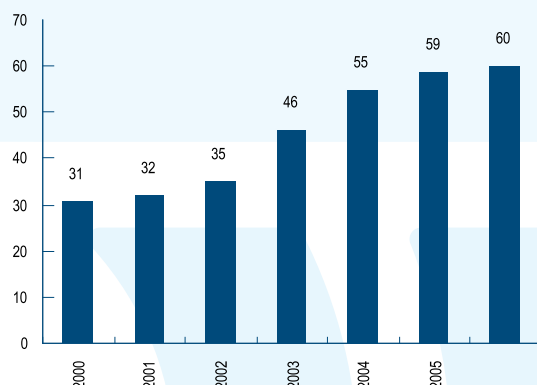
Источник: Трансмашхолдинг

### Бежицкий сталелитейный завод

Бежицкий сталелитейный завод (БСЗ), г. Брянск, основанный в 1935 году, является крупнейшим производителем и поставщиком вагонного литья в России и странах СНГ. Предприятие выпускает каркасы тележек для грузовых вагонов, балки надрессорные, автосцепки для грузовых и пассажирских вагонов, буксы для грузовых вагонов, и многое другое. В 2006 году БСЗ получил от Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (РСФЖТ) сертификат соответствия Системы менеджмента качества предприятия требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001. В 2005 году предприятие выпустило 58 550 тонн стального литья (автосцепки, аппараты ПМК, рамы Ханина и прочее).

Крупным заказчиком продукции БСЗ является ОАО «РЖД».

*Динамика производства вагонного литья БСЗ, тыс. тонн*



Источник: Трансмашхолдинг

За более чем полувековую историю завод освоил производство различных видов стального литья, что в настоящее время позволяет выпускать продукцию повышенной надежности с улучшенными механическими свойствами, которая соответствует современным мировым требованиям к качеству в мире. Благодаря высокой эксплуатационной надежности и конкурентоспособным ценам продукция завода завоевала признание как на внутреннем рынке, так и на внешнем рынках.

*Бежицкий сталелитейный завод: выпуск продукции*

Показатели	Ед. изм.	2005	2006П
Выпуск продукции (без НДС), в т.ч.	тыс. руб.	2 982 802	2 868 942
автосцепка 106	шт.	33 249	45 260
	тыс. руб.	352 139	479 279
аппарат Ш2В-90	шт.	24 560	24 200
	тыс. руб.	168 316	156 601
аппарат ПМК	шт.	13 219	12 000
	тыс. руб.	187 565	160 705
рама	шт.	25 772	38 815
	тыс. руб.	468 554	677 596
балка	шт.	14 938	19 584
	тыс. руб.	328 119	423 607
тяговый хомут 106	шт.	30 053	32 370
	тыс. руб.	121 524	121 783
каркас	шт.	9 284	4 600
	тыс. руб.	942 010	391 383
слитки	шт.	5 933	5 400
	тыс. руб.	50 407	46 865
прочая продукция	тыс. руб.	364 169	411 123

Источник: Трансмашхолдинг

В настоящее время на предприятии осуществляется программа модернизации и реконструкции производства, предусматривающая внедрение высокотехнологичных и высокопроизводительных процессов и оборудования. После ее реализации объем выпуска должен составить до 90 тыс. тонн отливок в год, тогда как текущие производственные мощности составляют около 60 тыс. тонн в год.

#### Тверской вагоностроительный завод

ОАО «Тверской вагоностроительный завод» (ТВЗ), г. Тверь является базовым предприятием в области проектирования и производства магистральных пассажирских вагонов локомотивной тяги в России и СНГ в целом. Предприятие представляет собой единый комплекс, включающий научное учреждение, опытное производство, испытательную базу и серийное производство, что позволяет выполнять любые задачи в области вагоностроения, начиная с идеи и до серийного выпуска продукции. Высокотехнологичные производственные мощности ТВЗ позволяют производить более 75% необходимых комплектующих. Имеющиеся производственные площади дают возможность одновременно вести работы по изготовлению различных моделей вагонов (купечные спальные и с креслами для сидения, открытого типа с креслами для сидения и плацкартные), различных типов грузовых вагонов и вагонов специального назначения.

ТВЗ на сегодняшний день является лидером в сегменте магистрального пассажирского вагоностроения и стратегическим партнером ОАО «РЖД». ТМХ владеет блокирующим пакетом акций ТВЗ, участвует в управлении деятельностью завода и инвестирует средства в развитие предприятия.

Предприятие изготавливает пассажирские вагоны локомотивной тяги для скоростей движения до 160 и 200 км/ч, в том числе с гладким кузовом из нержавеющей стали, различного назначения — от вагонов открытого типа для межобластного сообщения до вагонов повышенной комфортности и вагонов-ресторанов, а также вагоны грузовые и специального назначения. Помимо вагонов различных модификаций ТВЗ выпускает различные виды запасных частей для вагонов и элементов к ним, а также осуществляет капитальный ремонт вагонов с продлением срока службы.

В 2005 году предприятие поставило заказчикам 658 пассажирских вагонов, из которых подавляющее большинство выпущенных вагонов в адрес ОАО «РЖД», основного заказчика ТВЗ. Удельный вес новой продукции в стоимостном выражении составил 25.5%: плацкартные вагоны повышенной комфортности, вагоны нового поколения для фирменных поездов «Невский экспресс» и «Красная стрела». Для увеличения объемов сбыта производимой продукции на предприятии внедрена схема реализации пассажирских вагонов для ОАО «РЖД» на условиях лизинга, что позволяет увеличивать объемы реализации заводом нового подвижного состава.

К 2008 году предприятие планирует выйти на объемы производства до 1200 вагонов в год.

#### Производственные показатели ТВЗ

Показатель, ед.	2003	2004	2005	2006П
Магистральные пассажирские вагоны	490	566	658	768

Источник: Трансмашхолдинг

В настоящее время на заводе реализуется широкомасштабная программа модернизации и развития производства, целью которой является увеличение производственных мощностей, улучшение потребительских и эксплуатационных характеристик выпускаемых вагонов. Основными направлениями дальнейшего развития ТВЗ является создание новых моделей пассажирских вагонов, отвечающих современным требованиям, предъявляемым к условиям проезда пассажиров: скорости, комфорта, качества предоставляемых в поездах услуг. В состав скоростных поездов предполагается включение вагонов разной классности и функционального назначения (вагоны «люкс», «бизнес-класс», «вагон-бар»).

В 2006 году ТВЗ планирует произвести более 768 пассажирских вагонов. К 2008 году предприятие планирует выйти на объемы производства до 1200 вагонов в год.



### Демиховский машиностроительный завод

Демиховский машиностроительный завод (ДМЗ, Орехово-Зуевский р-н, Московская обл.), основанный в 1935 году — ведущее в России предприятие по разработке и производству электропоездов пригородного и областного сообщения постоянного и переменного тока. ДМЗ выпускает более 80% всех электропоездов, производимых в нашей стране, и является крупнейшим в Европе предприятием по количеству строящихся вагонов электропоездов. На ДМЗ разработано и освоено в производстве 17 типов поездов, выпущено более 3000 вагонов, эксплуатируемых в России — от Смоленска до Владивостока, а также в странах ближнего зарубежья — на Украине, в Белоруссии и Казахстане.

*Демиховский машиностроительный завод: выпуск продукции*

Показатели	Ед. изм.	2005	2006П
Выпуск продукции (без НДС), в т.ч.	тыс.руб.	3 630 630	6 472 522
Вагоны электропоездов	шт.	396	643
	тыс.руб.	3 356 587	6 311 005
Прочая продукция, услуги	тыс.руб.	274 043	161 517

*Источник: Трансмашхолдинг*

Выпускаемые ДМЗ электропоезда ЭД4М и ЭД9М являются основой для обновления парка пригородных электропоездов ОАО «РЖД», а ЭД4МК и ЭД9МК формируют парк межобластных экспрессов повышенной комфортности с принципиально новым уровнем сервиса. На предприятии успешно реализуется программа поэтапного усовершенствования конструкции выпускаемых электропоездов, направленная на улучшение их эксплуатационных характеристик, а также уровня комфорта пассажиров и машиниста.

Предприятие активно работает над созданием новых видов электроподвижного состава.

ДМЗ выпущены два состава нового электропоезда ЭД4МКу повышенной комфортности для частной транспортной компании, которые в настоящее время эксплуатируются на маршруте Москва-Санкт-Петербург.

Построенный на заводе электропоезд с асинхронным тяговым двигателем ЭД6 в настоящее время проходит эксплуатационные испытания, а электропоезд ЭД4Э с энергосберегающим оборудованием уже находится на приемочных испытаниях. В 2006 году предприятие представило новый электропоезд повышенной комфортности ЭД4МКМ. Кроме того, ведутся работы по созданию энергосберегающего поезда для линий переменного тока, а также двухсистемного электропоезда, который можно будет эксплуатировать, в том числе, на маршрутах со сменой рода тока.

В ближайшей перспективе на ДМЗ планируется освоение выпуска новых энергосберегающих электропоездов постоянного и переменного тока, ввод в эксплуатацию электропоезда постоянного тока нового поколения с асинхронным тяговым приводом, проведение мероприятий по расширению рынка сбыта за счет разработки двухсистемных электропоездов, электропоездов на скорость 160 км/час, электропоездов для интермодальных перевозок и дизель-поездов, совершенствование конструкции электропоездов, создание электропоездов с новыми техническими свойствами и характеристиками, применение новых комплектующих, обеспечивающих более высокие потребительские качества, обеспечение требований норм безопасности на железнодорожном транспорте.

В 2006 году на предприятии планируется произвести около 700 вагонов электропоездов.

### Метровагонмаш

Метровагонмаш (МВМ), г. Мытищи, Московская обл. — крупнейшее предприятие по разработке и строительству вагонов метро в странах СНГ и Европы. Также на предприятии производятся современные рельсовые автобусы для использования в пригородных перевозках на неэлектрифицированных малодеятельных линиях. В 2005 году было построено более 100 вагонов метро и 50 рельсовых автобусов. Кроме того, завод выпускает автомобильную технику и продукцию оборонного назначения.

Предприятие первым в СНГ и Восточной Европе освоило производство метропоездов с асинхронным тяговым приводом, в том числе — для эстакадного метро. В отличие от предыдущих моделей, новые модели вагонов метро комплектуются новым кузовом из нержавеющей стали, что позволяет продлить срок службы вагона до 40 лет.

Все основные конструктивные элементы и узлы подвижного состава производятся непосредственно на предприятии или в сотрудничестве с ведущими отечественными компаниями.

Рыночную устойчивость предприятию обеспечивает достаточно высокий уровень диверсификации производства.

На предприятии активно ведутся работы по созданию модельного ряда одно-, двух-, трех-, четырехвагонных рельсовых автобусов с использованием отечественных комплектующих. В 2005 году был выпущен опытный образец трехвагонного рельсового автобуса РА-2, а в 2006 году он был сертифицирован и запущен в серийное производство.

#### *Метровагонмаш: выпуск продукции*

Показатели	Ед. изм.	2005	2006П
Выпуск продукции (без НДС), в т.ч.	тыс.руб.	4 361 670	6 765 000
Вагоны метро	шт.	99	145
	тыс.руб.	1 682 056	3 162 843
Рельсовые автобусы	шт.	56	50
	тыс.руб.	1 486 950	1 450 000
Специальная Техника	тыс.руб.	62 945	468 000
Прочая продукция, услуги	тыс.руб.	1 129 719	1 087 962

Источник: Трансмашхолдинг

#### **Октябрьский электровагоноремонтный завод**

Октябрьский электровагоноремонтный завод (ОЭВРЗ), г. Санкт-Петербург осуществляет ремонт и модернизацию вагонов электропоездов и пассажирского вагонов локомотивной тяги.

На сегодняшний день завод является главной индустриальной базой Северо-Западного региона по ремонту подвижного состава для поездов ОАО «РЖД», а также единственным предприятием на территории СНГ, выполняющим ремонт скоростных электропоездов ЭР-200.

На предприятии совместно с фирмой «Флендер» создан единственный в России сервисный центр по техническому обслуживанию и ремонту редукторов колесных пар пассажирских вагонов.

Завод расширяет круг своих зарубежных партнеров. В 2006 году на предприятии впервые был выполнен заказ железных дорог Казахстана.

В перспективе ОЭВРЗ рассматривается как многопрофильный фирменный центр холдинга по ремонту и обслуживанию пассажирского подвижного состава, выпускаемого на предприятиях ТМХ.

Реализация программы модернизации и развития производственных мощностей позволит заводу в кооперации с другими предприятиями ТМХ уже в ближайшем будущем освоить производство современных низкопольных трамваев, расширить перечень услуг по модернизации вагонов локомотивной тяги и электропоездов.

#### *Октябрьский электровагоноремонтный завод: выпуск продукции*

Показатели	Ед. изм.	2005	2006П
Выпуск продукции (без НДС), в т.ч.	тыс.руб.	561 657	858 075
Ремонты	шт.	431	446
	тыс.руб.	547 411	767 697
Прочая продукция, услуги	тыс.руб.	14 246	90 378

Источник: Трансмашхолдинг

### Центросвармаш

Центросвармаш (г. Тверь) — крупнейший производитель сварных металлоконструкций в России. Более 40% продукции завода составляют тележки для вагонов электропоездов. Помимо этого на предприятии производятся крупногабаритные металлоконструкции для вагоностроения и железнодорожного оборудования, строительные и мостовые металлоконструкции, горно-шахтное оборудование, металлоконструкции для металлургических и коксохимических производств.

В перспективе на базе предприятия планируется создать специализированный центр по производству тележек для всего спектра подвижного состава производства ЗАО «Трансмашхолдинг».

*Центросвармаш: выпуск продукции*

Показатели	Ед. изм.	2005	2006П
Выпуск продукции (без НДС), в т.ч.	тыс.руб.	347 920	511 615
Тележки	шт.	410	640
	тыс.руб.	147 015	257 285
Прочая продукция, услуги	тыс.руб.	200 905	254 330

*Источник: Трансмашхолдинг*

### НПО «Транспортное машиностроение»

НПО «Транспортное машиностроение» (НПО «ТМ»), г. Москва — конструкторское бюро, объединяющее одну из самых сильных в своей области команд проектировщиков. НПО разрабатывает конструкторскую и технологическую документацию как на модернизацию электропоездов местного и пригородного сообщения, так и на перспективные модели, разработанные с применением таких нововведений, как энергосберегающее оборудование, жесткая сцепка, герметизированный межвагонный переход, система кондиционирования, сдвижные наружные двери, обтекаемая форма головного вагона, антиаварийная энергопоглощающая система, асинхронный привод и т.д.

### Трансконвертер

ООО «Трансконвертер» (г.Москва) создано в апреле 2005 года, как совместное предприятие ЗАО «Трансмашхолдинг» с компанией «Сименс Акциенгезельшафт» («Сименс АГ», Германия).

Предприятие специализируется на разработке и производстве прототипов и серийных партий высоковольтных статических преобразователей для пассажирских вагонов, электропоездов, которые производятся на Новочеркасском электровагоностроительном, Тверском вагоностроительном и Демидовском машиностроительном заводах. Компания «Сименс АГ» передала ООО «Трансконвертер» права собственности на технологии производства преобразователей.

Трансконвертер располагает сборочным цехом с пятью сборочными участками, на которых могут производиться до 10 статических преобразователей в месяц. Также предприятие имеет собственный склад, участок упаковки преобразователей и универсальный испытательный стенд СИП200. В состав ООО «Трансконвертер» входит конструкторское бюро, служба технического контроля качества и сервисная служба.

В настоящее время аналогов создаваемого совместного предприятия по изготовлению высоковольтных статических преобразователей в России не существует. Прежде всего, это связано со спецификой железнодорожного применения, к которым следует отнести сравнительно малый объем производства и сложнейшие условия эксплуатации высоковольтных преобразователей.

Предлагаемый подход совместной организации производства с участием группы компаний «Трансмашхолдинг» и компании «Сименс» обуславливает следующие конкурентные преимущества:

- Малый срок освоения серийного производства высоковольтных статических преобразователей мирового уровня за счет использования проверенных на практике технологий компании «Сименс»;
- Сравнительно малая себестоимость выпускаемых высоковольтных статических преобразователей вследствие использования отработанных технологий организации производства и уже обученного высококвалифицированного российского персонала;

- Минимальная вероятность возможных технических ошибок благодаря применению проверенных в серийном производстве и в эксплуатации технических решений, которые передает компания «Сименс». При этом будут исключены дорогие и длительные по времени этапы разработки макетов, перехода от макетного образца к серийному производству.

#### Производственная фирма «КМТ»

Производственная фирма «КМТ» (КМТ, г. Ломоносов, Ленинградская обл.) специализируется на проектировании и производстве оборудования для железнодорожных пассажирских вагонов. Продукция КМТ — это окна, междвагонные соединения, элементы системы отопления и другое оборудование для вновь строящихся и проходящих капитально-восстановительный ремонт вагонов.

КМТ обладает технологиями производства целого ряда модулей для вагонов нового поколения, таких как автоматические двери, обрешетка пола, междвагонный переход. На КМТ впервые в России организовано серийное производство алюмопластмассовых окон нового поколения для вагонов поездов локомотивной тяги, пригородных поездов, метро и городского наземного транспорта.

Продукция предприятия поставляется на предприятия не только России, но и Белоруссии, Казахстана, Латвии, Молдавии, Узбекистана, Украины, Эстонии. Партнерами КМТ являются практически все крупнейшие производители железнодорожной техники, работающие в СНГ.

В 2005 году на предприятии разработаны новые наружные двери и поворотные подножки закрытого типа для поезда «Красная стрела». По заказу железных дорог, новая продукция была изготовлена в количестве, достаточном для оснащения 40 вагонов «Красной стрелы». Кроме того, в минувшем году специалисты КМТ разработали и изготовили первую партию алюмопластмассовых окон для кабины машиниста рельсового автобуса. Эта продукция будет использоваться при производстве новых образцов подвижного состава «Трансмашхолдинга».

#### FTD Fahrzeugtechnik Dessau AG

FTD Fahrzeugtechnik Dessau AG (FTD Dessau, г. Дессау, Германия) — ведущий инжиниринговый и производственный центр в Европе.

Основным направлением деятельности Fahrzeugtechnik Dessau AG является разработка, выпуск и сертификация новых видов пассажирского подвижного состава и городского рельсового транспорта, а также узлов и комплектующих к ним. Отдельным направлением производства является разработка и серийный выпуск дверных модулей для всех типов пассажирского подвижного состава, в том числе скоростных поездов, региональных поездов и городских трамваев. В 2006 году FTD Dessau представило новый региональный поезд PROTOS для скоростей движения до 160 км/ч, созданный по заказу голландского железнодорожного оператора.

## ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ТМХ

В данном разделе представлен анализ основных показателей предприятий ТМХ с 2004 по 2005 гг. на основании аудированной консолидированной отчетности, составленной по российским стандартам бухгалтерского учета, а также приведены ожидаемые показатели на 2006 год.

### ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТМХ

Рост масштабов бизнеса, эффективности управления и контроль издержек привели к следующим положительным результатам 2005 года:

- Выручка увеличилась на 131,6% по сравнению с 2004 годом и составила 31,29 млрд. рублей.
- Валовая рентабельность составила 17,46% по сравнению с 10,51% в 2004 году.
- Рентабельность по EBITDA составила 8,63% по сравнению с 4,20% в 2004 году.
- Операционная рентабельность составила 10,23% по сравнению с 4,33% в 2004 году.
- Чистая прибыль составила 1,28 млрд. рублей, что более чем в 13 раз превышает прибыль за 2004 год, составлявшей 95 млн. рублей.

Ниже приводятся показатели консолидированного отчета о прибылях и убытках ТМХ за 2004-6м2006 гг.:

Показатель, в млн. рублей	2004	2005	6 мес 2006
Выручка	13 510	31 285	18 550
Себестоимость	(12 090)	(25 822)	(14 976)
Валовая прибыль	1 420	5 463	3 573
Коммерческие расходы	(172)	(925)	(524)
Управленческие расходы	(663)	(1 338)	(967)
Прочие операционные расходы	(2 046)	(2 200)	(1 021)
Прочие операционные доходы	2 064	1 976	861
Операционная прибыль	585	3 200	2 082
Процентные расходы	(279)	(984)	(766)
Финансовые доходы	58	282	262
Прибыль (убыток) до налогообложения	184	1 808	995
Расходы по налогу на прибыль	(96)	(446)	(292)
Чистая прибыль (убыток)	95	1 275	606
EBITDA	568	2 700	н/д

По итогам 2005 года ТМХ существенно увеличил размер прибыли и рентабельность по всем показателям за счет увеличения объема продаж и эффективными мерами по контролю за издержками.

Ниже приводятся показатели рентабельности ТМХ:

Показатель	2005	2004	Изменение
Валовая рентабельность	17,46%	10,51%	66.13%
Операционная рентабельность	10,23%	4,33%	136.26%
Рентабельность до налогообложения	5,78%	1,36%	325.00%
Чистая рентабельность	4,08%	0,70%	482.86%
Рентабельность EBITDA	8,63%	4,20%	105.48%

Суммарные активы ТМХ на 31 декабря 2005 года составили 29,13 млрд. рублей, увеличившись в течение 2005 года на 47,3%.

Внеоборотные активы по итогам 2005 года составили 6,38 млрд. рублей. Крупнейшей статьёй активов ТМХ являются основные средства, на которые пришлось 63% от всех активов. Оборотные активы ТМХ представлены запасами, которые составляют 47% активов, дебиторской задолженностью (30% активов) и краткосрочными инвестициями (15%). Ниже приводится структура активов ТМХ:



Показатель, в млн. рублей	2005	2004
Оборотные активы, в т.ч.	22 742	14 901
Денежные средства	710	733
Краткосрочные инвестиции	3 449	1 924
Дебиторская задолженность	6 791	5 588
Запасы	10 664	6 126
Внеоборотные активы, в т.ч.	6 384	4 868
Долгосрочные инвестиции	534	137
Основные средства	3 999	3 543
Деловая репутация	100	100
Отложенный налог на прибыль	83	23
Нематериальные активы	31	30
Активы всего	29 126	19 769

В структуре пассивов ТМХ по итогам 2005 года доля капитала составила 37%, а его объем составил 10,68 млрд. рублей. Доля долгосрочных обязательств, объем которых на конец 2005 года составил 3,09 млрд. рублей, составила 11% пассивов, а доля краткосрочных обязательств — 53% пассивов. Суммарный финансовый долг ТМХ по итогам 2005 года составил 11,17 млрд. рублей. Ниже приводится структура пассивов ТМХ:

Показатель, в млн. рублей	2004	2005
Краткосрочные обязательства, в т.ч.	8 068	15 363
Кредиторская задолженность	4 523	6 842
Займы и кредиты	4 523	8 385
Прочие обязательства	19	27
Долгосрочные обязательства, в т.ч.	2 679	3 087
Займы и кредиты	2 480	2 787
Отложенный налог на прибыль	78	240
Прочие обязательства	121	60
Капитал, в т.ч.	9 022	10 675
Уставный капитал	2 717	3 922
Добавочный капитал	2 736	1 903
Нераспределенная прибыль	3 554	4 785
Итого капитал и обязательства	19 769	29 126

Ниже приводятся некоторые показатели кредитоспособности ТМХ:

Показатель	2004	2005
Текущая ликвидность*	1,85х	1,48х
Срочная ликвидность**	1,09х	0,79х
Долг / капитал	0,65х	1,05х
Капитал / активы	0,46х	0,37х
<b>Показатель</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Долг / EBITDA	10,40х	4,14х
Выручка / долг	2,29х	2,80х

\* Рассчитывается как отношение оборотных активов к краткосрочным обязательствам.

\*\* Рассчитывается как отношение оборотных активов за минусом запасов к краткосрочным обязательствам.



### ПРОГНОЗ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТМХ

По итогам 2006 года Группа компаний ТМХ планирует получить выручку на уровне 55 млрд. рублей. Ожидается, что активы Группы на 31 декабря 2006 года составят около 44 млрд. рублей.

*Производство продукции предприятиями ТМХ в 2005 году и план на 2006 год*

<b>Выручка, в тыс. рублей</b>	<b>2005</b>	<b>2006П</b>	<b>Изменение</b>
Тверской вагоностроительный завод	10 552 133	13 837 361	31,13%
Демидовский машино-строительный завод	3 680 799	6 328 286	71,93%
Метровагонмаш	4 755 700	6 765 000	42,25%
Октябрьский электровагоно-ремонтный завод	566 656	852 660	50,47%
Центросвармаш	353 648	564 300	59,57%
Новочеркасский электро-возостроительный завод	5 363 287	7 776 728	45%
Брянский машиностроительный завод	4 728 527	6 920 185	46,35%
Пензадизельмаш	754 626	1 188 017	57,43%
Коломенский завод	5 515 875	7 172 859	30,04%
Бежицкий сталелитейный завод	1 940 144	2 078 663	7,14%
МСЗ	1 853 878	2 109 633	13,80%
ЗТО	218 920	278 575	27,25%
<b>Итого</b>	<b>40 284 193</b>	<b>55 872 267</b>	<b>38,70%</b>

**ПРИЛОЖЕНИЕ: КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ТМХ****Баланс**

<b>в млн. рублей</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>6 м 2006</b>
<b>ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>			
Нематериальные активы	30	31	0,4
Основные средства	3 543	3 999	3 750
Незавершенное строительство	808	1 174	1 385
Доходные вложения в материальные ценности	222	278	1 367
Долгосрочные финансовые вложения	137	534	5 747
Отложенные налоговые активы	23	83	71
Прочие внеоборотные активы	5	185	236
Деловая репутация	100	100	X
	4 868	6 384	12 556
<b>ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>			
Запасы	6 126	10 664	12 611
НДС	478	1 033	833
Дебиторская задолженность	5 588	6 791	8 505
Краткосрочные финансовые вложения	1 924	3 449	5 867
Денежные средства	733	710	1 013
Прочие оборотные активы	51	69	44
	14 901	22 742	28 923
<b>БАЛАНС</b>	<b>19 769</b>	<b>29 126</b>	<b>41 479</b>
<b>КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>			
Уставный капитал	2 717	3 922	3 560
Добавочный капитал	2 736	1 903	1 766
Резервный капитал	15	64	42
Нераспределенная прибыль	3 554	4 785	4 833
Целевое финансирование	-	1	1
	9 022	10 675	10 828
<b>ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Займы и кредиты	2 480	2 787	3 489
Прочие долгосрочные обязательства	121	60	59
Отложенные налоговые обязательства	78	240	331
	2 679	3 087	3 879
<b>КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Займы и кредиты	3 428	8 385	13 891
Кредиторская задолженность	4 523	6 842	12 842
Задолженность перед участниками по выплате доходов	15	12	
Доходы будущих периодов	12	10	9
Резервы предстоящих расходов	71	86	X
Прочие краткосрочные обязательства	19	27	126
	8 068	15 363	26 867
<b>БАЛАНС</b>	<b>19 769</b>	<b>29 126</b>	<b>41 479</b>

## Отчет о прибылях и убытках

<b>в млн. рублей</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>6м2006</b>
Выручка от продаж	13 510	31 285	18 550
Себестоимость проданных товаров, услуг	(12 090)	(25 822)	(14 976)
Валовая прибыль	1 420	5 463	3 573
Коммерческие расходы	(172)	(925)	(524)
Управленческие расходы	(663)	(1 338)	(967)
Прибыль (убыток) от продаж	585	3 200	2 082
Проценты к получению	58	282	262
Проценты к уплате	(279)	(984)	(766)
Доходы от участия в других организациях	1	-	0,5
Прочие операционные доходы	2 064	1 976	861
Прочие операционные расходы	(2 046)	(2 200)	(1 021)
Внереализационные доходы	199	468	243
Внереализационные расходы	(398)	(934)	(667)
Прибыль (убыток) до налогообложения	184	1 808	995
Текущий налог на прибыль	(96)	(446)	(292)
Чистая прибыль	95	1 275	606

# КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

## ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ»

**Андрей Петров**

Директор по корпоративным финансам

Телефон: (495) 744-70-93 (вн. 4150)

Email: a\_petrov@tmholding.ru

**Юрий Головин**

Директор департамента управления ресурсами

Телефон: (495) 744-70-93 (вн. 4124)

Email: y\_golovin@tmholding.ru

**Елена Санникова**

Начальник отдела фондовых ресурсов

Телефон: (495) 744-70-93 (вн. 4159)

Email: e\_sannikova@tmholding.ru

## АЛЬФА-БАНК

**Кузнецов Александр**

Директор по работе на долговом рынке капитала

Телефон: (495) 788-03-02

Email: akouznetsov@alfabank.ru

**Гороховская Ольга**

Вице-президент по работе на долговом рынке капитала

Телефон: (495) 786-48-77

Email: OGorohovskaya@alfabank.ru

**Панков Игорь**

Вице-президент по продажам

Телефон: (495) 786-48-92

Email: ipankov@alfabank.ru

**Корзан Владислав**

Вице-президент по продажам

Телефон: (495) 783-51-03

Email: vkorzan@alfabank.ru

**Паркина Ольга**

Менеджер по продажам

Телефон: (495) 785-74-09

Email: oparkina@alfabank.ru

**Мерлич Татьяна**

Аналитика

Телефон: (495) 786-48-97

Email: tmerlich@alfabank.ru

## ВТБ

**Игорь Пьянков**

Вице-президент, Начальник Управления клиентских операций на финансовых рынках

Телефон: (495) 775-71-07

Email: piankov@vtb.ru

**Алексей Коночкин**

Управляющий директор

Телефон: (495) 775-71-15

Email: konochkin@vtb.ru

**Кирилл Зарезов**

Начальник отдела продаж

Телефон: (495) 775-71-21

Email: zarezov@vtb.ru

**Тимур Быков**

Отдел продаж

Телефон: (495) 775-70-26

Email: tbikov@vtb.ru

**Сергей Харлампович**

Отдел продаж

Телефон: (495) 775-70-25

Email: kharlampovich@vtb.ru

**Алексей Лушин**

Синдикация

Телефон: (495) 775-71-13

Email: lushin@msk.vtb.ru

**Георгий Васильев**

Аналитика

Телефон: (495) 775-70-28

Email: gvasiliev@vtb.ru

## ТРАНСКРЕДИТБАНК

**Поляков Андрей Владимирович**

Начальник Отдела синдикации и продаж

Телефон: (495) 500-31-70

Email: bond@bnk.ru