

Информационный меморандум



Дальневосточная транспортная группа



Облигационный заем

1 000 000 000 рублей

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Настоящий информационный меморандум (далее – «Информационный меморандум») предоставляется исключительно в информационных целях и не является составной частью документов, подлежащих предоставлению в Федеральную службу по финансовым рынкам, в какие-либо иные государственные органы Российской Федерации или какого-либо иностранного государства в связи с регистрацией облигаций, описанных в настоящем документе (далее – «Облигации»).

Настоящий Информационный меморандум является информационным документом, позволяющим потенциальным инвесторам, кроме получения основной информации об условиях выпуска и размещения Облигаций, получить информацию об Эмитенте сверх минимального объема, раскрытие которого обязательно в соответствии с требованиями российского законодательства при выпуске облигаций, а также оценить риски, связанные с приобретением Облигаций. Полностью условия выпуска и размещения Облигаций содержатся в решении о выпуске и проспекте эмиссии ценных бумаг, которые подлежат регистрации Федеральной службой по финансовым рынкам. Каждому потенциальному инвестору рекомендуется ознакомиться с Решением о выпуске и Проспектом Облигаций.

Настоящий Информационный меморандум не является предложением о продаже или предложением о покупке Облигаций какому-либо лицу, либо лицам, либо неопределенному кругу лиц. Настоящий Информационный меморандум не является рекламой Облигаций, продажи или покупки Облигаций.

Ни Федеральная служба по финансовым рынкам, ни какой-либо иной государственный орган Российской Федерации или какого-либо иного государства не давал никаких рекомендаций, замечаний или комментариев по поводу приобретения Облигаций. Более того, никакие вышеуказанные органы не рассматривали настоящий документ, не оценивали его содержание, не подтверждали и не определяли его адекватность или точность.

Информационный меморандум составлен на основании информации, представленной Эмитентом. Ни Организаторы, ни какое-либо иное лицо, причастное к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, не проводили проверку точности и полноты информации, содержащейся в Информационном меморандуме, и не принимают на себя никакой ответственности в отношении объективности, точности и/или полноты всей и любой информации, содержащейся в Информационном меморандуме.

Информационный меморандум и любые документы, прилагаемые к нему или передаваемые вместе с ним, не следует рассматривать как рекомендацию Организаторов или какого-либо иного лица, причастного к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, по приобретению Облигаций. Любое лицо, принявшее настоящий Информационный меморандум, подтверждает, что такое лицо не полагалось на Организаторов или какое-либо иное лицо, причастное к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, в вопросе относительно полноты и точности Информационного меморандума и решения о приобретении Облигаций. Каждое лицо, принявшее настоящий Информационный меморандум, и/или принимающее решение относительно приобретения Облигаций, должно самостоятельно определить для себя значимость информации, содержащейся в Информационном меморандуме, провести свой собственный анализ финансового положения Эмитента и основных условий выпуска и размещения Облигаций на основе информации

содержащейся в Решении о выпуске и Проспекте Облигаций, опираться на самостоятельные исследования и иные проверки, которые сочтет необходимым провести.

Выполненный в настоящем Информационном меморандуме, если выполнен, пересчет из одних единиц в другие или из одной валюты в другую произведен исключительно для удобства потенциального инвестора. Ни Эмитент, ни Организаторы, ни какое-либо иное лицо, причастное к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, не делает заявлений о том, что указанные в настоящем Информационном меморандуме пересчитываемые суммы могли или могут в действительности быть пересчитаны по какому-либо определенному курсу или вообще могли или могут в действительности быть пересчитаны на какую-либо дату или период.

Ничто в настоящем Информационном меморандуме, равно как и сам факт его получения, не означает и не свидетельствует о наличии у Организаторов или какого-либо иного лица, причастного к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, обязательств по анализу финансовой и/или другой информации об Эмитенте или Облигациях, и/или предоставлению дополнительной информации, и/или обновлению информации, содержащейся в настоящем Информационном меморандуме. Сотрудники Организаторов или какого-либо иного лица, причастного к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, не уполномочены предоставлять информацию, относящуюся к Эмитенту и/или Облигациям, не содержащуюся в настоящем Информационном меморандуме.

ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ВЫПУСКА

Эмитент	ДВТГ-Финанс (ООО)
Поручительство	Дальневосточная транспортная группа (ОАО)
Дополнительное поручительство	Юрганз (ООО), Дальнефетранс (ООО)
Тип ценной бумаги	Неконвертируемые процентные документарные облигации на предъявителя серии 01, с обязательным централизованным хранением
Номер и дата государственной регистрации	4-01-36278-R от 05 июля 2007 года
Объем эмиссии	1 000 000 000 (один миллиард) рублей
Способ размещения	Открытая подписка, размещение с использованием системы торгов Фондовая биржа ММВБ (ЗАО)
Срок обращения	3 года (1 092 дня)
Оферта	1.5 года
Номинальная стоимость	1 000 (одна тысяча) рублей
Цена размещения	100% от номинала
Процентная ставка по купонам	Ставка первого купона определяется на конкурсе в дату начала размещения, ставки второго-третьего купонов равны ставке первого, ставки последующих купонов определяются Эмитентом
Продолжительность купонного периода	182 дня
Торговая площадка	ФБ ММВБ (ЗАО)
Депозитарий	НП Национальный депозитарный центр
Организаторы	ИК Ист Кэпитал (ООО) КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО)
Платежный агент	НП Национальный депозитарный центр

СОДЕРЖАНИЕ

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ.....	2
ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ВЫПУСКА	4
РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....	6
Описание отрасли	6
Текущее состояние.....	7
Факторы роста.....	10
Факторы инвестиционной привлекательности.....	13
ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ТРАСПОРТНАЯ ГРУППА	14
История.....	14
Миссия, цели, задачи и стратегия	15
Структура собственности	16
Структура и органы управления	17
Описание деятельности	18
Положение в отрасли.....	26
Перспективы и прогноз развития.....	27
КОМПАНИИ ДВТГ	30
Описание компаний	30
География деятельности.....	33
Структура взаимодействия компаний.....	33
ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДВТГ.....	35
Общая характеристика отчетности.....	35
Анализ структуры баланса	35
Баланс.....	41
Анализ отчета о прибылях и убытках	42
Анализ долговой нагрузки	44
КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ГРУППЫ ДВТГ.....	46
Консолидированный баланс на 31 декабря 2006 года.....	46
Консолидированный отчет о прибылях и убытках за 2006 год	47

РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Описание отрасли

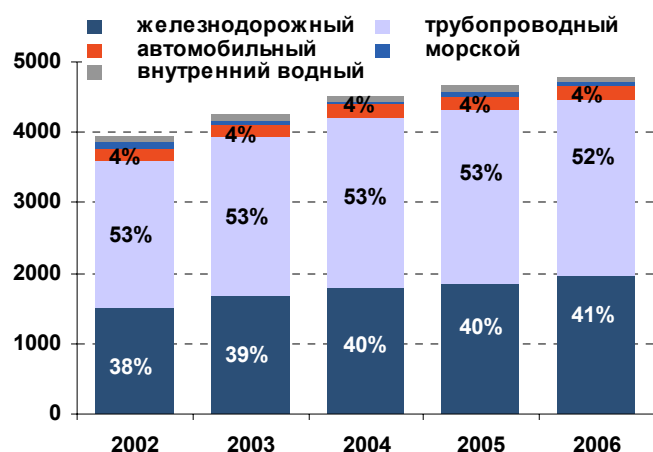
Транспортный комплекс является одной из важнейших инфраструктурных составляющих экономики любой страны. Для России, территория которой по своей площади является крупнейшей в мире, транспортная отрасль имеет первостепенное, стратегическое значение.

В последние годы, под влиянием ряда факторов, таких как развитие деятельности реального сектора экономики, развитие рынков товаров и услуг, увеличение объемов производства в основных грузообразующих отраслях, развитие мелкого и среднего бизнеса, а также сложившаяся благоприятная внешнеэкономическая конъюнктура по основным товарным позициям отечественного экспорта, наблюдается устойчивый рост совокупного грузооборота по всем видам транспорта. Транспорт стал одной из самых динамично развивающихся отраслей экономики России.

По данным Министерства транспорта РФ, в 2006 году рост объема грузовых перевозок составил 8.6% по сравнению с 2005 годом, грузооборота – 3.9%. Наибольший прирост грузооборота достигнут на автомобильном – 8.7% и железнодорожном транспорте – 4.8%. В 2006 году около 41% от суммарного грузооборота транспорта общего пользования выполнено железнодорожным транспортом (грузооборот в 2006 году составил 1 948 млрд. тонно-км.). Количество грузов, перевезенных по российским железным дорогам в 2006 году, составило 1 311 312 тыс. тонн (на 3% больше, чем в 2005 году). В рамках реализуемой федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)», к 2010 году грузооборот на железнодорожном транспорте должен составить 2 200 млрд. тонно-км.

Диаграмма

Динамика структуры грузооборота по видам транспорта общего пользования, млрд. тонно-км.



Источник: данные Госкомстат РФ

Диаграмма

Динамика грузооборота на железнодорожном транспорте в 2002-2006 гг., млрд. тонно-км.



*Изменение к значению предыдущего года

Источник: данные Госкомстат РФ

Российские железные дороги являются одной из крупнейших транспортных систем мира – их эксплуатационная длина составляет 85.5 тыс. км. По данному показателю Россия опережает Китай и уступает только США, эксплуатационная протяженность железнодорожных линий которых составляет 67.5 тыс. км. и 232.9 тыс. км., соответственно.

В долгосрочной перспективе железнодорожные перевозки останутся самым экономически эффективным способом транспортировки значительных по объемам стабильных потоков массовых грузов, доставляемых на средние и дальние расстояния.

Железнодорожный транспорт создает конкуренцию автомобильному и речному видам транспорта при выполнении грузоперевозок на средние расстояния. При перевозке нефтеналивных грузов – конкурирует с трубопроводным, морским и речным транспортом.

Российские железные дороги имеют возможность обеспечить значительный прирост перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов и эффективно использовать транзитный потенциал страны.

Повышение эффективности железнодорожного транспорта в ближайшем будущем будет определяться следующими основными факторами:

- Результатами реализации структурной реформы отрасли;
- Эффективностью тарифной политики в регулируемых государством естественно-монопольных секторах деятельности;
- Динамикой обновления основных производственных фондов отрасли;
- Темпами роста спроса на железнодорожные перевозки;
- Интенсивностью использования российских участков международных транспортных коридоров.

Текущее состояние

Реформирование отрасли

На сегодняшний день российская железнодорожная транспортная система представлена с одной стороны – в виде государственной корпорации ОАО «Российские железные дороги» (далее ОАО «РЖД»), занимающей монопольное положение в отрасли, с другой – частными компаниями-операторами, формирующими развивающуюся конкурентную среду в сегменте железнодорожных грузоперевозок.

В собственности ОАО «РЖД» находится вся инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования, ранее принадлежавшая предприятиям федерального железнодорожного транспорта.

С целью развития отрасли, создания рыночных условий и формирования конкурентной среды, государство осуществляет реформирование железнодорожной отрасли в рамках «Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте», утвержденной Правительством РФ в 2001 году.

В процессе структурного реформирования на рынке перевозок должны улучшиться условия для развития частных компаний, владеющих собственным парком грузовых вагонов. Реформа отрасли предусматривает выделение из состава ОАО «РЖД» компаний, осуществляющих дальние пассажирские и пригородные перевозки, грузовые перевозки специальным подвижным составом, услуги по ремонту технических средств и некоторые другие виды деятельности.

Целями структурной реформы являются:

- Создание конкурентной среды в отрасли железнодорожного транспорта;
- Повышение устойчивости работы, доступности, безопасности и качества предоставляемых услуг на железнодорожном транспорте;

- Формирование единой гармоничной транспортной системы страны;
- Снижение совокупных затрат на перевозки грузов;
- Удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом;
- Повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта и разработка новых механизмов привлечения средств для строительства и реконструкции объектов инфраструктуры общего пользования.

Таблица

Этапы реформирования железнодорожной отрасли

Период	Описание этапа
2001-2002 года	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Создание государственной монополии ОАО «РЖД» с одновременной передачей ей функций хозяйственного управления на железнодорожном транспорте; ▪ Введение в действие нового Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»; ▪ Разработка и утверждение основных нормативных актов, регулирующих деятельность на железнодорожном транспорте, в том числе стимулирующих недискриминационный доступ и развитие конкуренции в отрасли.
2003-2005 года	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Реорганизация ОАО «РЖД» с выделением в дочерние общества конкурентных направлений деятельности: дальние и пригородные пассажирские перевозки, грузовые перевозки, ремонтные подразделения, непрофильные виды деятельности; ▪ Развитие конкуренции в отрасли, в том числе за счет тарифного регулирования; ▪ Упорядочение функций органов государственной власти, осуществляющих контроль и регулирование отрасли.
2006-2010 года	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Развитие отрасли за счет привлеченных инвестиций, в том числе через эффективный вывод акций дочерних компаний ОАО «РЖД» на фондовый рынок; ▪ Обособление сегмента пассажирских перевозок путем создания Федеральной пассажирской компании; ▪ Создание операторских компаний на рынке железнодорожных грузоперевозок. При этом более 50% парка грузовых вагонов будет принадлежать частным компаниям.

Реализация первых этапов реформы привела к появлению на рынке довольно большого количества частных компаний-грузоперевозчиков, располагающих собственным парком подвижного состава, что послужило началом формирования конкурентного рынка железнодорожных перевозок.

На данный момент проходит третий этап, успешная реализация которого предполагает рост конкуренции в грузовых перевозках, выделение пассажирских перевозок как конкурентного сектора, постепенное прекращение перекрестного субсидирования. Всего к концу 2007 года планируется создание около 40 дочерних компаний ОАО «РЖД».

Тарифное регулирование

Развитию отрасли и формированию конкурентной среды поспособствовало введение нового Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного Постановлением ФЭК от 17.06.2003 года.

В соответствии с принятым прейскурантом, величина тарифа дифференцируется в зависимости от расстояния, рода груза, собственника подвижного состава и длины порожнего пробега. Для каждого из направлений существует свой тариф. Наиболее высокая ставка применяется при перевозке нефтепродуктов, черных и цветных металлов, товаров народного потребления.

Для компаний-собственников подвижного состава, введение нового прейскуранта является бесспорным преимуществом, так как структура тарифа сформирована таким образом, что окончательную величину ставки устанавливает оператор, регулируя в ней вагонную составляющую, другая составляющая – инфраструктурная, устанавливается прейскурантом. В результате, компании-перевозчики, использующие собственный парк вагонов, получают большее агентское вознаграждение и имеют возможность предлагать клиентам более гибкие, выгодные и самое главное конкурентные, по сравнению с ОАО «РЖД» цены на перевозку.

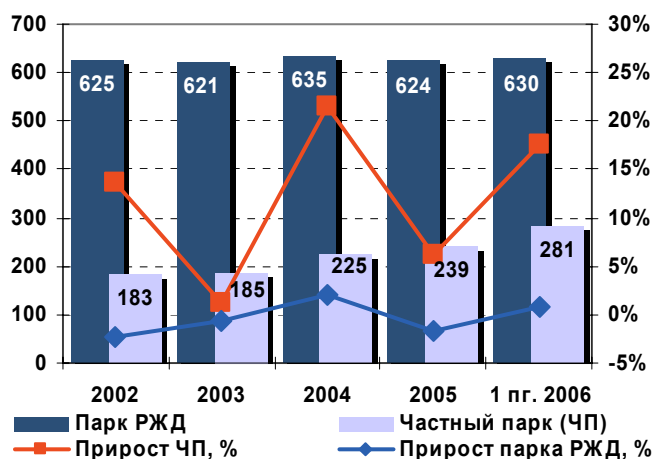
Таким образом, тарифное регулирование направлено на обеспечение равных экономических условий, способствует развитию конкуренции среди различных владельцев подвижного состава, а также стимулирует частные компании к наращиванию собственного парка подвижного состава.

Развитие частного сегмента отрасли

В настоящее время на сети железных дорог России действует около 2.5 тысяч собственников подвижного состава, крупнейшие из которых имеют от одной до нескольких тысяч вагонов, однако большая доля парка принадлежит компаниям-операторам, осуществляющим перевозки грузов с использованием собственного и арендуемого подвижного состава.

Диаграмма

Динамика увеличения парка вагонов независимых перевозчиков, тыс. ед.



Источник: данные ОАО «РЖД»

Диаграмма

Доля независимых перевозчиков в грузообороте по видам перевозимых грузов, %



Источник: данные ОАО «РЖД»

Большая часть вагонов находится в собственности компаний, владеющих более чем 1 000 вагонов. Данную группу формируют 57 организаций. По итогам 8 месяцев 2006 года, частным подвижным составом перевезено около 32.7% грузов. Для сравнения, в 2003 году данный показатель составлял

26.7%. В распоряжении операторских компаний в настоящее время находится около 330 тысяч грузовых вагонов или 36% общего парка подвижного состава на сети железных дорог.

Частные компании доминируют на рынке высокодоходных железнодорожных перевозок нефти, нефтепродуктов и химикатов, в частности, они контролируют свыше 60% парка цистерн, около 83% перевозок сырой нефти, в том числе на экспорт через российские порты – 88%, а через сухопутные приграничные переходы – 96%.

Стремительный рост подвижного состава независимых владельцев (только за 1 полугодие 2006 года прирост парка грузовых вагонов частных компаний составил к уровню 2005 года около 18%, против аналогичного показателя ОАО «РЖД» – 0.9%) ведет к демонополизации рынка железнодорожных перевозок.

В соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, предполагается выделение из ОАО «РЖД» двух грузовых компаний с равным разделением грузового парка ОАО «РЖД» между ними. Образование первой компании планируется осуществить до конца 2007 года, второй в 2009-2010 году.

После выделения первой грузовой компании, доля парка грузовых вагонов в собственности ОАО «РЖД» должна составлять менее 50%. В перспективе деятельность ОАО «РЖД» будет сконцентрирована на вагоноремонтных мощностях.

Факторы роста

Демонополизация отрасли

Появлению частного сегмента в отрасли поспособствовала реализуемая «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте», утвержденная Правительством РФ в 2001 году, направленная на создание конкурентного рынка железнодорожных перевозок, привлечение частного капитала для развития отрасли, в частности для обновления и пополнения парка подвижного состава, повышения эффективности перевозок и привлечения международных транспортных потоков в сети российских железных дорог.

Важной составляющей формирования эффективного конкурентного рынка на железнодорожном транспорте будет являться совершенствование тарифной политики. Введение в действие основного нормативного акта, регулирующего ценообразование в сегменте грузовых перевозок железнодорожным транспортом (Прейскурант №10-01) послужило стимулом к развитию перевозок, увеличению эффективности использования железнодорожной инфраструктуры и способствовало привлечению в отрасль частных транспортных компаний.

Для более эффективного развития рынка транспортных железнодорожных услуг, государственная политика в области тарифного регулирования исходит из необходимости реализации следующих целей:

- Долгосрочное планирование целевого уровня тарифов в условиях их государственного регулирования;
- Расширение сферы применения свободного ценообразования;
- Оперативное и гибкое регулирование тарифов в соответствии с изменением платежеспособного спроса в естественно-монопольном и потенциально-конкурентном сегментах;

- Эффективная ценовая конкуренция в сегментах высокоприбыльных железнодорожных перевозок с независимыми перевозчиками и операторами;
- Создание благоприятных экономических условий для роста объемов перевозок на основе методов государственного регулирования и прогнозируемости тарифов.

Также, одним из основных факторов развития конкуренции в отрасли является следующая ситуация: на данный момент износ основного парка ОАО «РЖД» составляет порядка 60% и динамики пополнения практически не наблюдается. Частные же компании высокими темпами наращивают свои активы в основном закупками новых вагонов, что в дальнейшем будет являться для них преимуществом, так как в условиях дефицита и старения имеющегося у ОАО «РЖД» парка, в условиях высоких расходов на эксплуатацию и ремонт, а также из-за низкой надежности подвижного состава, спрос на перевозки будет удовлетворяться в основном из предложения, формируемого частными перевозчиками.

Рост промышленного производства

Перевозки грузов железнодорожным транспортом – одна из ключевых составляющих экономики любой страны. Ежегодный рост объемов перевозок в 2000-2006 годах составлял от 1.5% до 7%.

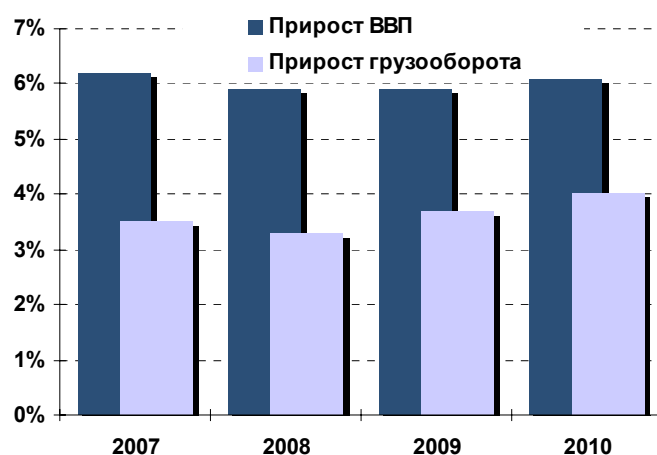
Непосредственное влияние на отрасль оказывают динамика развития и текущее состояние промышленных отраслей.

В рамках умеренно-оптимистического варианта долгосрочного прогноза Министерства экономического развития и торговли РФ (далее – «МЭРТ РФ») среднее значение ежегодного темпа роста ВВП планируются на уровне 6% до 2010 года.

Средний ежегодный рост грузооборота железнодорожного транспорта в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (2002-2010 годы) на период 2007-2010 года прогнозируется на уровне 3.6%, к 2010 году, данный показатель составит 4%.

Диаграмма

Прогноз изменения ВВП и грузооборота России, %.



Источник: данные Министерства транспорта РФ, МЭРТ РФ

Реализация транзитного потенциала

Одной из основополагающих задач развития отрасли является эффективное использование огромного транзитного потенциала, которым обладает Россия, в частности – Транссибирской железнодорожной магистрали (далее – «Транссиб»). Данная трасса является самой протяженной на планете и занимает около 11% от суммарной эксплуатационной длины российских железнодорожных путей. Транссиб проходит по территориям 13 областей, 4 краев, 2 республик, 1 автономной области и 1 автономного округа. Магистраль позволяет сэкономить время перевозки в среднем на 50% по сравнению с морскими перевозками.

Через магистраль проложено более 30 маршрутов следования контейнерных поездов как внутреннего, так и международного сообщения, по которым провозятся более 50% внешнеторговых

и транзитных грузов. Объемы перевозок по данной трассе постоянно растут – по данным ОАО «РЖД» ежегодный рост контейнерных перевозок составляет 30-35%.

Транссиб имеет все технические возможности, позволяющие осваивать объемы перевозок грузов до 100 миллионов тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне более 140 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию.

Транссиб является конкурентоспособным маршрутом перевозок с Запада на Восток. Важными странами импорта являются Китай и Япония.

Китайские грузы формируют наибольший удельный вес в общем объеме транзитных грузоперевозок. Объем перевозок в сообщении Россия – Китай за 2005 год составил 134,9 тысяч ДФЭ. Это на 11% больше, чем в 2004 году. В 2006 году динамика роста сохранилась – было перевезено 148,1 тыс. ДФЭ, что на 10% больше показателя 2005 года. В 2007 году также ожидается рост объемов на 10%. По прогнозам ОАО «РЖД» грузооборот между Россией и Китаем по железной дороге к 2010 году достигнет величины 40 млн. тонн ежегодно.

Диаграмма

Динамика транзитного грузооборота на российско-китайской границе, тыс. ДФЭ.



Источник: данные ОАО «ДВТГ», ОАО «РЖД»

Факторы инвестиционной привлекательности

- Стратегическая значимость отрасли;
- Эффективное регулирование и поддержка со стороны государства в рамках запланированных программ и проводимой реформы («Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года», «Стратегия развития транспорта РФ на период до 2010 года», Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России 2002-2010 годы» «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте»);
- Развивающийся конкурентоспособный рынок грузоперевозок железнодорожным транспортом;
- Постоянный рост спроса на грузоперевозки на фоне роста промышленности;
- Высокий транзитный потенциал отрасли;
- Железнодорожный транспорт является конкурентной альтернативой другим видам транспорта.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА

История

2000 г.	Начало формирования ДВТГ
	<ul style="list-style-type: none">Создание ООО «Дальнефеттранс» (далее – ООО «ДНТ») – компании, специализирующейся на перевозках нефтеналивных грузов;Создание ООО «Дальневосточная лестранссервисная компания» (далее – ООО «Дальлестранс», ООО «ДЛТ») – компании, специализирующейся на перевозках лесных грузов.
2001-2002 гг.	Формирование основных активов ДВТГ
	<ul style="list-style-type: none">Министерство путей сообщения присваивает статус операторов ООО «Дальлестранс» и ООО «Дальнефеттранс»;Создание ООО «Востоктранскомпани» (далее ООО «ВТК») – компании, специализирующейся на перевозке грузов в контейнерах и экспедиторской компании ООО «Востоктрансфрайт» (далее – ООО «ВТФ»);Создание ООО «Юрганз» – компании, осуществляющей закупки и управление подвижным составом;Формирование и активное наращивание собственного парка подвижного состава.
2003 г.	Структурирование бизнеса. Объединение компаний в единую Группу
	<ul style="list-style-type: none">Объединение компаний в Группу «Дальневосточная транспортная группа». Центром Группы становится вновь созданная компания – ОАО «Дальневосточная транспортная группа» (далее – ОАО «ДВТГ»).
2004-2006 гг.	Расширение деятельности на внутреннем и выход на международный рынок
	<ul style="list-style-type: none">Развитие филиальной сети: офисы и подразделения Группы располагаются в крупнейших городах России;Начало строительства грузового терминала Забайкальск-Маньчжурия на переходе российско-китайской границы;Учреждение ТОО «ДВТГ-Казахстан» – представительства Группы в г. Астана (Республика Казахстан);Открытие представительств в г. Тяньцзинь (Китайская Народная Республика), в г. Ташкенте (Республика Узбекистан), в г. Сеуле (Республика Корея) и в г. Лондоне (Англия);Приобретение 90% акций ОАО «Находкинский морской рыбный порт» (далее – ОАО «НМРП», «НМРП»).
2007 г.	Развитие собственной комплексной логистической инфраструктуры, обслуживающей маршруты Группы
	<ul style="list-style-type: none">Запуск грузового терминала в г. Ташкент, Республика Узбекистан;Запуск грузового терминала в г. Тучково, Московской области.

Миссия, цели, задачи и стратегия

Миссия

- Обеспечение максимальной доступности грузоперевозок железнодорожным транспортом;
- Создание конкурентоспособного предложения на рынке грузоперевозок за счет минимизации времени, стоимости доставки груза, а также оптимизации маршрута следования;
- Активное участие в развитии рынка железнодорожных грузоперевозок в условиях реформирования отрасли.

Стратегическая цель

Создание современного, конкурентоспособного транспортного холдинга, являющегося одним из крупнейших железнодорожных операторов России и имеющего значительные масштабы деятельности на транспортных рынках стран СНГ, Юго-Восточной Азии, Средней Азии и Восточной Европы.

Стратегическая задача на период до 2009 года

Достижение величины совокупного объема доходов от основной деятельности на уровне порядка 50.9 млрд. руб., за счет активного наращивания собственного парка подвижного состава, а также развития уже существующих и внедрения новых направлений перевозок, развития терминальных услуг, строительства и эксплуатации новых терминалов.

Цели на 2007 год

- Увеличение объемов контейнерных перевозок посредством развития ранее освоенных направлений и запуска новых ускоренных контейнерных поездов;
- Расширение собственного парка подвижного состава, в том числе пополнение парка полувагонов, приобретение новых фитинговых длиннобазных платформ для перевозки контейнеров, закупка локомотивов и автомобилевозов;
- Развитие и модернизация Находкинского морского рыбного порта, дающего ДВТГ рост портфеля заказов на контейнерные перевозки и перевалку автомобилей;
- Реализация программ, направленных на развитие логистической инфраструктуры – строительство и эффективное использование собственных грузовых терминалов.

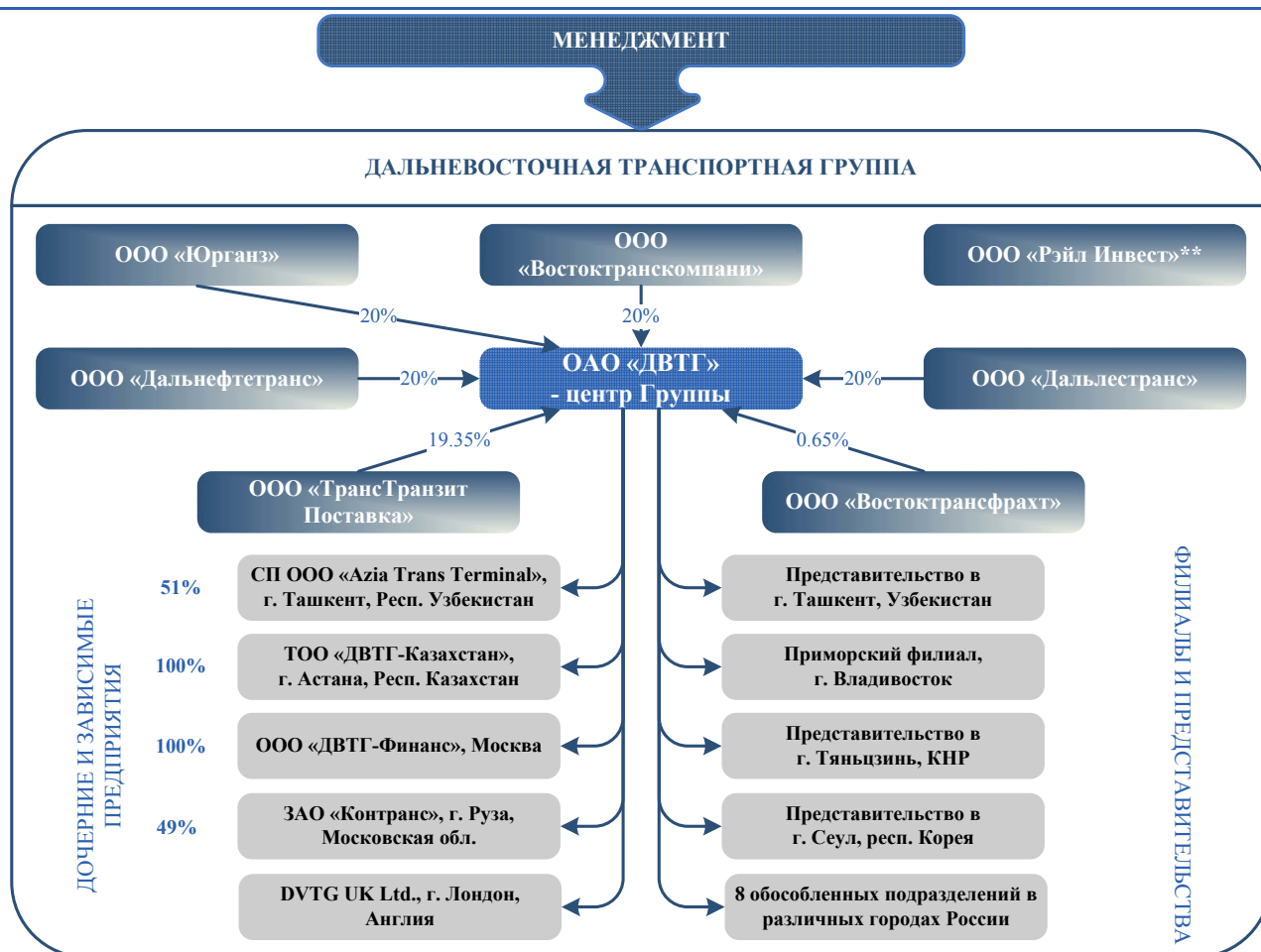
Структура собственности

«Дальневосточная транспортная группа» (далее – «ДВТГ», «Группа», «Группа компаний») – одна из крупнейших транспортно-экспедиторских компаний в России. Группа объединяет предприятия, осуществляющие перевозки наливных, контейнерных, навалочных и генеральных грузов на внутреннем и международном рынках собственным и арендуемым подвижным составом.

ДВТГ – организация с «развернутой» структурой собственности, где акционерный капитал компании ОАО «ДВТГ», являющейся центром Группы, распределен среди компаний, входящих в Группу.

Диаграмма

Структура собственности ДВТГ*



* В структуре не указан ОАО «НМРП», т.к. право собственности на 78% акций порта, как планируется, перейдет Группе во 2 кв. 2007 года. В настоящее время около 12% акций порта принадлежат ООО «Рэйл Инвест».

** ООО «Рэйл Инвест» не является акционером ОАО «ДВТГ», однако входит в Группу, т.к. доли предприятия находятся в собственности менеджмента и близких к менеджменту физических лиц.

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

В планы ДВТГ входит формирование новой структуры до конца 2007 года. Целевая структура будет иметь вид холдинга, в котором доли компаний, входящих в Группу и все основные активы, будут консолидированы холдинговой компанией – ОАО «ДВТГ».

Структура и органы управления

Структура управления

Управление внутри ДВТГ осуществляется посредством долевого участия менеджмента и близких к менеджменту физических лиц в уставных капиталах организаций, входящих в Группу, а также за счет текущего управления их деятельностью.

Органы управления

В соответствии с Уставом ОАО «ДВТГ», органами управления компании являются:

- Высший исполнительный орган ОАО «ДВТГ» – общее собрание акционеров;
- Общее управление деятельностью ОАО «ДВТГ» осуществляется Советом директоров;
- Текущее управление ОАО «ДВТГ» осуществляется Единоличным исполнительным органом – Генеральным директором.

Таблица

Совет директоров и высший менеджмент ДВТГ

		Фамилия, Имя, Отчество	Дата рождения	Должность
Высший менеджмент Группы ДВТГ	Совет директоров ОАО «ДВТГ»	Паршина Раиса Николаевна	1960	Председатель Совета директоров ОАО «ДВТГ» Член Совета директоров ОАО «Находкинский морской рыбный порт»
		Желудков Александр Викторович	1966	Генеральный директор ОАО «ДВТГ» Член Совета директоров ЗАО «Контранс»
		Осипов Андрей Николаевич	1965	Генеральный директор ООО «Дальнефеттранс»
		Гришко Татьяна Михайловна	1955	Заместитель Генерального директора по контейнерным перевозкам ОАО «ДВТГ» Член Совета директоров ЗАО «Контранс» Член Совета директоров ОАО «Находкинский морской рыбный порт»
		Головко Алексей Борисович	1960	Генеральный директор ООО «Востоктранскомпани» Генеральный директор ООО «Дальлестранс»
		Резер Семен Моисеевич	1928	Заведующий отделом транспорта ВИНТИТИ РАН. Академик Российской академии транспорта
		Трушенко Антонина Васильевна	1958	Заместитель генерального директора по экономическим вопросам ОАО «ДВТГ»
		Розова Елена Александровна	1962	Генеральный директор ООО «Востоктрансфракт»
		Гусакова Лина Максимовна	1936	Генеральный директор ООО «Юрганз»
		Гугля Николай Васильевич	1937	Генеральный директор ООО «Рэйл Инвест»

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Описание деятельности

«Дальневосточная транспортная группа» – динамично-развивающаяся транспортно-экспедиторская организация, занимающая лидирующие позиции в железнодорожном сегменте транспортного рынка России. Группой осуществляются перевозки наливных, контейнерных, навалочных и генеральных грузов на внутренних и международных маршрутах.

Основными направлениями деятельности ДВТГ являются:

- Транспортно-экспедиторское обслуживание внутрироссийских, экспортно-импортных и транзитных грузов в собственном и арендованном подвижном составе;
- Оказание операторских услуг железнодорожного подвижного состава;
- Осуществление мультимодальных контейнерных перевозок;
- Логистические разработки с целью оптимизации времени доставки и обработки грузопотоков, а также усовершенствование схем перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов;
- Терминальное обслуживание собственных грузов и грузов сторонних клиентов.

Операторские услуги

Оказание операторских услуг является основным направлением деятельности, формирующим более 90% совокупных доходов Группы. По итогам 2006 года, в рамках агентской и операторской деятельности ДВТГ осуществило перевозку 20 292 тыс. тонн различных грузов.

Наибольший удельный вес в общем объеме перевезённых грузов составляют нефтепродукты – наиболее высокодоходный сегмент в секторе железнодорожных грузоперевозок. Группа осуществляет перевозку нефтепродуктов в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Диаграмма

Динамика объемов повагонных перевозок и грузов в контейнерах ДВТГ в 2003-2006 гг.



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Диаграмма

Структура выручки ДВТГ по видам перевезенных грузов в 2006 г., %



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Основными клиентами Группы являются такие крупнейшие российские, корейские, китайские и европейские компании, как ОАО «НК «Роснефть» и её дочерние предприятия, ОАО «НК Лукойл», ОАО «Выксунский металлургический завод» (входит в «Объединенную металлургическую компанию»), ООО «Хабаровскнефть», ОАО «Хабаровская топливная компания» (входит в ГК

«Тарансбункер»), ОАО «Новая перевозочная компания», ОАО «Мечел», ОАО «Русал», ОАО «Евразходниг», ОАО «НТМК» (Нижнетагильский металлургический комбинат), ОАО «Якутуголь», ОАО «Тулачермет», «Sinotrans», «China Rail», «PetroChina», «Woojin», «Green Logistics», «НММ», «Pantos Logistics», «Alt-Finland», «LG», «Samsung», «DHL», «Kuennel Nagel», «John Nurminen».

Контейнерные перевозки

Развитие контейнерных перевозок является приоритетным направлением деятельности ДВТГ. В 2006 году перевезено 70.3 тыс. ДФЭ, что превышает аналогичное значение предыдущего года более чем в два раза. Стремительный рост данного показателя объясняется тем, что ДВТГ активно наращивает парк подвижного состава и использует при разработке и выборе маршрутов следования своих составов Транссибирскую железнодорожную магистраль – самый быстрый и эффективный транспортный коридор из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу.

С 2003 года Группа реализует программу организации и создания ускоренных контейнерных поездов, маршруты следования которых в настоящее время охватывают территории от Китая и Средней Азии до Финляндии. ДВТГ является первопроходцем в освоении данной технологии.

На данный момент функционируют 12 ускоренных контейнерных поездов ДВТГ:

Таблица

Ускоренные контейнерные поезда ДВТГ

Маршрут	Время в пути ускоренного поезда, дней	Обычное время прохождения, дней
Находка-Восточная - Алма-Аты (Казахстан)	9	14-15
Находка-Восточная - Москва	12	17-18
Находка-Восточная - Бусловская (Финляндия)	12	16-17
Находка-Восточная - Брест (Беларусь)/Малашевичи (Польша)	13	18-19
Находка-Восточная - Чоп (Украина)/Чиерна над Тиссоу (Словакия)	16	21-22
Забайкальск - Бусловская (Финляндия)	12	17-22
Забайкальск - Алматы (Казахстан)	12	17-22
Забайкальск - Москва	11	16-17
Забайкальск - Брест (Беларусь)/Малашевичи (Польша)	14	19-20
Забайкальск - Чоп (Украина)/Чиерна над Тиссоу (Словакия)	16	21-22
Восточный-Кунцево-2	10.5	15-16
Рижская – Находка-Восточная	9.5	14-15

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

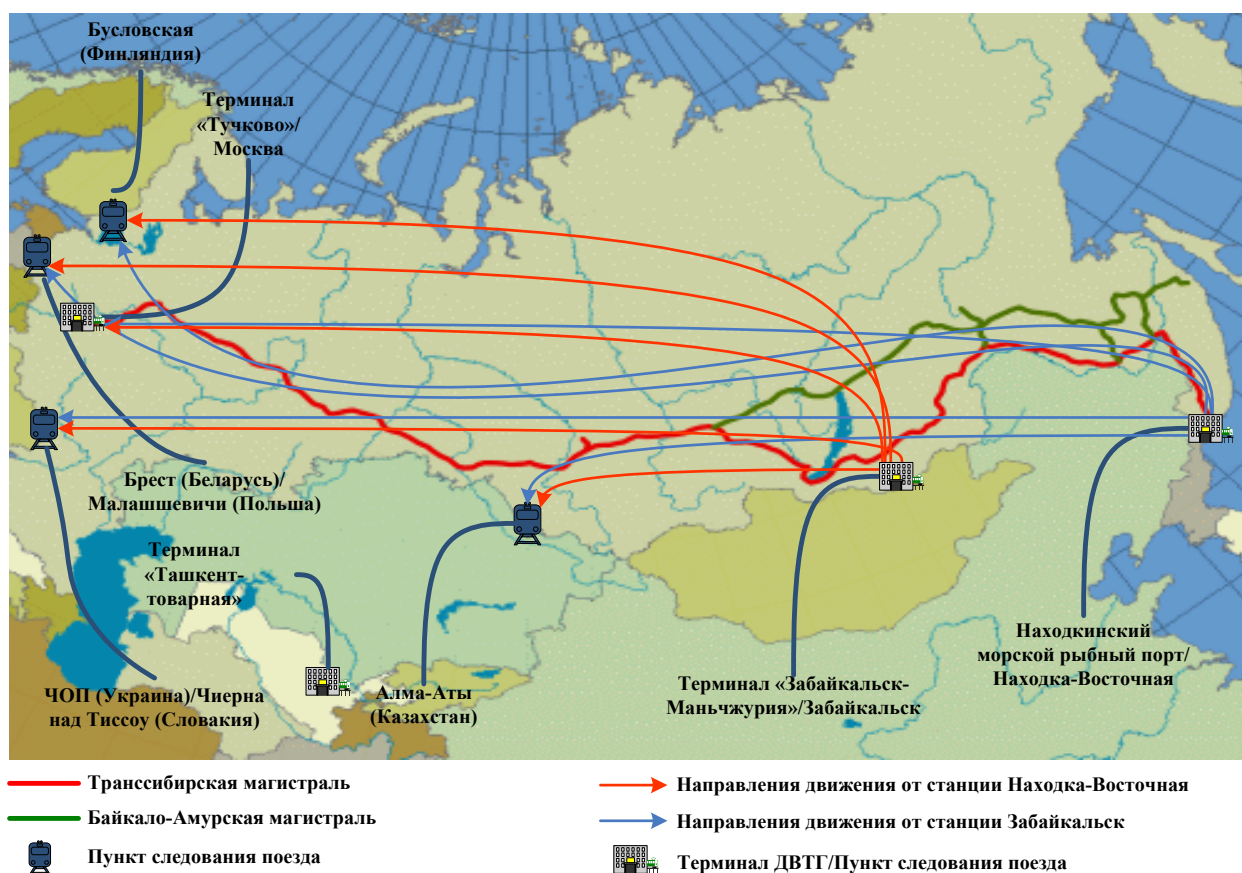
Преимущества использования ДВТГ ускоренных контейнерных поездов на Транссибирской магистрали и необходимость развития данного направления обусловлены следующими факторами:

- Применение упрощенного порядка погранично-таможенных процедур (например, оформление всего груза по единой железнодорожной накладной и единой таможенной декларации);
- Использование специального графика движения, сокращающего время и снижающего стоимость перевозки груза;
- В условиях растущего транзитного грузопотока по Транссибу, объем перевозок Группы будет постоянно увеличиваться;

- Государством и Федеральной службой по тарифам проводится работа по постепенному сокращению разрыва уровней тарифов на перевозки грузов в направлении российских портов и пограничных передаточных станций Российской Федерации. Проводимая тарифная политика предполагает дифференциацию индексации тарифов на перевозки грузов в зависимости от вида сообщения, что снижает перераспределение грузопотоков, следующих в направлении пограничных передаточных станций и на российские порты;
- ДВТГ имеет гарантии от крупных азиатских (LG Electronics) и европейских грузоотправителей (DHL, Green Logistic, Kuennel Nagel, John Nurminenn) о предоставлении грузов, тем самым повышая эффективность перевозок за счет снижения затрат на порожний пробег подвижного состава.

Диаграмма

Карта движения ускоренных контейнерных поездов и расположение грузовых терминалов ДВТГ



Источник: данные ОАО «ДВТГ», Свободная энциклопедия Википедия

Терминальное обслуживание

Для повышения качества и уровня предоставляемых услуг ДВТГ активно развивает собственную транспортную инфраструктуру за счет строительства и эксплуатации собственных грузовых терминалов.

Наличие терминалов на основных маршрутах позволяет Группе обслуживать возрастающий транзитный грузопоток, а клиентам снижать свои издержки на складирование, терминальные операции и таможенное оформление.

В настоящее время ДВТГ эксплуатируются 2 терминала – в г. Ташкент (Республика Узбекистан) и в г. Тучково (Московская область). На стадии окончания строительства находится грузовой терминал, обслуживающий перевозку грузов через станцию Забайкальск. Также в планах Группы – реализация проекта по модернизации и реконструкции Находкинского морского рыбного порта.

Терминал в г. Ташкент (Республика Узбекистан). Открытие терминала состоялось 15 мая 2007 года. Оператором выступает совместное российско-узбекское предприятие Azia Trans Terminal, учрежденное ОАО «ДВТГ» (доля участия – 51%) и транспортно-экспедиторской компанией ОАО «Узжелдорконтейнер» (доля участия – 49%).

Терминал, площадью 42 250 м² расположен в центре города Ташкент, что создает удобство для многих предприятий и компаний. Совместное предприятие осуществляет полный сервис по обслуживанию клиентов и оказывает стационарные и транспортные услуги на базе контейнерной площадки «Ташкент-Товарная». До конца 2007 года Группой планируется обработка 3 200 контейнеров на базе данного терминала, а к 2008 году – 17 700 контейнеров.

Терминал «Тучково» (Московская область). Открытие терминала состоялось 5 июня 2007 года. Оператором выступает совместное предприятие ЗАО «Контранс», учрежденное ОАО «ДВТГ» (доля участия – 49%) и российским представительством ведущей транспортной компании Южной Кореи – Pantos Logistics (доля участия – 51%). Терминал расположен на площади 9 гектаров в г. Тучково, Московской области.

Целью постройки является обслуживание контейнерных грузов завода LG Electronics Inc., расположенного в непосредственной близости от терминала, а также других компаний.

Ежемесячная расчетная мощность терминала «Тучково» составит 5 600 ДФЭ в 2007 году, а к 2010 году планируется довести данный показатель до уровня 33 600 ДФЭ.

Преимуществами данного терминала являются:

- Расположение на Транссибирской магистрали и в непосредственной близости от г. Москва (около 70 км от центра города);
- Оснащенность всеми необходимыми современными средствами погрузки/выгрузки и складирования контейнеров (например, время погрузки состава из 60 платформ занимает в среднем 2-3 часа);
- Терминал является одним из крупнейших транспортных инфраструктурных объектов Подмосковья.

Терминальный комплекс «Забайкальск-Маньчжурия». Запуск терминала, площадью 11.5 гектаров, планируется во втором полугодии 2007 года. Целью создания терминала является обработка контейнерных и лесных грузов. Мощность терминала к 2009 году составит 50 000 ДФЭ и 65 000 м³ лесных грузов ежегодно.

Преимуществами терминала «Забайкальск-Маньчжурия» являются:



- Терминал находится в непосредственной близости от российско-китайской границы (около 2 км);
- Терминал является одним из крупнейших сухопутных железнодорожных контейнерных терминалов на границе;
- Станция Забайкальск является крупнейшим пропускным пунктом из пограничных переходов и портов России, обслуживающих грузопоток между Россией и Китаем;
- Терминал снабжен всеми необходимыми средствами и имеет железнодорожные пути, электросети, инженерные коммуникации, на территории расположены складские и офисные помещения.

Находкинский морской рыбный порт. В 2007 году планируется завершить процесс приобретения пакета 90% акций ОАО «Находкинский морской рыбный порт».

В приоритетные планы ДВТГ входит модернизация и техническое переоснащение НМРП с дальнейшим перепрофилированием порта в крупный грузовой терминал. Планируется поэтапное увеличение мощности порта в течение трех лет с 1.1 млн. тонн до 2.8 млн. тонн грузов ежегодно, в том числе за счет увеличения объемов перевалки автомобилей с 1 000 до 6 000 штук в год и ежемесячной обработки контейнерных грузов до 25 000 ДФЭ.



Основными назначениями деятельности порта в дальнейшем будут:

- Обработка лесных грузов;
- Обработка металлических грузов;
- Перевалка автомобилей;
- Контейнерный терминал.

Преимущества портового терминала:

- Расположение в одном из крупнейших городов-портов России – городе Находка, который является основным связующим звеном в обслуживании возрастающих экспортно-импортных грузопотоков между Россией и восточными странами;
- Навигация в порту осуществляется круглый год;
- Площадь порта составляет 324 100 м², что позволяет осуществлять складирование и беспрепятственную обработку большого количества грузов;
- Наличие необходимого оборудования для обслуживания различных видов грузов, в том числе 33 портовых крана различной грузоподъемности;
- Транспортировка грузов на территории порта осуществляется тремя собственными тепловозами серии ТЭМ2;
- Наличие 9 причалов общей протяженностью 1 276 метров, к каждому из которых имеются подъездные пути и дороги;
- Подъездные пути порта выходят непосредственно на Транссибирскую железнодорожную магистраль.

Подвижной состав

В настоящее время, частные транспортные компании, обладающие собственным парком подвижного состава, формируют конкурентную среду на рынке железнодорожных грузоперевозок. Положение компании-грузоперевозчика в отрасли определяется, главным образом, наличием и динамикой наращивания основного производственного актива – подвижного состава.

Группа компаний ДВТГ является одним из активных участников рынка железнодорожных грузоперевозок и удерживает на нем лидирующие позиции. Активное наращивание парка подвижного состава Группа осуществляет с 2003 года. На конец 1 полугодия 2007 года численность парка ДВТГ в оперативном управлении составила более 10 тысяч единиц, в том числе:

- Цистерны для перевозки нефти и нефтеналивных грузов;
- Полувагоны;
- Платформы для перевозки леса (ЛП) и фитинговые платформы (ФП);
- Контейнеры различной вместимости;
- Собственные локомотивы.

Диаграмма

Структура парка ДВТГ в оперативном управлении по типам на конец 1 пг. 2007 г., %



Диаграмма

Структура парка ДВТГ по форме собственности на конец 1 пг. 2007 г., %



Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

По состоянию на конец 1 полугодия 2007 года около 6.9% всего подвижного состава находится в лизинге, порядка 51% – арендуется, в том числе в аренде с правом выкупа – 23%, 42% – находятся в собственности.

Наибольший удельный вес в структуре парка занимают цистерны для перевозки наливных грузов (доля составляет – 62.4%) и универсальные полувагоны (доля составляет - 28.9%), оставшаяся часть приходится на фитинговые платформы и платформы для перевозки лесных грузов.

В 2005-2006 годах ДВТГ были закуплены грузовые контейнеры в количестве 550 штук, в том числе 400 сорокафутовых и 150 двадцатифутовых. Всего в управлении Группы находится 2 450 контейнеров, из которых 730 штук – сорокафутовые, 1 720 штук – двадцатифутовые.

Часть перевозок ДВТГ осуществляется собственными поездными формированиями, то есть составами, состоящими из собственных локомотива и вагонов. В рамках развития данного направления, в 2006 году были приобретены:

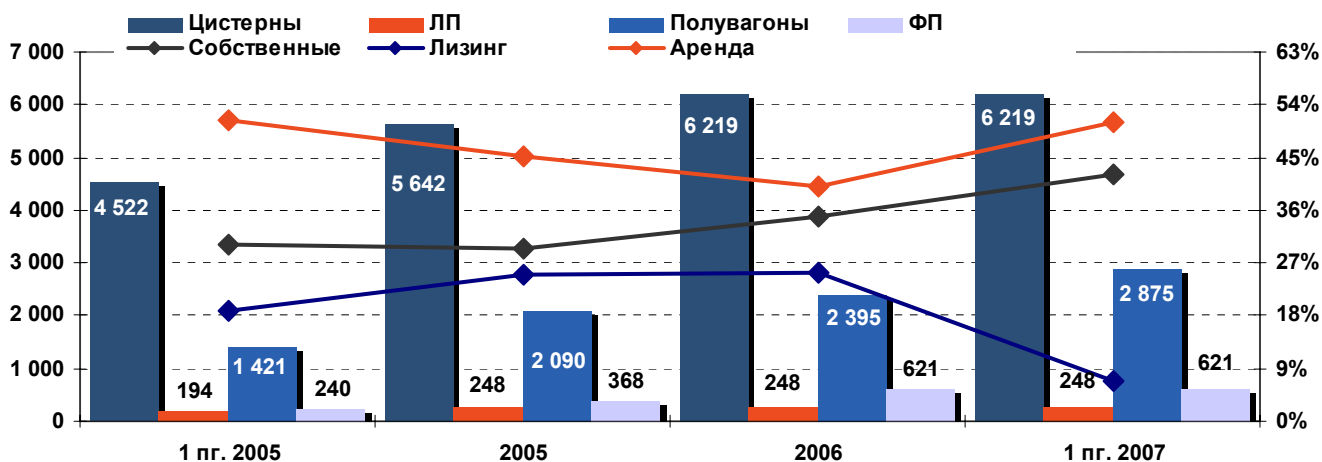
- 2 магистральных локомотива серии ЗТЭ10МК – осуществляют перевозочную деятельность на участке Нерюнги-Грузовая-Алдан, принадлежащем ОАО АК «Железные дороги Якутии». Локомотивы переданы в аренду данной компании;
- 1 маневровый тепловоз серии ТГМ23 – осуществляет подачу и уборку цистерн на промывочно-пропарную станцию (принадлежащую ООО «Дальнефетранс»);

- 3 маневровых локомотива серии ТЭМ2 – осуществляют внутрипортовые операции по выгрузке и погрузке вагонов исключительно на территории НМРП.

С целью увеличения объема перевозок и улучшения качества обслуживания, ДВТГ активно пополняет парк собственного подвижного состава. Группа приобретает новые вагоны, включая универсальные полувагоны, крытые вагоны, фитинговые платформы.

Диаграмма

Динамика пополнения (единиц) и структуры (%) парка в оперативном управлении ДВТГ*



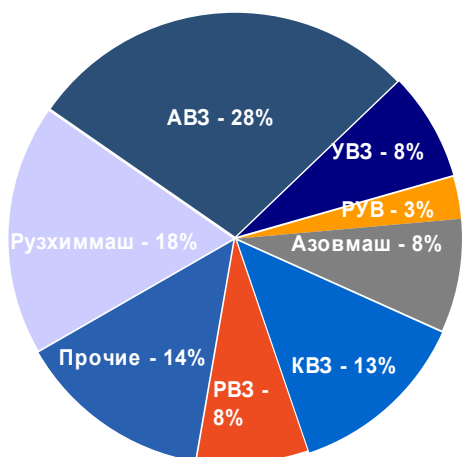
*без учета контейнеров и локомотивов, принадлежащих Группе

Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

В рамках развития одного из приоритетных направлений деятельности – контейнерных перевозок, наибольшее внимание уделяется пополнению парка фитинговых платформ для перевозки контейнеров, в том числе длиннобазных. В 2006 году увеличение парка платформ ДВТГ составило 69% по сравнению с 2005 годом.

Диаграмма

Крупнейшие поставщики подвижного состава ДВТГ по объему поставок в 2006 г., %



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Диаграмма

Структура портфеля лизинговых контрактов ДВТГ на 1 января 2007 г., %



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Основными поставщиками подвижного состава для Группы являются ОАО «Алтайвагонзавод» (далее - «АВЗ»), ОАО «Крюковский вагоностроительный завод» (далее – «КВЗ»), ОАО «Азовмаш», ОАО «Рухиммаш», ПО ФГУП «Уральский вагоностроительный завод» (далее – «УВЗ»), ЗАО «Торговый Дом «Русукрвагон» (далее – «РУВ»), ОАО «Рославльский вагоностроительный завод» (далее «РВЗ»). В части приобретения вагонов в лизинг, ДВТГ сотрудничает с крупнейшими лизинговыми компаниями России: ЗАО «Клиентская лизинговая компания» (далее – «КЛК»), ООО «Альфа-лизинг», ООО «Голдлайн», ООО «Лизингпромхолд», ЗАО «ВКМ-Лизинг», ЛК «Уралсиб», ООО «Инпромлизинг».

Железнодорожный подвижной состав – высоколиквидный актив, средний срок службы которого составляет около 25 лет. Покупка вагонов является выгодным приобретением для компании-перевозчика, так как данный вид производственных активов постоянно дорожает.

Таблица

Оценка рыночной стоимости собственного парка подвижного состава ДВТГ по состоянию на конец 1 кв. 2007 года, тыс. руб.

Наименование	Модель	Количество, ед. на 01.01.07	Балансовая стоимость на 01.01.07	Рыночная стоимость за ед.*	Рыночная стоимость**	Прирост, %
Вагон-цистерна	15-150	31	13 508	1 178	30 215	123.7%
Вагон-цистерна	15-1210А	43	43 460	1 320	52 219	20.2%
Вагон-цистерна	15-289	450	367 213	1 135	434 449	18.3%
Вагон-цистерна	15-5103	209	96 861	1 178	201 566	108.1%
Вагон-цистерна	15-1566	3	945	1 100	2 727	188.6%
Вагон-цистерна	15-9104	145	132 465	1 000	135 026	1.9%
Платформа	13-7024	33	39 954	1 508	48 766	22.1%
Платформа	13-1223	120	134 696	1 250	146 532	8.8%
Платформа	13-2114К	70	57 130	1 325	83 125	45.5%
Платформа	13-2116	125	118 339	1 400	159 592	34.9%
Платформа	13-2118	50	59 175	1 650	77 532	31.0%
Платформа	13-2114	10	4 590	1 325	10 466	128.0%
Платформа	13-401	138	38 758	1 118	135 185	248.8%
Платформа	13-4012	120	42 384	1 118	119 290	181.5%
Полувагон	12-296	200	162 049	1 230	218 010	34.5%
Полувагон	12-296-01	125	117 500	1 230	148 611	26.5%
Полувагон	12-132	312	307 188	1 144	326 409	6.3%
Цистерна	15-1213	70	61 746	1 350	82 519	33.6%
Цистерна	15-1547-03	450	416 732	1 248	530 933	27.4%
Цистерна	15-1443-06	160	128 431	1 041	156 617	22.0%
Цистерна	15-740	92	78 404	1 300	102 631	30.9%
Цистерна	15-1210-01	100	115 359	1 320	119 082	3.2%

* Рыночная стоимость новой единицы без учета НДС по состоянию на конец 1 кв. 2007 г.

** Оценка рыночной стоимости собственного парка подвижного состава (далее – «ПС») ДВТГ по состоянию на конец 1 кв. 2007г. Расчет произведен исходя из рыночной стоимости 1 новой единицы ПС за минусом начисленной амортизации. Начисленная амортизация рассчитывалась линейным способом на срок, прошедший с даты постановки единицы ПС на баланс ДВТГ по 01.07.07 и при условии среднего срока службы 1 ед. ПС – 25 лет.

Источник: данные ОАО «ДВТГ», данные открытых источников, расчеты КИТ Финанс

Положение в отрасли

ДВТГ – активный участник рынка железнодорожных перевозок. Компании Группы являются членами различных ассоциаций, Координационного Совета по Транссибирским перевозкам и Евроазиатского Транспортного Союза. За относительно короткий период с момента своего становления и до настоящего времени, Группе удалось занять значительные доли в некоторых сегментах рынка железнодорожных грузоперевозок.

ДВТГ занимает 6.2% российского рынка нефтеперевозок (37% в Дальневосточном и 14% в Северо-Кавказском регионе), 15% грузоперевозок по Транссибирской магистрали и 5% российского рынка контейнерных перевозок.

На данный момент ДВТГ занимает лидирующие позиции не только в своем сегменте, но и является одной из крупнейших среди частных компаний России:

- В рейтинге 400 крупнейших компаний России, подготовленном независимым рейтинговым агентством «Эксперт РА», по показателю объемов реализации за 2006 год, ДВТГ занимает второе место среди частных железнодорожных грузоперевозчиков (первое место занимает ОАО «Северстальтранс»);
- В рейтинге 200 крупнейших частных компаний России, подготовленном российским изданием журнала Forbes, ДВТГ, по итогам 2006 года, входит в первую сотню (в 2005 году Группа занимала 116 место).

В настоящее время, на рынке железнодорожных грузоперевозок, свою деятельность осуществляет большое количество частных компаний-операторов, крупнейшие из которых имеют в своем активе от одной до нескольких тысяч вагонов. Данные компании по характеру организации своей деятельности делятся на два типа. Первый тип – так называемые кэптивны компании, которые служат своего рода перевозочным сервисом для создавших их крупных промышленных и добывающих предприятий. Ко второй группе относятся частные независимые операторы, охват деятельности которых не замыкается на одном клиенте и узкой географии перевозок. ДВТГ относится ко второму типу компаний.

Среди множества сформировавшихся транспортных компаний, создающих конкуренцию в отрасли, ДВТГ входит в десятку крупнейших. Основными факторами, позволяющими Группе прочно удерживаться среди лидеров, являются:

- Диверсификация перевозимых грузов за счет наполнения своих основных активов разнообразным подвижным составом;
- Осуществление деятельности на Транссибирской магистрали, в частности активное использование технологии ускоренных контейнерных поездов;
- Широкая география деятельности, позволяющая осуществлять контроль за доставкой грузов не только на внутреннем, но и международных рынках.

Основными конкурентами ДВТГ являются компании, оперирующие более чем 5 000 единиц подвижного состава, крупнейшими из которых являются: «ЮКОС-Транссервис» (16 тыс. ед.), ОТЭКО (15 тыс. ед.), «Трансгарант» (12 тыс. ед.), «Евросиб СПб-Транспортные системы» (11 тыс. ед.). Лидером отрасли среди частных компаний является «Новая перевозочная компания», основные производственные активы которой сформированы из 23 тыс. собственных и арендованных вагонов. ДВТГ, имея в управлении более 10 000 единиц подвижного состава, занимает 7 место на рынке и около 2% рынка железнодорожных грузоперевозок России.

Перспективы и прогноз развития

Подвижной состав и объемы перевозок

До конца 2009 года, Группа планирует закупить порядка 15 000 единиц различного подвижного состава, в том числе:

- 7 000 штук универсальных полувагонов и крытых вагонов с целью развития перевозок различных категорий насыпных грузов;
- 8 000 единиц фитинговых платформ, в том числе и новых длиннобазных (в дальнейшем, одним из главных направлений деятельности Группы будут контейнерные перевозки).

Диаграмма

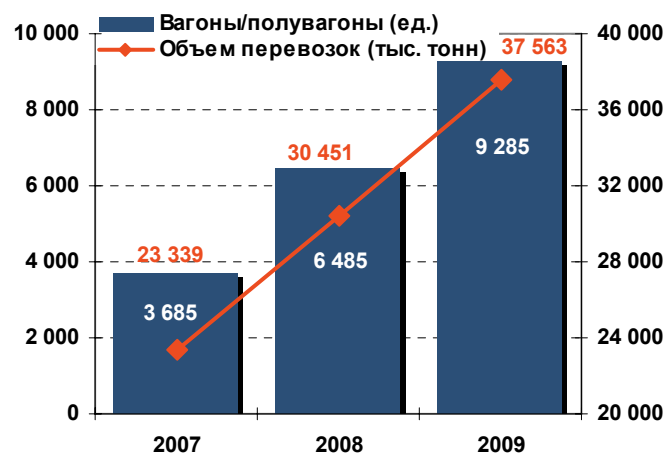
Динамика увеличения парка фитинговых платформ и объемов контейнерных перевозок на период 2007-2009 гг.



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Диаграмма

Динамика увеличения парка вагонов и полувагонов и объемов перевозок на период 2007-2009 гг.



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Расширение парка цистерн для перевозки наливных грузов до 2009 года не планируется, однако, ДВТГ, для улучшения собственных технологий перевозок, будет закупать новые локомотивы. К 2009 году планируется приобретение 30 локомотивных единиц для более качественного обслуживания перевозок нефтеналивных грузов (до конца 2007 года – запланировано приобретение 5 локомотивов, в 2008 году – 10 локомотивов, в 2009 году – 15 локомотивов);

Только в 2007 году Группой ожидается увеличение объема контейнерных перевозок более чем в 2 раза по сравнению с уровнем 2006 года, в 2009 году объем контейнерных перевозок должен составить 517 419 ДФЭ. Повагонные перевозки к 2009 году вырастут примерно на 78% к текущему уровню и составят 37 563 тыс. тонн.

Запланированный стремительный рост контейнерных перевозок связан не только с пополнением парка фитинговых платформ, но и с планами разработки и запуска новых ускоренных контейнерных поездов и реализацией программ по строительству и эксплуатации собственных контейнерных терминалов. В настоящее время отрабатываются маршруты запуска поездов ещё по двум станциям Московского железнодорожного узла, маршруты финского направления и перевозки через Забайкальск, развиваются и контейнерные перевозки из Китая через дальневосточные железнодорожные погранпереходы по Транссибу.

Группой активно развивается направление терминального обслуживания. ДВТГ уже эксплуатируются два терминала: контейнерный терминал «Тучково» в Подмосковье и терминал в Узбекистане на базе контейнерной площадки «Ташкент-Товарная». Запуск терминала на пограничном переходе «Забайкальск-Маньчжурия» планируется осуществить во втором полугодии 2007 года.

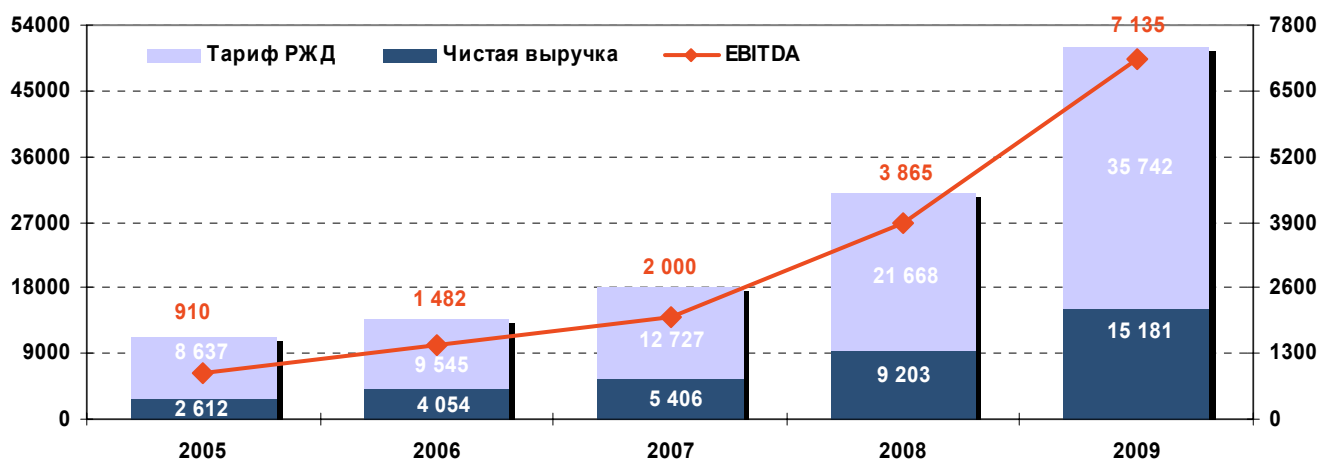
Одним из крупнейших проектов в развитии контейнерных перевозок Группы является реконструкция и модернизация Находкинского морского рыбного порта, эксплуатационные и географические характеристики которого откроют для ДВТГ большие возможности для обработки импортных и транзитных корейских грузов, а также позволят осваивать новые виды деятельности, такие как перевалка и перевозка автомобилей.

Прогноз финансовых результатов

К 2009 году показатель выручки Группы (далее – «Выручка») запланирован на уровне 50 922 615 тыс. руб., в том числе 15 180 884 тыс. руб. – чистая выручка ДВТГ (далее – «Чистая выручка»), без учета железнодорожного тарифа, подлежащего перечислению в адрес ОАО «РЖД» (далее – «Тариф РЖД»).

Диаграмма

Прогноз финансовых результатов ДВТГ, млн. руб.



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Рост основных показателей будет обеспечиваться развитием ранее существующих и новых направлений бизнеса Группы, приоритетными из которых являются контейнерные перевозки с применением технологии ускоренных контейнерных поездов и терминальное обслуживание с использованием собственных грузовых терминалов.

Таблица

Прогноз основных финансовых показателей ДВТГ, млн. руб.

	2005	2006	2007	2008	2009
Активы	5 516	9 370	13 299	20 516	28 291
Внеоборотные активы	4 255	6 830	9 693	14 954	20 621
Оборотные активы	1 261	2 540	3 605	5 562	7 669
ЕБИТДА	910	1 482	2 000	3 865	7 135
Выручка	11 249	13 600	18 133	30 871	50 923
Финансовый долг*	4 670	8 332	12 096	16 700	22 960
Долг/Активы	84.7%	88.9%	90.9 %	81.4%	81.2%
Долг/Выручка	41.5%	61.3%	66.7%	54.1%	45.1%
Долг/ЕБИТДА	5.1x	5.6x	6.0x	4.3x	3.2x

*Под финансовым долгом понимается сумма краткосрочных и долгосрочных займов и кредитов, обязательств по финансовой аренде и выпущенным векселям

Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

КОМПАНИИ ДВТГ

«Дальневосточная транспортная группа» – одна из ведущих частных транспортных организаций России, осуществляющих железнодорожные грузоперевозки на внутреннем и международных рынках. В настоящее время ДВТГ объединяет несколько компаний, организационная структура взаимодействия которых построена таким образом, чтобы обеспечить максимальную доступность и эффективность грузоперевозок, осуществляемых Группой в целом.

Описание компаний



ОАО «Дальневосточная транспортная группа» – центр Группы. Данная организация осуществляет управление полувагонами (эксплуатация, ремонт, предоставление в пользование). Деятельность ОАО «ДВТГ» представлена на внутреннем и международном рынках (включая рынки стран СНГ):

- Внутренний рынок: обособленные подразделения в г. Находка, г. Нерюнги, г. Москва, г. Челябинск, г. Красноярск, г. Иркутск, г. Санкт-Петербург. «Приморский филиал» ОАО «ДВТГ» расположен в г. Владивосток. Компания ЗАО «Контранс» (г. Руза, Московской области), осуществляющая управление терминалом «Тучково»;
- Страны СНГ: представительство в г. Ташкент (респ. Узбекистан), дочерние предприятия ТОО «ДВТГ-Казахстан» в г. Астана (респ. Казахстан) и СП ООО «Azia Trans Terminal» в г. Ташкент, осуществляющее управление терминалом на станции «Ташкент-Товарная»;
- Международный рынок: представительства в г. Тяньцзинь (КНР) и г. Сеул (респ. Корея), компания DVTG UK Ltd., расположенная в г. Лондон (Англия).



ООО «Дальнефеттранс» – одна из крупнейших российских компаний, осуществляющих перевозку нефтеналивных грузов. ООО «ДНТ» занимает 37% рынка перевозок на Дальнем Востоке и 6.2% общего рынка нефтеперевозок в России.

В настоящее время ООО «Дальнефеттранс» оперирует парком более 6 000 цистерн. В 2006 году объем перевозок Компании превысил 13 млн. тонн наливных грузов.

Компания оказывает услуги по осуществлению экспортных и внутренних перевозок нефтепродуктов крупнейшему в регионе Дальнего Востока «Комсомольскому нефтеперерабатывающему заводу» (далее – «Комсомольский НПЗ»), принадлежащему ОАО «НК Роснефть».

География деятельности ООО «ДНТ» обширна – маршруты Компании проходят через многие российские регионы и страны ближнего и дальнего зарубежья, основными из которых являются:

- Станция «Уяр» Красноярской железной дороги (далее – «КЖД») – станция «Дземги» Дальневосточной железной дороги (далее – «ДВЖД») («Комсомольский НПЗ»);
- Станция «Уяр» КЖД – станция-порт Ванино ДВЖД (нефтеперерабатывающий завод Группы Компаний «Трансбункер»).

Кроме вышеперечисленных, ООО «ДНТ» осуществляет перевозки в различных направлениях по всем железным дорогам России.

Для качественного обслуживания всех своих маршрутов, ООО «ДНТ» были открыты представительства в следующих городах и областях: Комсомольск-на-Амуре, Иркутск, Находка,

Владивосток, Саратов, Новосибирск, Екатеринбург, Ростов-на-Дону, Красноярск, Уяр и Маньчжурия.

Для обеспечения качественного сервиса, Компания активно развивает инфраструктуру – на Дальневосточной железной дороге функционирует собственная безотходная и экологически чистая мобильная промывочно-пропарная станция, подача цистерн на которую осуществляется локомотивом, принадлежащим ООО «ДНТ».



ООО «Дальневосточная лестранссервисная компания» – компания, осуществляющая перевозки лесных грузов парком собственных и арендованных специализированных платформ. Как и ООО «ДНТ», ООО «Дальлестранс» стала первой компанией на Дальнем Востоке, получившей статус оператора.

Собственный парк платформ, оборудованных стойками для перевозки леса, на сегодняшний день насчитывает 251 единицу. В 2006 году ООО «Дальлестранс» перевезено около 400 тыс. тонн лесных грузов. Основным направлением перевозок является экспортная перевозка леса в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.



ООО «Юрганз» – компания, созданная в 2001 году специально для целей приобретения, лизинга и предоставления в аренду подвижного состава для компаний Группы. Также, данное предприятие осуществляет работу по оперативному контролю деятельности подразделений ДВТГ, маркетинговому планированию и логистическим разработкам.

По состоянию на конец 1 полугодия 2007 года парк подвижного состава в оперативном управлении компании составил 6 130 единиц, в том числе в собственности – 3 396 единиц, в лизинг приобретено – 690 единиц, в аренде – 2 044 единицы.



ООО «Востоктранскомпани» – компания, осуществляющая транспортно-экспедиторские услуги на внутреннем и международных рынках.

ООО «ВТК» занимается организацией перевозок различных навалочных грузов – угля, глинозема, кокса. Основным направлением деятельности являются контейнерные перевозки. В оперативном управлении Группы находятся более 600 фитинговых платформ и порядка 2 450 контейнеров различной вместимости. В 2006 году в контейнерах перевезено около 70 тыс. ДФЭ.

Компания осуществляет организацию транзитных перевозок ускоренными контейнерными поездами на маршрутах из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Среднюю Азию.

В 2003 году совместно с Министерством путей сообщения Российской Федерации, ООО «Вотоктранскомпани» создали второй официальный транзитный коридор Транссибирской магистрали, ведущий в Казахстан, Иран и Афганистан, что способствует привлечению грузов на Транссиб.



ООО «Востоктрансфрайт» – компания, осуществляющая транспортно-экспедиторское обслуживание экспортно-импортных и транзитных грузов в регионе Восточного порта и Находки. Расположение ООО «ВТФ» в непосредственной близости от порта «Восточный», наличие рядом таможенного терминала и железной дороги, позволяет Компании более эффективно и в короткие сроки координировать все процедуры, связанные с погрузкой-выгрузкой грузов.

ООО «Рэйл Инвест» – компания, обслуживающая терминал Группы в г. Забайкальск. В собственности ООО «Рэйл Инвест» находится 173 единицы подвижного состава, в том числе 145 цистерн и 28 фитинговых платформ.

Приморский филиал ОАО «ДВТГ» – специально созданное подразделение ОАО «ДВТГ» для осуществления транспортно-экспедиторских услуг в портах Приморского края. В основном, филиалом обслуживаются контейнерные грузы в портах «Восточный», «Владивосток», «Находка». Также деятельность подразделения ориентирована на перевозку техники, стали, оборудования и иных грузов. На станциях Владивостокской железной дороги, филиал оперирует подвижным составом ОАО «ДВТГ».

ТОО «ДВТГ – Казахстан» – дочерняя компания ОАО «ДВТГ», обслуживающая перевозку грузов Группы, предприятий Республики Казахстан и других клиентов на территории Республики, как в экспортно-импортном, так и в транзитном сообщении.

СП ООО «Azia Trans Terminal» – дочернее предприятие ОАО «ДВТГ», созданное совместно с узбекской компанией ОАО «Узжелдорконтейнер». Компания осуществляет полный сервис по обслуживанию клиентов и оказывает стационарные и транспортные услуги на базе контейнерной площадки «Ташкент-Товарная».

DVTG UK Ltd. – компания, осуществляющая свою деятельность в г. Лондон (Англия), основными направлениями которой является развитие перевозок с использованием парка ДВТГ на европейской территории, разработка новых маршрутов и поиск заказчиков в странах Западной и Восточной Европы, расширение сферы деятельности Группы на международном рынке.

Представительство ДВТГ в Китае – создано для развития международной деятельности Группы, расширения клиентской базы и закрепления ДВТГ на транспортном рынке Китайской Народной Республики.

Представительство ДВТГ в Южной Корее – создано для дальнейшего освоения рынка услуг в области международного транспортного экспедирования и мультимодальных перевозок грузов.

Представительство ДВТГ в Узбекистане – создано с целью осуществления контейнерных и вагонных экспортно-импортных и транзитных перевозок Группы на территории Республики.

География деятельности

Одним из факторов положительной динамики развития ДВТГ является широкий охват деятельности, а именно:

- Разветвленная филиальная сеть: офисы и представительства Группы расположены на территории России в городах, находящихся в непосредственной близости от Транссиба, а также в странах СНГ (Казахстан (г. Астана, г. Алматы), Узбекистан (г. Ташкент)), в Китае (г. Тяньцзинь), Корее (г. Сеул) и Англии (г. Лондон);
- Наличие агентских связей с другими транспортно-экспедиторскими компаниями, осуществляющими свою деятельность в странах Юго-Восточной Азии, СНГ, Балтии, Средней Азии и других.

Диаграмма

Расположение филиалов, офисов и представительств ДВТГ*



*На карте не указаны зарубежные представительства Группы

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Ключевыми международными рынками ДВТГ являются: Дальний Восток (Китай, Южная Корея, Япония), Ближний Восток (Иран), Средняя Азия (Казахстан, Узбекистан, Киргизия, Таджикистан, Туркмения), Восточная Европа и страны СНГ. Внутренняя география деятельности ДВТГ охватывает территории Дальнего Востока, Северного Кавказа, Урала, Сибири, и Центрально-Европейского региона.

Наличие сети филиалов и представительств позволяет Группе оперативно решать вопросы организации перевозок и следить за грузом на протяжении всего пути следования.

ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДВТГ

Общая характеристика отчетности

ДВТГ подготавливает и раскрывает информацию о результатах своей деятельности в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (далее – МСФО).

Под Группой ДВТГ понимается компания ОАО «ДВТГ» и её зависимые предприятия. По состоянию на 1 января 2007 года в Группу входили следующие компании:

Таблица

Компании, входящие в Группу		
Наименование	Страна ведения деятельности	Вид деятельности
ОАО «ДВТГ»	РФ	Услуги по организации перевозок грузов
ООО «Востоктранскомпани»	РФ	Услуги по организации перевозок грузов
ООО «Востоктрансфрайт»	РФ	Услуги по организации перевозок грузов
ООО «Дальлестранс»	РФ	Услуги по организации перевозок грузов
ООО «Дальнефтетранс»	РФ	Услуги по организации перевозок грузов
ООО «Дальрезерв»	РФ	Страхование
ООО «Лесная застава»	РФ	Прочее
ООО «Рэйл Инвест»	РФ	Аренда железнодорожного транспорта
ООО «Юрганз»	РФ	Аренда железнодорожного транспорта
СП «Азия Транс Терминал»	Узбекистан	Услуги по организации перевозок грузов
ТОО «ДВТГ-Казахстан»	Казахстан	Услуги по организации перевозок грузов

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Анализ финансовой отчетности Группы проводился за период с 2004 по 2006 год.

Аудитором консолидированной финансовой отчетности Группы выступает компания KPMG – одна из крупнейших организаций в мире, оказывающих консалтинговые и аудиторские услуги.

Анализ структуры баланса

Актив

Активы ДВТГ на 1 января 2007 года составили 9 370 115 тыс. руб. В структуре активов наибольший удельный вес – порядка 73%, занимают внеоборотные активы, доля оборотных активов составляет 27%.

Раздел «Внеоборотные активы» практически на 90% сформирован статьей «Основные средства за вычетом накопленной амортизации», более 97% которой представлено балансовой стоимостью подвижного состава.

Около 89% всего подвижного состава находится на балансе ООО «Юрганз» (при этом большая доля данного вида актива (около 60%) в структуре основных средств ООО «Юрганз» приходится на лизинг, порядка 40% находится в собственности). Балансодержателями оставшихся 11% подвижного состава Группы являются компании ООО «ДНТ» (3.5%), ООО «ВТК» (3.6%), ООО «Рэйл Инвест» (2.4%) и ООО «ДЛТ» (1.3%).

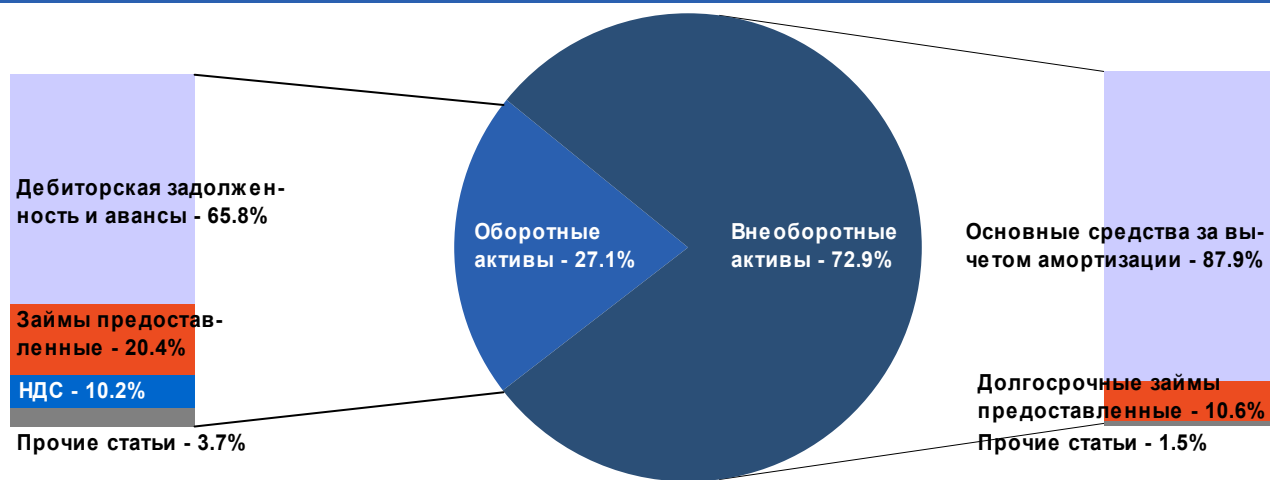
Балансовая стоимость собственного подвижного состава ДВТГ на 1 января 2007 года составила 5 841 204 тыс. руб., в том числе 2 684 535 тыс. руб. – в собственности, 3 156 669 тыс. руб. –

приобретено в лизинг. Стоимость подвижного состава на балансе ДВТГ не отражает реальной стоимости, так как с момента постановки на баланс данного вида актива цены на рынке существенно выросли. ДВТГ начало активное формирование собственного парка в 2001 году, по состоянию на конец 1 полугодия 2007 года, по приблизительным оценкам, удорожание парка подвижного состава, находящегося в собственности ДВТГ превысило значение 30%. По некоторым из позиций вагонного парка ДВТГ данный показатель превышает уровень 240%.

В структуре оборотных активов доминирующими статьями являются «Дебиторская задолженность и авансы» и «Займы предоставленные», доли которых составляют приблизительно 66% и 20%, соответственно.

Диаграмма

Структура активов ДВТГ по состоянию на 1 января 2007 г., %

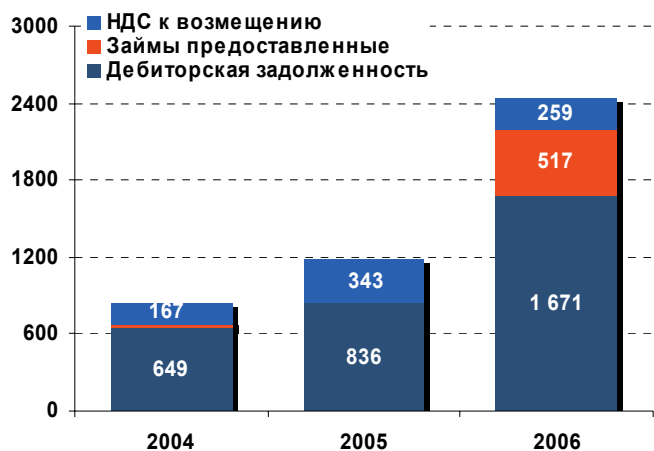


Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

Анализ динамики изменения активов свидетельствует о высоких темпах развития Группы. В 2006 году валюта баланса увеличилась примерно на 69.9% по отношению к предыдущему году в основном за счет активного наращивания ДВТГ парка собственного подвижного состава.

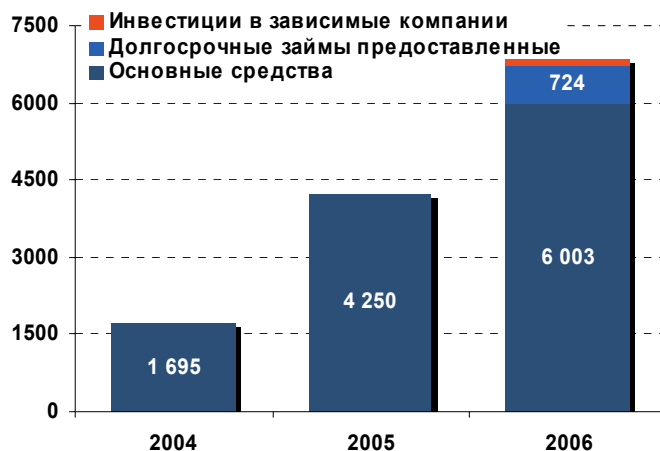
Диаграмма

Динамика изменения основных статей оборотных активов ДВТГ, млн. руб.



Диаграмма

Динамика изменения основных статей внеоборотных активов ДВТГ, млн. руб.



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Оборотные активы Группы выросли более чем в два раза по сравнению с 2005 годом, главным образом за счет увеличения следующих статей:

- «Займы предоставленные» (увеличение в 82 раза). Большую долю в структуре данной статьи формирует краткосрочный процентный заем на сумму 500 млн. руб., выданный компанией ООО «Юрганз» в адрес ООО «Профессиональные бухгалтеры» (заем погашен в январе 2007 года);
- «Дебиторская задолженность и авансы» (рост 99.8%). Данная статья включает в себя краткосрочную дебиторскую задолженность покупателей и заказчиков (доля - 52.3%), авансы выданные (доля - 45.1%) и прочую дебиторскую задолженность. На компании ООО «Юрганз», ОАО «ДВТГ», ООО «ДНТ», ООО «ВТК» приходится около 97.4% от всей суммы статьи.

Крупнейшие дебиторы ДВТГ на 1 января 2007 г., тыс. руб.

Дебитор	Значение	Доля	Получатель
CORNELL	90 506	5.4%	ОАО «ДВТГ»
Желдорэкспедиция (ЦФТО)	49 934	3.0%	ОАО «ДВТГ»
APOLLO TRADE OY	275 359	16.5%	ОАО «ДВТГ»
Cornell Ventures Ltd.	93 460	5.6%	ООО «ДНТ»
Cornell Ventures Ltd.	242 588	14.5%	ООО «ВТК»
Голдлайн	235 752	14.1%	ООО «Юрганз»
Альфа-Лизинг	41 413	2.5%	ООО «Юрганз»
ЛизингПромХолд	38 413	2.3%	ООО «Юрганз»
ВКМ - Лизинг	37 881	2.3%	ООО «Юрганз»

Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

Рост внеоборотных активов в 2006 году составил 60.5% по отношению к значению 2005 года за счет изменения следующих статей:

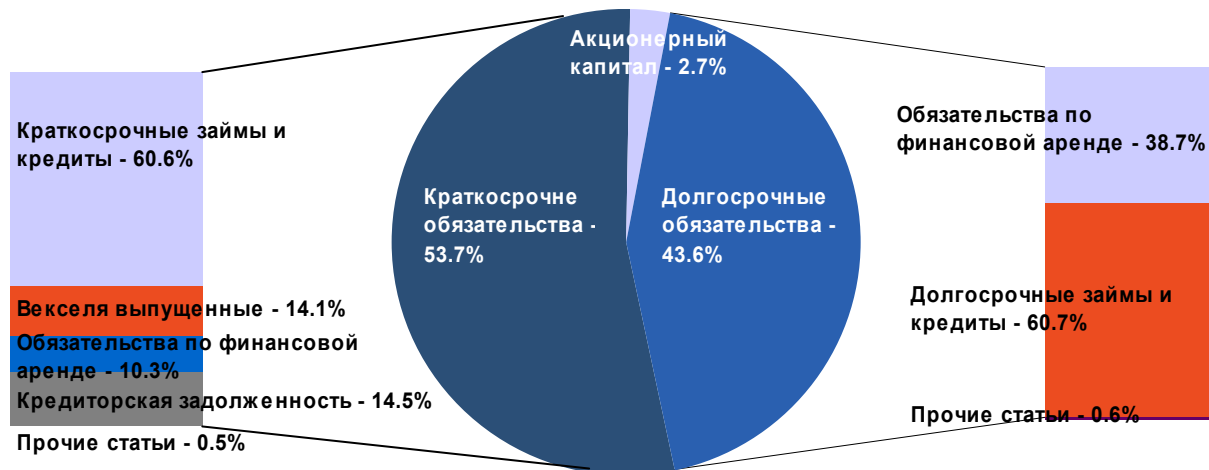
- Статья «Основные средства за вычетом накопленной амортизации» увеличилась в 2006 году более чем на 40% по сравнению с 2005 годом, что объясняется активным развитием Группой ДВТГ собственного парка подвижного состава;
- Второй по значимости статьей, повлиявшей на увеличение внеоборотных активов, является «Долгосрочные займы предоставленные», большую долю в которых занимают валютные процентные займы на общую сумму 21 600 тыс. долларов США, выданные ОАО «ДВТГ» компании-нерезиденту Diruces Limited. Diruces Limited – компания-посредник, на которую была осуществлена покупка акций ОАО «НМРП» (более 90% от суммы полученных займов данной компанией были направлены на покупку акций порта).

Пассив

В структуре пассива баланса ДВТГ на 1 января 2007 года большая доля приходится на разделы «Краткосрочные обязательства» и «Долгосрочные обязательства», доли которых составили соответственно 53.7% и 43.6%. Доля раздела «Акционерный капитал» в структуре пассивов незначительная и составляет 2.7%.

Диаграмма

Структура пассивов ДВТГ по состоянию на 1 января 2007 г., %



Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

На протяжении рассматриваемого периода, с 2004 по 2006 года, основной составляющей как краткосрочных, так и долгосрочных обязательств, являются займы и кредиты.

На 1 января 2007 года доли полученных займов и кредитов в долгосрочных и краткосрочных обязательствах примерно равны и составили порядка 61%. Основными банками-кредиторами Группы являются АКБ «АК БАРС» (ОАО), Банк «Возрождение», АКБ «МБРР» (ЗАО), Внешторгбанк (ОАО) и другие.

Второй по значимости статьей в краткосрочных обязательствах является «Торговая и прочая кредиторская задолженность и начисленные обязательства» (доля около 14.5%), основной составляющей которой (более 60%) являются авансы, полученные от покупателей. На компании ОАО «ДВТГ», ООО «ДНТ», ООО «ВТК», ООО «Юрганз» приходится около 93.4% всей кредиторской задолженности.

Таблица

Крупнейшие кредиторы ДВТГ на 1 января 2007 г., тыс. руб.

Кредитор	Значение	Доля	Получатель
Роснефть	107 263	14.7%	ООО «ДНТ»
Транс Ванино Карго	90 388	12.4%	ООО «ВТК»
Грир	55 291	7.5%	ООО «ДНТ»
Управляющая компания ВКМ	53 915	7.4%	ООО «Юрганз»
Хабаровская топливная компания	47 978	6.6%	ООО «ДНТ»
ЮНИТА	39 884	5.5%	ОАО «ДВТГ»

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Группа активно привлекает заемные ресурсы для целей развития и закупки подвижного состава не только по механизму заимствования и кредитования, но и в лизинг. Около 38.7% в долгосрочных обязательствах и примерно 10.3% от краткосрочных обязательств составляет статья «Обязательства по финансовой аренде», при этом все лизинговые контракты заключены компанией ООО «Юрганз».

Таблица

Обязательства ДВТГ по финансовой аренде на 1 января 2007 г., тыс. руб.

Наименование компании	Сумма	Предмет контрактов	Количество, ед.
Всего:	2 097 046		4 370
ООО «Альфа-Лизинг»	289 899	Полувагоны (12-1704-04)	100
		Вагоны-цистерны (15-1547-03)	150
		Цистерны (15-1566)	300
ЗАО «Клиентская лизинговая компания»	144 454	Платформы	70
		Платформы (13-2116)	45
		Полувагоны (12-296)	51
		Цистерны (15-1210А)	37
		Цистерны (13-2114-08)	30
ООО «Голдлайн»	194 029	Вагоны-платформы (13-1223)	1 000
		Полувагоны (12-296)	107
		Полувагоны (13-2118)	50
ЗАО «ВКМ-Лизинг»	597 893	Полувагоны (12-132)	900
		Цистерны (15-1213)	200
		Цистерны (15-1210)	100
ООО «Лизингпромхолд»	273 115	Полувагоны (12-296)	500
		Полувагоны (12-783)	100
ЛК «УРАЛСИБ»	282 699	Вагоны-платформы (13-1796)	230
ООО «Инпромлизинг»	314 956	Вагоны-цистерны (15-1547-03)	400

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

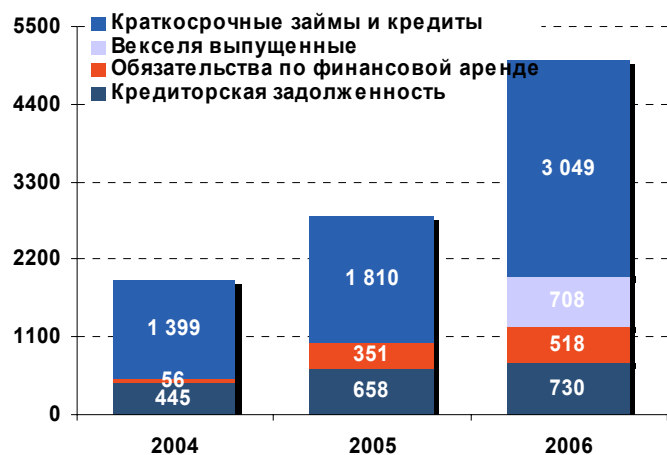
В период с 2004 по 2006 года наблюдается устойчивый рост долгосрочных и краткосрочных обязательств Группы.

Краткосрочные обязательства в 2006 году увеличились на 77.3% по сравнению с 2005 годом. В основном данный прирост был связан с активными заимствованиями Группы (рост статьи «Займы и кредиты» составил 68%), а также привлечением вексельного финансирования за счет выпуска компанией ООО «Юрганз» и ОАО «ДВТГ» собственных векселей (прирост – 100%).

Увеличение долгосрочных обязательств Группы в 2006 году составило порядка 62.3% по отношению к результирующей величине данного раздела в 2005 году. В 2006 году статья «Долгосрочные займы и кредиты», формирующая большую часть раздела, увеличилась на 89%. Прирост статьи «Обязательства по финансовой аренде» составил 31.6% и был на 100% обеспечен новыми лизинговыми контрактами на поставку подвижного состава, заключенными компанией ООО «Юрганз».

Диаграмма

Динамика изменения основных статей
краткосрочных обязательств ДВТГ, млн. руб.



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Диаграмма

Динамика изменения основных статей
долгосрочных обязательств ДВТГ, млн. руб.



Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Баланс

Таблица

Консолидированный баланс ДВТГ на 1 января 2007 г., тыс. руб.

	Значение	Доля в валюте баланса
Актив		
Оборотные активы	2 540 148	27.11%
Дебиторская задолженность и авансы	1 671 041	17.83%
Займы предоставленные	517 492	5.52%
НДС к возмещению	258 764	2.76%
Внеоборотные активы	6 829 967	72.89%
Основные средства за вычетом накопленной амортизации	6 003 078	64.07%
Долгосрочные займы предоставленные	723 966	7.73%
Инвестиции в зависимые компании	102 923	1.10%
Обязательства и акционерный капитал		
Краткосрочные обязательства	5 028 103	53.66%
Торговая и прочая кредиторская задолженность и начисленные обязательства	729 593	7.79%
Обязательства по финансовой аренде	518 131	5.53%
Векселя выпущенные	707 772	7.55%
Краткосрочные займы и кредиты	3 049 254	32.54%
Долгосрочные обязательства	4 083 691	43.58%
Обязательства по финансовой аренде	1 578 915	16.85%
Долгосрочные займы и кредиты	2 477 749	26.44%
Акционерный капитал	258 321	2.76%
Уставный капитал	81	0.00%
Нераспределенная прибыль и прочие резервы	244 431	2.61%
Доля миноритарных акционеров	13 809	0.15%
Валюта баланса	9 370 115	100.00%

Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

Анализ отчета о прибылях и убытках

По итогам 2006 года Выручка ДВТГ от основной деятельности составила 13 599 525 тыс. руб.

Выручка, при осуществлении компанией-оператором грузоперевозок на железнодорожном транспорте, формируется из суммы следующих основных составляющих:

- Тариф РЖД – часть доходов, подлежащая перечислению в адрес ОАО «РЖД» за пользование инфраструктурой железных дорог;
- Доход от предоставления транспортных услуг – выручка Группы от перевозок в собственном и арендованном подвижном составе;
- Прочие доходы включают в себя реализацию Группой запчастей для подвижного состава и другие доходы.

Диаграмма

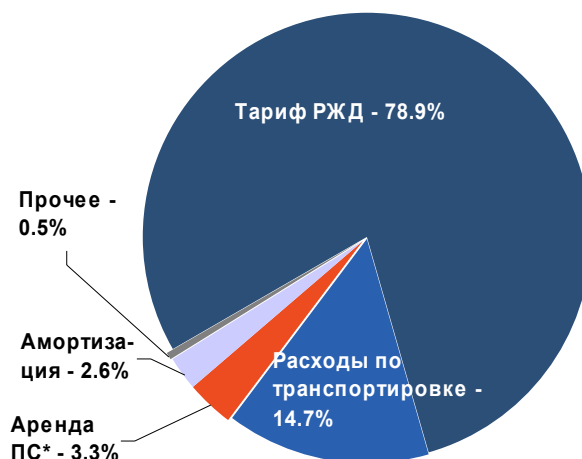
Структура доходов ДВТГ в 2006 г., %



Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

Диаграмма

Структура себестоимости ДВТГ в 2006 г., %



*ПС – подвижной состав

Источник: ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

Около 70% от Выручки ДВТГ за 2006 год составляет инфраструктурная составляющая – Тариф РЖД, порядка 30% – выручка Группы от реализации услуг по перевозке грузов собственным и арендованным подвижным составом и прочих услуг. По итогам 2006 года, Чистая выручка Группы увеличилась более чем на 55% по сравнению с аналогичным показателем 2005 года и составила 4 054 246 тыс. руб.

В 2006 году себестоимость реализации услуг ДВТГ составила 12 105 541 тыс. руб. Значительная часть данного показателя (около 80%) формируется отчислениями в адрес ОАО «РЖД» за пользование инфраструктурой. Второй крупной составляющей (порядка 15%) являются расходы по транспортировке, в 2006 году сумма данной статьи составила 1 783 413 тыс. руб.

Выручка ДВТГ от реализации транспортных услуг практически на 100% формируется четырьмя крупнейшими компаниями, входящими в Группу.

Таблица

Основные компании Группы, формирующие выручку ДВТГ от оказания транспортных услуг в 2006 г.

	Значение, тыс. руб.	Доля в выручке Группы, %
ООО «Дальнефеттранс»	2 188 185	55.7%
ОАО «ДВТГ»	1 150 490	29.3%
ООО «Юрганз»	348 304	8.9%
ООО «Востоктранскомпани»	215 558	5.5%

Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

Таблица

Показатели консолидированного отчета о прибылях и убытках ДВТГ, %

	2005	2006
Валовая маржа	35.8%	36.8%
Маржа операционной прибыли	24.1%	25.8%
Маржа EBITDA	34.8%	36.6%
Маржа прибыли до налогообложения	6.2%	4.1%
Маржа чистой прибыли	4.5%	2.1%

*При расчете показателей в знаменателе использовалась Чистая выручка ДВТГ (без учета железнодорожного тарифа)

Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

Таблица

Данные консолидированного отчета о прибылях и убытках ДВТГ, тыс. руб.

	2005	2006
Выручка, в том числе:	11 248 801	13 599 525
Чистая выручка	2 612 196	4 054 246
Себестоимость реализации, в том числе:	10 312 253	12 105 541
Тариф РЖД	8 636 605	9 545 279
Расходы по транспортировке	960 149	1 783 413
Валовая прибыль	936 548	1 493 984
Прибыль от операционной деятельности	630 920	1 046 105
EBITDA	909 563	1 481 665
Прибыль до налогообложения	165 525	168 006
Чистая прибыль	118 086	83 394

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Анализ долговой нагрузки

Большая часть долговой нагрузки ДВТГ сформирована заимствованиями компании ООО «Юрганз» – на ее долю приходится более 66% краткосрочных и около 76% долгосрочных суммарных обязательств по займам и кредитам, финансовой аренде и вексялям. Основной целью привлечения заемных средств данной компании является приобретение подвижного состава для Группы. В обеспечение получаемых ресурсов, ООО «Юрганз» или другие компании, входящие в Группу, предоставляют либо поручительства, либо залог в виде собственного подвижного состава (около 90% от общего количества единиц собственного подвижного состава ДВТГ находится в залоге).

Таблица

Структура долгосрочных и краткосрочных обязательств в разрезе компаний ДВТГ на 1 января 2007 г., тыс. руб.

	Займы/кредиты		Обязательства по финансовой аренде		Вексяля
	Краткосрочные	Долгосрочные	Краткосрочные	Долгосрочные	
Всего:	3 029 746	2 279 777	518 131	1 578 915	707 772
ООО «Юрганз»	1 668 613	1 511 057	518 131	1 578 915	636 953
ОАО «ДВТГ»	351 430	0	0	0	70 819
ООО «ДЛТ»	220 045	73 165	0	0	0
ООО «ДНТ»	387 891	380 115	0	0	0
ООО «ВТК»	401 767	315 440	0	0	0

Источник: данные ОАО «ДВТГ»

Таблица

Показатели долговой нагрузки ДВТГ, тыс. руб.

	2005	2006
ЕВИТДА	909 563	1 481 665
Чистый финансовый долг*	4 649 989	8 285 318
Активы	5 518 814	9 370 115
Выручка	11 248 801	13 599 525
Долг/Активы	84.3%	88.4%
Долг/Выручка	41.3%	60.9%
Долг/ЕВИТДА	5.1x	5.6x

*Под чистым финансовым долгом понимается сумма краткосрочных и долгосрочных займов и кредитов, обязательств по финансовой аренде и выпущенным вексялям за минусом статьи Денежные средства и их эквиваленты

Источник: данные ОАО «ДВТГ», расчеты КИТ Финанс

ЦЕЛИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Основными целями облигационного займа являются:

- Привлечение заемных ресурсов по рыночным ставкам и создание публичной кредитной истории: около 80% средств, полученных в результате размещения облигаций, будут направлены на рефинансирование наиболее дорогих и краткосрочных займов и кредитов;
- Развитие уже существующих и новых направлений деятельности: порядка 20% заемных средств пойдут на финансирование оборотных средств и программы развития предприятий Группы, связанной, прежде всего, с реконструкцией и модернизацией Находкинского морского рыбного порта, строительством и эксплуатацией собственных терминалов и пополнением парка подвижного состава.

КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ГРУППЫ ДВТГ

Консолидированный баланс на 31 декабря 2006 года

	31 декабря 2006 г. (тыс. руб.)	31 декабря 2005 г. (тыс. руб.)
АКТИВЫ		
ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ:	2 540 148	1 260 639
Денежные средства и их эквиваленты	46 503	35 854
Дебиторская задолженность и авансы	1 671 041	835 628
Займы предоставленные	517 492	6 249
Товарно-материальные запасы	18 830	14 662
НДС к возмещению	258 764	342 741
Требования по налогу на прибыль	19 002	19 971
Прочие оборотные активы	8 516	5 534
ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ:	6 829 967	4 255 175
Основные средства за вычетом накопленной амортизации	6 003 078	4 250 224
Долгосрочные займы предоставленные	723 966	-
Инвестиции в зависимые компании	102 923	4 951
Итого активы	9 370 115	5 515 814
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И АКЦИОНЕРНЫЙ КАПИТАЛ		
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА:	5 028 103	2 836 387
Торговая и прочая кредиторская задолженность и начисленные обязательства	729 593	658 270
Задолженность по расчетам с бюджетом и внебюджетными фондами	23 353	16 747
Обязательства по финансовой аренде	518 131	351 274
Векселя выпущенные	707 772	-
Краткосрочные займы и кредиты	3 049 254	1 810 096
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА:	4 083 691	2 516 371
Обязательства по финансовой аренде	1 578 915	1 199 998
Долгосрочные займы и кредиты	2 477 749	1 308 592
Отложенные налоговые обязательства	27 027	7 781
Итого обязательства	9 111 794	5 352 758
АКЦИОНЕРНЫЙ КАПИТАЛ:		
Уставный капитал	81	81
Нераспределенная прибыль и прочие резервы	244 431	159 912
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ АКЦИОНЕРОВ МАТЕРИНСКОЙ КОМПАНИИ	244 512	159 993
ДОЛЯ МИНОРИТАРНЫХ АКЦИОНЕРОВ	13 809	3 063
Итого акционерный капитал	258 321	163 056
Итого обязательства и акционерный капитал	9 370 115	5 515 814

Консолидированный отчет о прибылях и убытках за 2006 год

	Год, закон- чившийся 31 декабря 2006 г. (тыс. руб.)	Год, закон- чившийся 31 декабря 2005 г. (тыс. руб.)
Выручка от реализации	13 599 525	11 248 801
Себестоимость реализации	(12 105 541)	(10 314 647)
ВАЛОВАЯ ПРИБЫЛЬ	1 493 984	934 154
Коммерческие и административные расходы	(347 823)	(222 068)
Прочие операционные расходы	(100 056)	(83 561)
ПРИБЫЛЬ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	1 046 105	628 525
Процентные расходы	(1 000 252)	(536 478)
Процентные доходы	76 458	2 627
Прочие доходы	45 695	68 456
ПРИБЫЛЬ ДО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ	168 006	163 130
Налог на прибыль	(84 612)	(46 864)
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ	83 394	116 266
Принадлежащая:		
Акционерам материнской компании	84 575	115 292
Миноритарным акционерам	(1 181)	974
	83 394	116 266