



НОВАЯ
ПЕРЕВОЗОЧНАЯ

Основная операционная дочерняя компания
Группы Globaltrans

ПРЕЗЕНТАЦИЯ К РАЗМЕЩЕНИЮ РУБЛЕВОГО ОБЛИГАЦИОННОГО ЗАЙМА

Июль 2010г.

Ограничение ответственности

Настоящая Презентация предоставляется исключительно в информационных целях и не является составной частью документов, подлежащих предоставлению в регистрирующие или иные государственные органы Российской Федерации или какого-либо иностранного государства в связи с регистрацией ценных бумаг, описанных в настоящем документе. При ознакомлении с Презентацией каждому потенциальному инвестору рекомендуется также ознакомиться с Решением о выпуске ценных бумаг (Решение о выпуске) и Проспектом ценных бумаг (Проспект), зарегистрированными решением Федеральной службы по финансовым рынкам от 27 мая 2010 года с присвоением выпуску Облигаций государственного регистрационного номера 4-01-08551-A (Облигации). Настоящая Презентация является информационным документом, позволяющим потенциальным инвесторам получить информацию об ОАО «НПК» (Эмитент) сверх объема, раскрытие которого обязательно в соответствии с требованиями российского законодательства при выпуске облигаций. Ни одно лицо не уполномочено предоставлять в связи с продажей Облигаций какую-либо информацию или делать какие-либо иные заявления, за исключением информации и заявлений, содержащихся в Решении о выпуске, Проспекте и настоящей Презентации. Если такая информация была предоставлена или такое заявление было сделано, то на них не следует опираться как на информацию или заявления, санкционированные Эмитентом или ЗАО «ВТБ Капитал» (Организатор). Эмитент принимает на себя ответственность за информацию, содержащуюся в Презентации, помимо приведенных данных из публично известных источников и подтверждает, что эта информация является достоверной во всех существенных фактах и не вводит в заблуждение потенциальных инвесторов. Мнения и намерения Эмитента, выраженные в настоящем документе, являются добросовестными мнениями и намерениями Эмитента. Настоящая Презентация не является предложением о продаже или покупке, а также приглашением делать предложения о продаже или покупке Облигаций или любых иных ценных бумаг какому-либо лицу в России или любой иной стране, включая США. Ни один из российских или иностранных органов, регулирующих деятельность на рынке ценных бумаг, не давал никаких специальных рекомендаций по поводу приобретения Облигаций. Кроме того, вышеуказанные органы не рассматривали настоящий документ, не подтверждали и не определяли полноту или достоверность приведенной в нем информации. Инвестиции в Облигации связаны с определенной степенью риска. До принятия инвестиционных решений потенциальным приобретателям Облигаций рекомендуется тщательно изучить факторы риска, описание которых приведено в п. 3.5. Проспекта. Каждый из этих факторов может оказать существенное неблагоприятное воздействие на коммерческую деятельность и финансовое положение Эмитента, что, в свою очередь, может оказать существенное неблагоприятное воздействие на его способность обслуживать свои платежные обязательства по Облигациям. Заявления, относящиеся к Организаторам, опираются на информацию, предоставленную Эмитентом исключительно для использования в Презентации. Ни вручение Презентации, ни продажа Облигаций ни при каких обстоятельствах не подразумевают отсутствия возможности неблагоприятных изменений в состоянии дел Эмитента после даты выпуска Презентации либо после даты внесения последних изменений и/или дополнений в Презентацию, равно как и то, что любая информация, предоставленная в связи с продажей Облигаций, является верной на какую-либо дату, следующую за датой предоставления такой информации или за датой, указанной в документах, содержащих такую информацию, если эта дата отличается от даты предоставления информации. Организатор не проверял информацию, содержащуюся в Презентации, и не делает никаких заверений, прямых или косвенных, и не принимает на себя никакой ответственности в отношении точности или полноты какой-либо информации, содержащейся в Презентации. Целью Презентации 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 Организатора по приобретению Облигаций. Любое лицо, получившее настоящую Презентацию, подтверждает, что такое лицо не полагалось на Организатора относительно полноты и точности Презентации при принятии решения о приобретении Облигаций. Каждое такое лицо должно самостоятельно определить для себя значимость информации, содержащейся в Презентации, и при покупке Облигаций должно опираться на исследования и иные проверки, которые сочтет необходимым провести. Размещение и обращение Облигаций будет осуществляться исключительно на территории Российской Федерации в соответствии с условиями Решения о выпуске и Проспекта. Облигации не регистрировались и не будут регистрироваться иначе, чем по законодательству Российской Федерации, регулирующему функционирование рынка данного вида ценных бумаг. Облигации не могут размещаться, обращаться, предлагаться к покупке или продаже, прямо или опосредованно, и настоящая Презентация не может распространяться в какой-либо иной стране, за исключением случаев, прямо предусмотренных законодательством такой страны, что должно определяться каждым потенциальным инвестором самостоятельно на свой страх и риск, при этом Эмитент, Организатор и их консультанты не несут никакой ответственности за любое такое незаконное размещение, обращение, предложение или распространение.

Представление финансовой информации

Настоящая презентация подготовлена к размещению дебютного выпуска рублевых облигаций ОАО «Новая перевозочная компания» (НПК) объемом 3 млрд. рублей.

Финансовая информация, использованная в настоящей презентации, взята из консолидированной финансовой отчетности компании Globaltrans Investment PLC (далее, Globaltrans или, совместно с дочерними компаниями, Группа), являющейся материнской для компании-эмитента, за соответствующие отчетные периоды. Отчетность подготовлена в соответствии со стандартами МСФО.

Финансовая информация, подготовленная на основе управленческой отчетности, отмечена в настоящей презентации знаком «».*

В соответствии с учетной политикой Группы, приобретение ООО «БалтТрансСервис» (БТС) было отражено в отчетности как сделка по приобретению компании, находящейся под общим контролем, используя методику предшествующей отчетности. В соответствии с данной методикой приобретенная компания включается в консолидированную финансовую отчетность на основании предположения, что БТС было в составе Группы во все отчетные периоды (2008 и 2009 гг.). Операционные показатели деятельности за 2008 и 2009 гг. также включают результаты БТС (если не указано иное).

Финансовая информация за 2007 год базируется на скорректированной консолидированной финансовой отчетности Группы, которая включает результат AS Spacescom и AS Intopex Trans, приобретенные в 2008 году, т.к. в соответствии с учетной политикой Группы данные приобретения были отражены в отчетности как сделки по приобретению компаний, находящихся под общим контролем.

Группа Globaltrans подготавливает консолидированную финансовую отчетность в долларах США. В связи с девальвацией рубля (функциональная валюта Globaltrans) в отчетном периоде, выборочные финансовые показатели включены в настоящую презентацию в рублевом выражении. Финансовые показатели в рублях подготовлены на основе управленческой отчетности.

Настоящая презентация также включает выборочные дополнительные финансовые показатели (non-GAAP measures), которые не являются показателями, подготовленными в соответствии с МСФО.

Краткая информация о Группе Globaltrans

| | |
|--------------------------|--|
| Год создания: | 2004 г., как основной ж.д. актив Группы Северстальтранс (в настоящее время Группа Н-Транс) |
| География деятельности: | РФ, страны СНГ и Балтии |
| Грузовая база: | свыше 80% ¹ от грузооборота приходится на металлургические грузы, нефтепродукты и нефть |
| Парк подвижного состава: | более 40 тыс. единиц (около 90% в собственности) ² |
| Крупнейшие клиенты: | ММК, Северсталь, Евраз, Мечел, Газпром нефть, Лукойл, ТНК-ВР и Роснефть |
| Рыночная капитализация: | 2,2 млрд. долл. ³ |
| Листинг: | London Stock Exchange (Main Market) |
| Выручка в 2009г: | 1,2 млрд. долл. |
| Долговая нагрузка: | Долг/скорр. EBITDA ⁴ - 1,57х на конец 2009г. Чистый долг/скорр. EBITDA ⁴ - 1,0х на конец 2009г. |

1) За период, закончившийся 31 декабря 2009г.

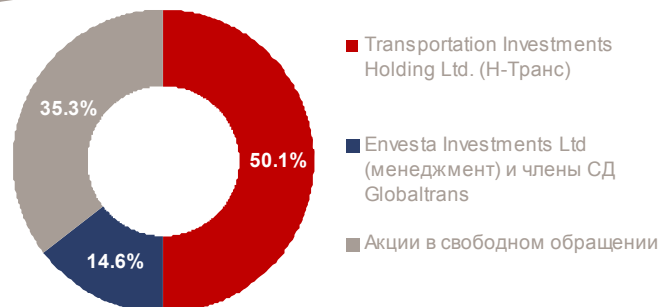
2) По состоянию на конец апреля 2010г. В собственности, включая финансовый лизинг.

3) По состоянию на 28 июня 2010г. Источник: LSE

4) Скорректированная EBITDA рассчитывается как EBITDA за вычетом «чистой курсовой прибыли/(убытка) от финансовой деятельности», «доли в прибыли/(убытке) ассоциированных компаний», «прочей чистой прибыли/(убытков)», «прибыли/(убытка) от реализации основных средств» и «обесценения основных средств».

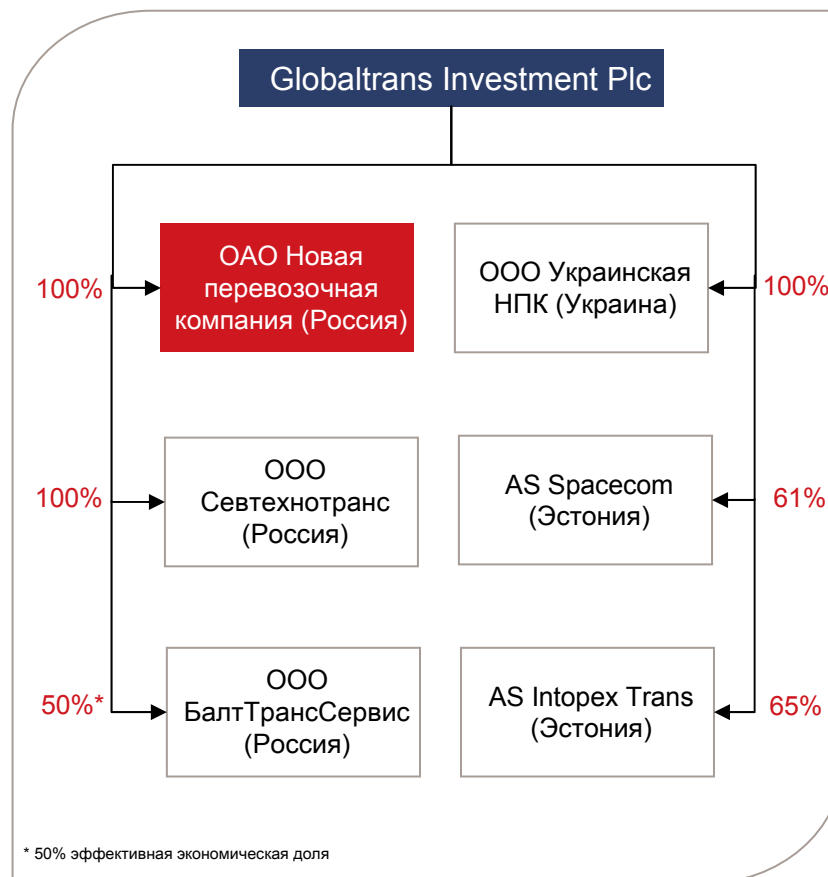
Акционеры и структура Группы Globaltrans

Структура акционерного капитала



- Transportation Investments Holding Limited (Группа Н-Транс, ранее до 2008г. - Группа Северстальтранс):
 - Контролирующие акционеры: Никита Мишин, Константин Николаев и Андрей Филатов
 - Крупнейшая частная транспортная группа в России, СНГ и странах Балтии
 - Рейтинг Группы - Вa3/Стабильный (Moody's)
- Envesta Investments Limited представляет интересы менеджмента Globaltrans (Сергей Мальцев, CEO и Александр Елисеев, Председатель Совета директоров)

Структура Группы



Краткая информация об эмитенте

ОАО «Новая перевозочная компания» (НПК)

- Основная операционная дочка **Globaltrans**, ключевой операционный центр перевозок полувагонами
- основана в 2003 году
- один из ведущих железнодорожных операторов в России
- специализируется на перевозках насыпных грузов (в том числе, металлургических грузов, угля, строительных материалов), нефти и нефтепродуктов
- осуществляет свою деятельность через десять филиалов и десять представительств на территории России
- головной офис Компании находится в Москве

Доля НПК в структуре бизнеса Группы (за 2009г.)

- **77%** от грузооборота
- **63%** от общего парка подвижного состава
- **48%** от скорр. выручки¹
- **53%** от чистой выручки от оперирования²

1) Скорректированная выручка рассчитывается как «выручка» за вычетом «платежей за инфраструктуру и локомотивную тягу по грузным рейсам».

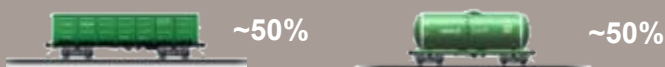
2) Чистая выручка от оперирования рассчитывается как сумма «выручки от ж/д перевозок – услуги оператора (тариф, оплачиваемый Группой)» и «выручки от ж/д перевозок – услуги оператора (тариф, оплачиваемый клиентом)» за вычетом «платежей за инфраструктуру и локомотивную тягу по грузным рейсам» (не включает эффекта от консолидации AS Spacocom и AS Intorex Trans за 2008 г., так как AS Spacocom прекратила деятельность по ж/д перевозкам в 1-ой половине 2008 г.).

Обзор Группы Globaltrans

Крупнейший частный игрок

- Крупнейшая¹ в России частная группа в сфере грузовых железнодорожных перевозок
- Широкая география перевозок
- Консолидированная выручка в 2009г. достигла 1,2 млрд. долл.

Сбалансированный парк подвижного состава



- Более 40 тыс. единиц подвижного состава²
- Фокус на полувагонах (широкий спектр перевозимых грузов) и нефте-бензиновых цистернах (стабильные объемы)
- Порядка 90% парка в собственности (вкл. фин. лизинг)²

Долгосрочные отношения с основными клиентами

- Среди ключевых клиентов Группы – крупнейшие металлургические и нефтегазовые группы и компании



- Globaltrans глубоко интегрирован в логистические процессы своих клиентов

Высокая эффективность

- Передовой подход к логистике и современные системы оптимизации маршрутов
- Профессиональный менеджмент, обладающий огромным опытом в ж.д. отрасли

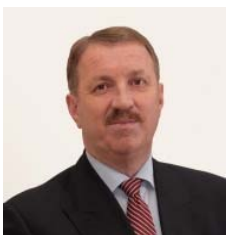
Менеджмент Группы Globaltrans



Сергей Мальцев

Акционер, генеральный директор Группы Globaltrans, член Совета директоров

- Один из основателей Группы
- Более 25 лет опыта в ж.д отрасли
- Награжден знаком «Почётный железнодорожник»



Владимир Прокофьев

Генеральный директор ООО «Балттранссервис»

- Занимает данную должность с момента создания БТС в 1999г.
- Более 41 года опыта в ж.д отрасли
- Награжден знаком «Почётный железнодорожник»



Валерий Шпаков

Первый заместитель генерального директора Группы Globaltrans

Генеральный директор ОАО «Новая Перевозочная Компания»

- Является генеральным директором НПК с момента ее образования в 2003г.
- Более 35 лет опыта в ж.д отрасли
- Ранее занимал ключевые должности в ММК-Транс, Фирма Трансгарант



Александр Шенец

Финансовый директор

- Является финансовым директором Группы Globaltrans с момента ее образования
- Более 9 лет опыта в финансовой сфере, в основном в ж.д отрасли
- Ранее занимал ведущие должности в компаниях Севтехнотранс и Метснабсервис

Стратегия “Big, Balanced, Efficient”

► КРУПНЫЙ

- Группа намерена укреплять свои позиции крупнейшего частного ж.д. оператора в России
- Группа придерживается стратегии «конъюнктурного роста», что подразумевает расширение парка в наиболее благоприятные периоды с точки зрения доходности и стоимости вагонов
- Группа рассматривает возможности органического роста и приобретения компаний

► СБАЛАНСИРОВАННЫЙ

- Сохранение текущей сбалансированной структуры парка подвижного состава
- Использование арендного парка для быстрого реагирования на изменения рыночной конъюнктуры
- Поддержание оптимальной клиентской базы между крупными, средними и мелкими клиентами
- Консервативная финансовая политика – сохранение умеренной долговой нагрузки
- Снижение курсовых рисков

► ЭФФЕКТИВНЫЙ

- Повышение эффективности бизнеса за счет:
 - Снижения показателя порожнего пробега по полувагонам
 - Повышения объемов перевозок в рамках «поездных формирований»
 - Реализации «эффекта масштаба» по мере роста парка вагонов

Железнодорожная отрасль - основа транспортной системы РФ

■ Основа транспортной системы РФ

- на долю ж.д. транспорта приходится более 85% от грузооборота в РФ без учета трубопроводного транспорта
- альтернатива ж.д. транспорту ограничена

■ Устойчивое восстановление объемов после кризиса

- в мае 2010г. рост ж.д. грузооборота в РФ составил +14% относительно мая 2009г. (на 7% ниже уровня мая 2008г.)

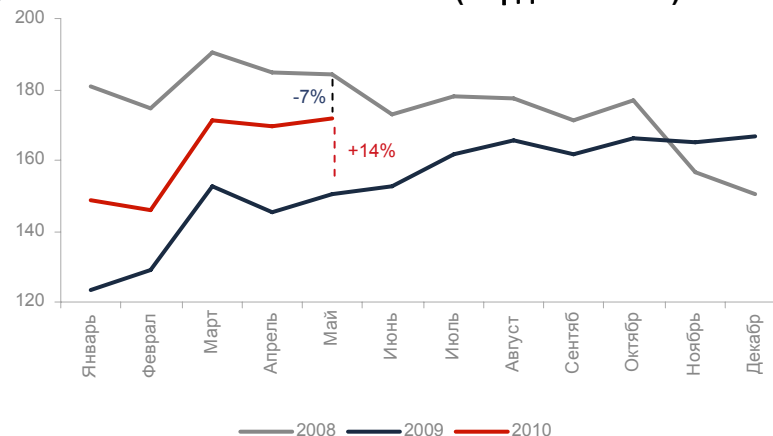
■ Благоприятное ценообразование

- ценообразование для частных операторов не регулируется государством
- исторически темпы роста регулируемых тарифов РЖД превышали инфляцию, что подстегивало рост нерегулируемых тарифов частных игроков

■ Продолжающаяся либерализация отрасли

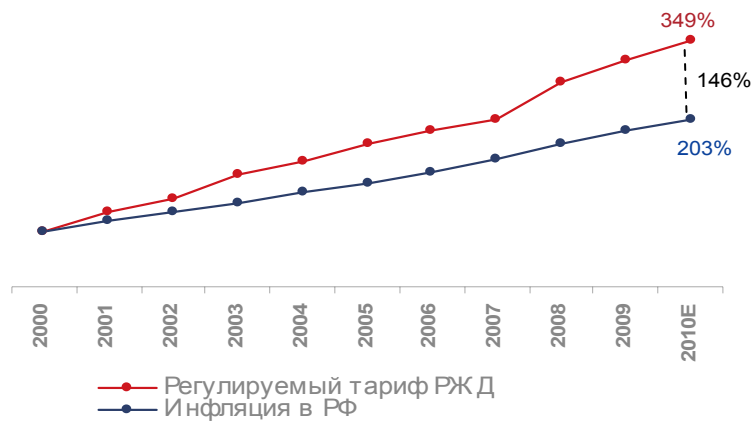
- частные операторы постепенно увеличивают свою долю на рынке – более 40% на конец 2009г.

ГРУЗОБОРОТ В РФ (млрд. тонно-км)



Источник: Росстат

ДИНАМИКА РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ РЖД



Источник: Росстат, ФСТ, Global Insight

Основные достижения 2009 года

Лучше рынка

в период кризиса и на этапе восстановления

- Рост грузооборота на **3%** на фоне 12% снижения российского рынка грузовых железнодорожных перевозок в целом¹

Сильные финансовые результаты

основной деятельности

- Рост скорр. выручки² на **12%** в рублевом выражении до **21,8*** млрд. рублей
- Рост скорр. EBITDA³ на **5%** в рублевом выражении
- Маржа⁴ по скорр. EBITDA сохранена на высоком уровне **42%**

Использование возможностей

для расширения бизнеса

- Увеличение вагонного парка на **38%** до **37 217** единиц
- Во 2-ой половине 2009г. законтрактовано **6 500** новых вагонов по привлекательной цене (большая часть уже поставлена в 2010г.)

Сокращение долга

умеренная долговая нагрузка

- Снижение чистого долга на **20%**, общего долга на **10%**
- Долг/скорр. EBITDA³ - **1,57x** на конец 2009г.
- Чистый долг/скорр. EBITDA³ - **1,0x** на конец 2009г.

1) По данным Росстата.

2) Скорректированная выручка рассчитывается как «выручка» за вычетом «платежей за пользование инфраструктурой и локомотивной тягой по грузным рейсам».

3) Скорректированная EBITDA рассчитывается как EBITDA за вычетом «чистой курсовой прибыли/(убытка) от финансовой деятельности», «доли в прибыли/(убытке) ассоциированных компаний», «прочей чистой прибыли/(убытков)», «прибыли/(убытка) от реализации основных средств» и «обесценения основных средств».

4) Маржа по скорректированной EBITDA рассчитывается как скорректированная EBITDA деленная на скорректированную выручку.

* Группа Globaltrans публикует консолидированную финансовую отчетность в долларах США. Финансовая информация в российских рублях базируется на данных управленческой отчетности.

Лучше рынка в период кризиса и на этапе восстановления

Сокращение грузооборота в целом по российской сети железных дорог на 12%¹

- Слабость внутреннего рынка и падение мирового спроса на сырьевые товары в 2009г.
- Постепенное восстановление объемов, начиная с 1 кв. 2009, прежде всего в погрузке металлов и угля

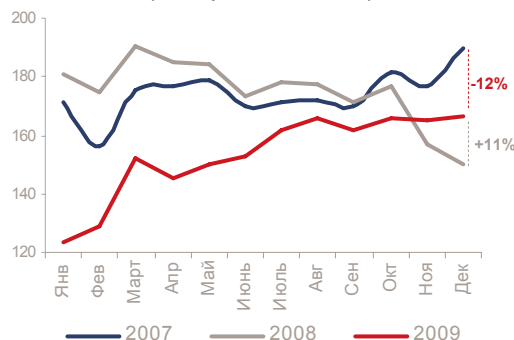
Рост грузооборота Globaltrans на 3%

- Опережение рынка благодаря:
 - сбалансированности парка
 - набору и качеству предлагаемых услуг, а также долгосрочным отношениям с клиентами
 - первоклассной логистике, позволяющей оперативно корректировать маршруты перевозок

Увеличение средней цены грузовой отправки на 11% в рублевом выражении

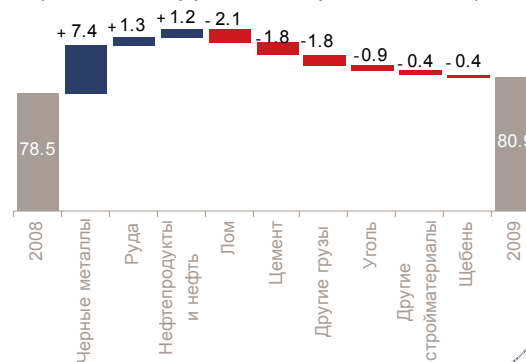
- Рост средней цены грузовой отправки в рублях за счет роста цен БТС (перевозки нефтепродуктов и нефти)
- Без учета БТС средняя цена грузовой отправки осталась в рублевом выражении на уровне 2008г.
- 2010г. – рост цен на перевозки по мере восстановления рынка

ГРУЗООБОРОТ В РОССИИ
(в млрд. тонно-км)



Источник: Росстат

ГРУЗООБОРОТ ГРУППЫ в 2009г.
(по видам грузов, в млрд. тонно-км)



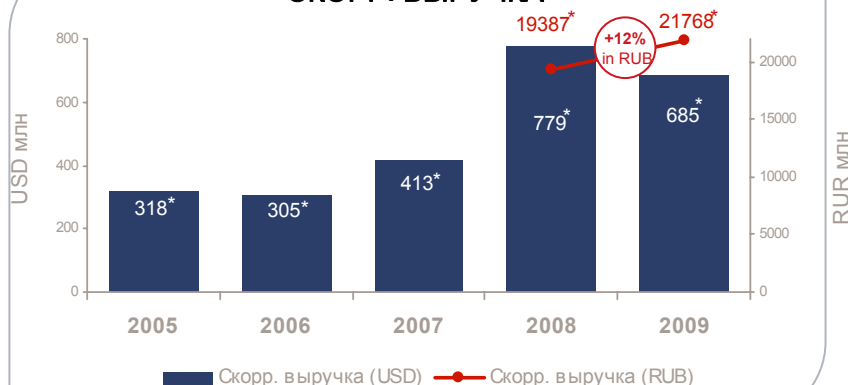
СРЕДНЯЯ ЦЕНА ГРУЖЕННОЙ ОТПРАВКИ



(1) Источник: Росстат.

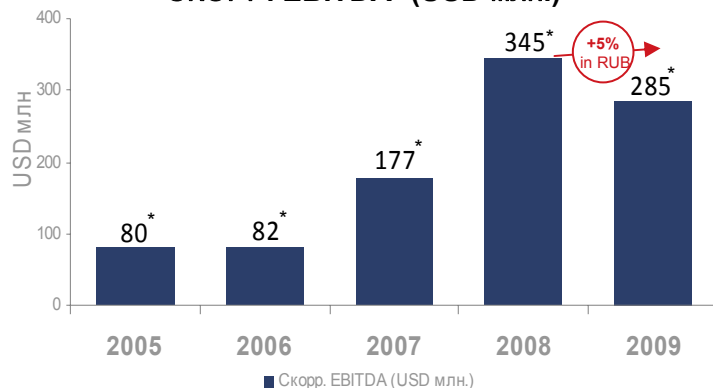
Сильные финансовые результаты

СКОРР. ВЫРУЧКА¹

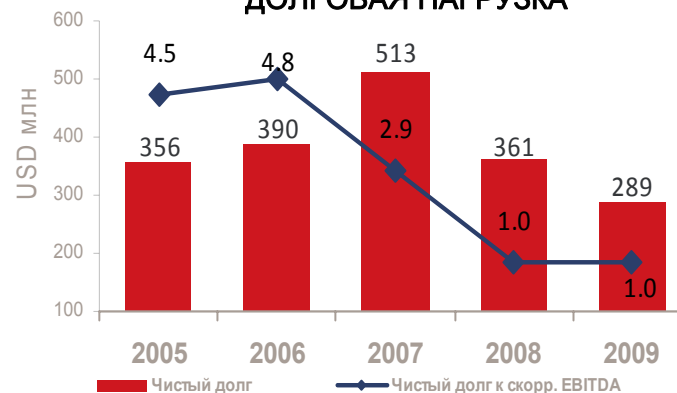


- В 2009 году Группа продемонстрировала рост скорр. выручки и скорр. EBITDA в рублях при одновременном снижении чистого долга на фоне неблагоприятной рыночной конъюнктуры
- 28%-ная девальвация рубля по отношению к доллару в 2009г. оказала негативное влияние на финансовые результаты, представляемые в долларах

СКОРР. EBITDA² (USD млн.)



ДОЛГОВАЯ НАГРУЗКА



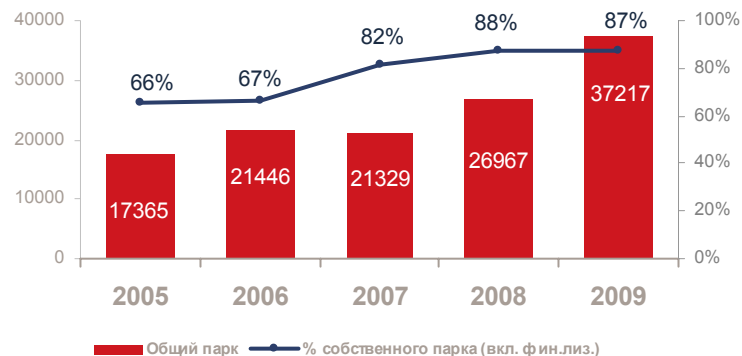
(1) Скорректированная выручка рассчитана как «выручка» минус «тарифы за услуги инфраструктуры и локомотивной тяги по грузным отправлениям».

(2) Скорректированная EBITDA представляет собой EBITDA за вычетом «чистой курсовой прибыли/(убытка) от финансовой деятельности», «доли в прибыли/(убытке) ассоциированных компаний», «прочей чистой прибыли/(убытков)», «прибыли/(убытка) от реализации основных средств» и «обесценения основных средств».

Использование возможностей для расширения бизнеса

- Значительный рост парка за счет приобретения новых вагонов и других ж.д. компаний (Spacesom и Intorex Trans в 2008г. и Балттранссервис в 2009)
- Активная контрактация новых вагонов во 2-ом полугодии 2009г., учитывая:
 - снижение цен на вагоны более чем на 40% в сравнении с уровнем 2008 года
 - продолжение списания изношенного инвентарного парка РЖД
- Во 2-ом полугодии 2009г. законтрактовано 6 000 новых полувагонов и 500 вагонов-цистерн на общую сумму порядка 260 млн. долл. по привлекательной цене за вагон
 - 3 757 вагонов получено по состоянию на конец 1 кв. 2010г., поставка оставшихся ожидается во 2-3 кв. 2010г.
 - с конца 2009 года цена вагонов выросла практически на 30%

РОСТ ПАРКА ГРУППЫ
на конец периода



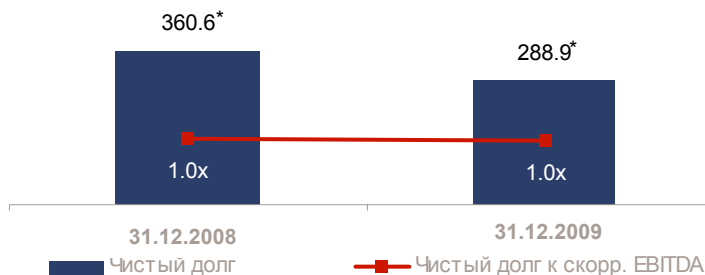
Парк за 2007 год без учета Spacesom и Intorex Trans; за 2008 год – без учета БТС

ПАРК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
ПО ВИДАМ, КОНЕЦ 2009 ГОДА



Сокращение долга

ЧИСТЫЙ ДОЛГ (\$ млн.) ЧИСТЫЙ ДОЛГ К СКОРР. ЕВТДА



ОБЩИЙ ДОЛГ В РАЗБИВКЕ ПО ВАЛЮТАМ

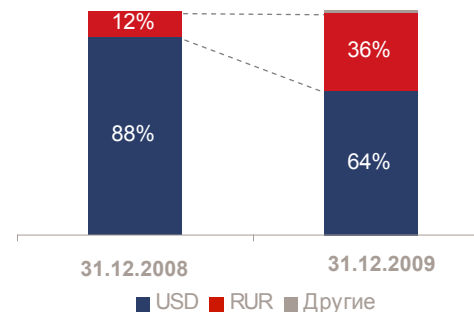
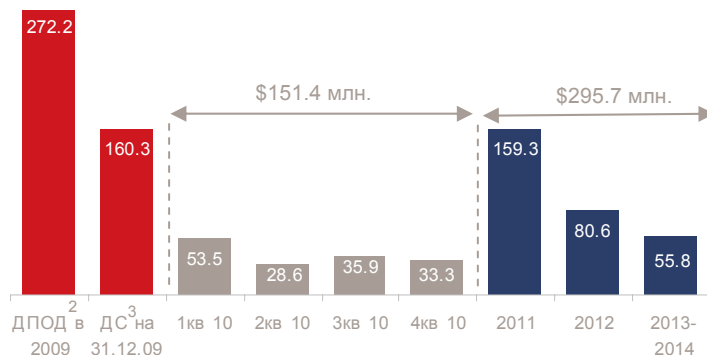


ГРАФИК ПОГАШЕНИЯ ЗАИМСТВОВАНИЙ¹ на 31 декабря 2009 г. (\$ млн.)



- Общий долг снизился на \$48.6 млн. до \$449.1 млн. на конец 2009г. (\$497.7 млн. на конец 2008г.)
- Низкий коэффициент чистый долг к скорр. ЕВТДА на уровне 1,0x
- Существенное снижение курсовых рисков - увеличение доли рублевой задолженности до 36% в сравнении с 12% на конец 2008г.

1) Без учета начисленных процентов в размере \$2.1 млн. на конец 2009г. На основе управленческой отчетности.

2) Денежные средства от операционной деятельности

3) Денежные средства и эквиваленты

Анализ кредитного портфеля

| | 2009 USD млн | 2009 в % | 2008 USD млн | 2008 в % | Изменение USD млн | Изменение в % |
|--------------------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|----------------------|------------------|
| Банковские кредиты | 249.4 | 55.5% | 202.8 | 40.8% | 46.6 | 23% |
| Обязательства по лизингу | 198.6 | 44.2% | 273.4 | 54.9% | (74.8) | -27% |
| Банковские овердрафты | 1.2 | 0.3% | 0.2 | 0.04% | 0.9 | 447% |
| Займы | 0 | 0% | 21.3 | 4.3% | (21.3) | -100% |
| Итого | 449.1 | 100% | 497.7 | 100% | (48.6) | -10% |

- Средняя ставка процента по банковским кредитам составляла 8,7% годовых на конец 2009г. (по сравнению с 10,4% годовых в 2008г.)
- Основные кредиторы Группы представлены банками и лизинговыми компаниями, входящими в такие финансовые группы как: International Finance Corporation (член World Bank Group), UniCredit Group, Сбербанк России, RZB Group (Raiffeisen), Commerzbank, Société Générale, ING Group, OTP Group

НПК/Globaltrans - первоклассный заемщик

- ▶ Сильные рыночные позиции
- ▶ Стабильный денежный поток
- ▶ Умеренная долговая нагрузка
- ▶ Доступ на рынок акционерного капитала
- ▶ Большой объем ликвидных операционных активов, стоимость которых существенно превышает объем долга
- ▶ Выпуску присвоен предварительный рейтинг B1/Стабильный от Moody's, что позволяет претендовать на его включение в Ломбардный список ЦБ

**ВЫСОКОЕ
КРЕДИТНОЕ
КАЧЕСТВО**

Условия выпуска

| | |
|-----------------------|--|
| Эмитент | ОАО "Новая перевозочная компания" |
| Поручитель | Globaltrans Investment PLC |
| Рейтинг эмиссии | B1 (Moody's)* |
| Выпуск | Серия 01 |
| Гос. рег. номер | 4-01-08551-A от 27 мая 2010 г. |
| Объем выпуска | 3 000 000 000 рублей |
| Номинальная стоимость | 1 000 рублей |
| Срок обращения | 5 лет |
| Амортизация | Равномерная амортизация, начиная с даты 2-го купона, по 5% ежеквартально. Последняя выплата 10%. |
| Колл опцион | Через 2.5 года после размещения (в дату выплаты 10-го купона) по цене 100% от непогашенной части размещенных облигаций |
| Купонный период | 91 день |
| Предполагаемая дата | 16 июля 2010 года |
| Торговая площадка | ФБ ММВБ, лист «В» |
| Тип размещения | Букбилдинг |
| Цена размещения | 100% от номинала |
| Организатор | ЗАО «ВТБ Капитал» |

Эмитент планирует направить средства от размещения займа на рефинансирование и общекорпоративные цели

*Предварительный

ПРИЛОЖЕНИЯ

Ключевые финансовые показатели Группы Globaltrans*

млн. USD

| ПОКАЗАТЕЛИ | 2007 | 2008 | 2009 |
|--|-------|-------|-------|
| Прибыльность | | | |
| Выручка | 605 | 1445 | 1163 |
| Скорректированная выручка | 413* | 779* | 685* |
| Скорректированная EBITDA | 177* | 345* | 285* |
| Процентные расходы | -56 | -56 | -48 |
| Чистая прибыль, приходящаяся на долю акционеров компании | 86 | 116 | 88 |
| Долговая нагрузка | | | |
| Долг | 547 | 498 | 449 |
| Чистый долг | 513 | 361 | 289 |
| Собственный капитал | 279 | 575 | 712 |
| КОЭФФИЦИЕНТЫ | | | |
| Маржа по скорректированной EBITDA | 42.9% | 44.3% | 41.5% |
| Долг / Скорректированная EBITDA | 3.1 | 1.4 | 1.6 |
| Чистый долг / Скорректированная EBITDA | 2.9 | 1.0 | 1.0 |
| Скорректированная EBITDA / Процентные платежи | 3.1 | 6.2 | 6.3 |
| Чистый долг / Капитал | 1.8 | 0.6 | 0.4 |

*Данные за 2007 включают результаты AS Spacescom и AS Intorex Trans; за 2008 и 2009 – результаты ООО «Балттранссервис»

Анализ выручки

| | 2009 USD млн | 2008 USD млн | Изменение USD млн | Изменение % |
|--|-----------------|-----------------|----------------------|----------------|
| Выручка | 1163.4 | 1445.0 | (281.6) | -19% |
| <i>За вычетом</i> | | | | |
| Платежи за инфраструктуру и локомотивную тягу | 478.2 | 665.6 | (187.5) | -28% |
| Скорректированная выручка¹ | 685.3* | 779.4* | (94.1) | -12% |
| <i>Включая</i> | | | | |
| Чистая выручка от оперирования² | 618.5* | 699.8* | (81.3) | -12% |
| Операционная аренда подвижного состава | 65.4 | 67.1 | (1.7) | -3% |
| Ж.д перевозки - экспедирование грузов | 0.3 | 5.4 | (5.1) | -95% |
| Продажа вагонов и локомотивов | 0.2 | 9.7 | (9.5) | -98% |
| Прочая выручка | 0.9 | 0.5 | 0.5 | 93% |
| Корректировка для эстонских дочерних компаний ³ | - | (3.1)* | 3.1 | NM |

+12%
в RUB

+13%
в RUB

- Скорректированная выручка¹ выросла на 12% в рублевом выражении и сократилась на 12% в долларовом выражении
- Чистая выручка от оперирования² – ключевой компонент скорректированной выручки – увеличилась на 13% в рублевом выражении и снизилась на 12% в долларовом выражении
 - Средняя стоимость грузовой отправки увеличилась на 11% в рублевом выражении и снизилась на 13% в долларовом выражении
 - Среднее количество подвижного состава под оперированием выросло на 2% или 609 единиц до 28 406 единиц
 - Среднее количество груженых отправок на вагон не изменилось, составив 30,4 отправок в год
- Выручка от операционной аренды продемонстрировала устойчивость, снизившись лишь на 3% в долларовом выражении, благодаря хорошим результатам деятельности AS Spacescom и AS Intopex Trans

1) Скорректированная выручка рассчитывается как «выручка» за вычетом «платежей за инфраструктуру и локомотивную тягу по груженным рейсам».

2) Чистая выручка от оперирования рассчитывается как сумма «выручки от ж/д перевозок – услуги оператора (тариф, оплачиваемый Группой)» и «выручки от ж/д перевозок – услуги оператора (тариф, оплачиваемый клиентом)» за вычетом «платежей за инфраструктуру и локомотивную тягу по груженным рейсам» (не включает эффекта от консолидации AS Spacescom и AS Intopex Trans за 2008 г., так как AS Spacescom прекратила деятельность по ж/д перевозкам в 1-ой половине 2008 г.).

3) Корректировка отражает эффект от консолидации AS Spacescom и AS Intopex Trans и связана с оказываемыми ранее и прекращенными в 1-ой половине 2008 г. услугами ж/д перевозок AS Spacescom.

Анализ затрат

| | 2009 USD млн | 2008 USD млн | Изменение USD млн | Изменение % |
|--|-----------------|-----------------|----------------------|----------------|
| Платежи за инфраструктуру и локомотивную тягу: по груженным рейсам | 478.2 | 665.6 | (187.5) | -28% |
| Операционные денежные расходы | 399.4* | 432.5* | (33.1) | -8% |
| Порожний пробег | 167.9* | 150.3* | 17.6 | 12% |
| Ремонт и техническое обслуживание подвижного состава | 62.2 | 84.2 | (21.9) | -26% |
| Арендная плата по операционной аренде - подвижной состав | 38.8 | 44.3 | (5.5) | -12% |
| Расходы на оплату труда | 34.7 | 38.5 | (3.8) | -10% |
| Пр. тарифы и услуги предоставленные другими транспортными организациями | 27.3* | 17.6* | 9.8 | 56% |
| Топливо и запасные части - локомотивы | 17.0 | 29.3 | (12.3) | -42% |
| Оплата труда локомотивных бригад | 10.1 | 11.8 | (1.7) | -15% |
| Вознаграждения за юридические, консультационные и другие профессиональные услуги | 6.6 | 9.9 | (3.3) | -33% |
| Прочие операционные денежные затраты ¹ | 34.6* | 46.5* | (11.9) | -26% |
| Операционные неденежные затраты² | 57.6* | 59.7* | (2.1) | -3% |
| Общая себестоимость продаж, маркетинговые и торговые затраты и административные расходы | 935.1 | 1,157.8 | (222.7) | -19% |

- Общая себестоимость продаж, маркетинговые и торговые и административные затраты снизились на 19% в долларовом выражении
- Платежи за инфраструктуру и локомотивную тягу (по груженым рейсам, оплачиваемые клиентом) снизились на 28% в основном вследствие девальвации рубля
- Операционные денежные затраты сократились на 8% в долларовом выражении и возросли на 18% в рублевом выражении, как следствие роста затрат на порожний пробег
 - Операционные денежные затраты без учета затрат на порожний пробег увеличились лишь на 5% в рублевом выражении
- Общие операционные неденежные затраты² снизились на 3%, в основном вследствие увеличения амортизационных отчислений по основным средствам, учитываемым в рублях, в результате расширения собственного вагонного парка

Основные операционные показатели (вкл. результаты БТС в 2008 и 2009гг.)

| 1. Парк подвижного состава | 2009 | 2008 | Δ % |
|--|--------------|--------------|------------|
| 1.1. Парк в собственности (на конец периода) | | | |
| Полувагоны | 15464 | 13592 | 14% |
| Цистерны | 16372 | 16071 | 2% |
| Хопперы | 370 | 1101 | -66% |
| Локомотивы | 58 | 60 | -3% |
| Платформы | 120 | 0 | NM |
| Прочие типы подвижного состава | 0 | 0 | NM |
| | 32384 | 30824 | 5% |
| 1.2. Парк в операционной аренде (на конец периода) | | | |
| Полувагоны | 2357 | 1875 | 26% |
| Цистерны | 2474 | 2572 | -4% |
| Хопперы | 0 | 12 | NM |
| Локомотивы | 2 | 1 | 100% |
| Платформы | 0 | 0 | NM |
| Прочие типы подвижного состава | 0 | 0 | NM |
| | 4833 | 4460 | 8% |
| 1.3. Всего парк (на конец периода) | 37217 | 35284 | 5% |
| 1.4. Парк, переданный в операционную аренду (на конец периода) | | | |
| Полувагоны | 775 | 250 | 210% |
| Цистерны | 5101 | 5235 | -3% |
| Хопперы | 125 | 453 | -72% |
| Локомотивы | 6 | 3 | 100% |
| Платформы | 0 | 0 | NM |
| Прочие типы подвижного состава | 0 | 0 | NM |
| | 6007 | 5941 | 1% |
| 1.5. Средний возраст парка в собственности (на конец периода) | | | |
| Полувагоны | 4.6 | 4.2 | 8% |
| Цистерны | 7.8 | 6.9 | 12% |
| Хопперы | 3.1 | 1.4 | 118% |
| Локомотивы | 5.0 | 4.1 | 23% |
| Платформы | 0.7 | 0.0 | NM |
| Прочие типы подвижного состава | 0.0 | 0.0 | NM |
| | 6.2 | 5.5 | 12% |

| 2. Оперирование подвижным составом | 2009 | 2008 | Δ % |
|--|--------------|--------------|-----------|
| 2.1. Грузооборот, млрд. тонн-км | 80.9 | 78.5 | 3% |
| 2.1.1. Грузооборот по видам грузов, млрд. тонн-км | | | |
| Черные металлы | 33.0 | 25.6 | 29% |
| Металлолом | 1.2 | 3.3 | -63% |
| Железная руда | 4.5 | 3.3 | 38% |
| Нефтепродукты и нефть | 30.4 | 29.2 | 4% |
| Строительные материалы - щебень | 0.8 | 1.2 | -36% |
| Строительные материалы - цемент | 0.6 | 2.4 | -75% |
| Строительные материалы - прочие | 0.9 | 1.3 | -34% |
| Уголь (энергетический и коксующийся) | 7.4 | 8.3 | -11% |
| Прочие грузы | 2.1 | 4.0 | -48% |
| 2.2. Объемы перевозок, млн. тонн | 52.8 | 51.4 | 3% |
| 2.2.1. Объемы перевозок по типу груза, млн. тонн | | | |
| Черные металлы | 9.3 | 8.9 | 4% |
| Металлолом | 1.3 | 2.9 | -54% |
| Железная руда | 2.2 | 1.7 | 31% |
| Нефтепродукты и нефть | 29.7 | 27.6 | 8% |
| Строительные материалы - щебень | 0.9 | 1.1 | -20% |
| Строительные материалы - цемент | 0.6 | 1.2 | -52% |
| Строительные материалы - прочие | 0.7 | 0.7 | -2% |
| Уголь (энергетический и коксующийся) | 5.8 | 4.2 | 39% |
| Прочие грузы | 2.3 | 3.1 | -26% |
| 2.3. Объемы перевозок по классу груза | | | |
| Класс 1 | 24% | 23% | - |
| Класс 2 | 53% | 50% | - |
| Класс 3 | 23% | 27% | - |
| 2.4. Средний парк под оперированием | | | |
| Полувагоны | 14600 | 14588 | 0% |
| Цистерны | 13298 | 12731 | 4% |
| Хопперы | 401 | 428 | -6% |
| Локомотивы | 40 | 41 | -2% |
| Прочие типы подвижного состава | 66 | 10 | 586% |
| | 28406 | 27797 | 2% |
| 2.5. Среднее количество груженых отправок на вагон | | | |
| Полувагоны | 24.3 | 25.0 | -3% |
| Цистерны | 37.5 | 36.9 | 2% |
| Хопперы | 19.5 | 22.4 | -13% |
| | 30.4 | 30.4 | 0% |

Основные операционные показатели (продолжение)

| Оперирование подвижным составом (продолжение) | | 2009 | 2008 | Δ % |
|--|--|---------|---------|------|
| 2.6. | Среднее длина грузенной отправки, км | | | |
| | Полувагоны | 2280.4 | 2136.1 | 7% |
| | Цистерны | 1015.5 | 1044.6 | -3% |
| | Хоперы | 950.2 | 736.3 | 29% |
| | | 1537.8 | 1511.6 | 2% |
| 2.7. | Коэффициент порожнего пробега | | | |
| | Полувагоны | 46% | 32% | 45% |
| | Цистерны и хоперы | 114% | 115% | -1% |
| | Общий коэффициент порожнего пробега | 72% | 64% | 13% |
| 2.8. | Средняя цена грузенной отправки | | | |
| | Средняя цена грузенной отправки в USD | 716.9 | 828.1 | -13% |
| | Средняя цена грузенной отправки в RUB | 22773.0 | 20598.1 | 11% |
| 2.9. | Чистая выручка от оперирования по видам грузов, млн. USD | | | |
| | Черные металлы | 160.6 | 160.1 | 0% |
| | Металлолом | 7.6 | 30.4 | -75% |
| | Железная руда | 10.4 | 11.5 | -9% |
| | Нефть и нефтепродукты | 381.7 | 397.9 | -4% |
| | Уголь (энергетический и коксующийся) | 23.3 | 36.8 | -37% |
| | Строительные материалы (включая цемент) | 8.0 | 24.1 | -67% |
| | Прочие грузы | 26.8 | 39.0 | -31% |
| | | 618.5 | 699.8 | -12% |
| 2.10. | Чистая выручка от оперирования по классам грузов | | | |
| | Класс 1 | 10% | 17% | -39% |
| | Класс 2 | 56% | 51% | 10% |
| | Класс 3 | 34% | 32% | 5% |

| | | | | |
|-----------|--|-------------|-------------|------------|
| 2.11. | Чистая выручка от оперирования по клиентам (включая их поставщиков и подрядчиков) | | | |
| | Северсталь | 3% | 7% | -61% |
| | ММК | 10% | 8% | 26% |
| | Евраз | 10% | 8% | 31% |
| | Уральская сталь | 1% | 1% | 25% |
| | Мечел | 1% | 1% | -42% |
| | Роснефть | 4% | 4% | -11% |
| | Гапромнефть | 8% | 8% | 1% |
| | ТНК-ВР | 25% | 19% | 31% |
| | Лукойл | 10% | 12% | -15% |
| | РИТЕК | 1% | 3% | -70% |
| | Другие (включая мелкие и средние компании) | 27% | 29% | -7% |
| 2.12. | Затраты на порожний пробег, млн. USD | 167.9 | 150.3 | 12% |
| 2.13. | Доля порожнего пробега, оплачиваемого Globaltrans | 83% | 80% | 4% |
| 3. | Персонал | 2009 | 2008 | Δ % |
| 3.1. | Персонал по департаментам (упрощенно) | | | |
| | Операционная деятельность | 591 | 612 | -4% |
| | Административная деятельность | 359 | 383 | -6% |
| | | 950 | 995 | -5% |



Группа Globaltrans

Приит Педая
Михаил Перестюк

+357 25 503 153
irteam@globaltrans.com
www.globaltrans.com

ЗАО «ВТБ Капитал»

Илья Бучковский
+7 (495) 775-7193
bonds@vtbcapital.com

Андрей Поляков
+7 (495) 775-7197
bonds@vtbcapital.com

Кирилл Тучин
+7 (495) 775-7025
bonds@vtbcapital.com

Ольга Марченко
+7 (495) 775-7107
bonds@vtbcapital.com