

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

«ВАГОНМАШ»

ВАГОНМАШ



ВТОРОЙ ОБЛИГАЦИОННЫЙ ЗАЕМ

1 000 000 000 рублей

Информационный меморандум

Организаторы выпуска

 **БАНК САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

П Л А Н Е Т А  **К А П И Т А Л**

СОДЕРЖАНИЕ:

О порядке использования информации	3
Источники инвестиционной привлекательности	4
1. Инвестиционное предложение	5
Параметры займа	5
Использование средств, привлекаемых от размещения облигаций	6
2. Группа ВАГОНМАШ	7
Структура Группы	7
Краткий портрет компаний Группы ВАГОНМАШ	8
Обзор деятельности Группы ВАГОНМАШ	11
Производство	11
Продажи	16
SWOT анализ	22
Эмитент – ЗАО «ВАГОНМАШ»	23
Поручитель ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод»	26
Прогноз развития Группы ВАГОНМАШ до 2010 года	28
Основные риски Группы ВАГОНМАШ	30
3. Отраслевой анализ	31
Рынок железнодорожных вагонов	31
Обзор рынка	31
Группа ВАГОНМАШ на рынке железнодорожных вагонов	32
Рынок вагонов метро	34
Обзор рынка	34
Группа ВАГОНМАШ на рынке вагонов метро	35
Рынок трамвайных вагонов	36
Обзор рынка	36
Группа ВАГОНМАШ на рынке муниципального транспорта	37
Приложения	38
Бухгалтерская отчетность ЗАО «ВАГОНМАШ»	38
Бухгалтерская отчетность ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод»	41
Краткая информация об участниках выпуска	44

О порядке использования информации

Настоящий Меморандум предоставляется исключительно в информационных целях. Он не является составной частью документов, подлежащих представлению в какие-либо регистрирующие или иные государственные органы РФ или какого-либо иностранного государства в связи с регистрацией ценных бумаг, описанных в настоящем документе. При ознакомлении с Меморандумом каждому потенциальному инвестору рекомендуется также ознакомиться с Решением о выпуске и Проспектом ценных бумаг.

Настоящий Меморандум является информационным документом для потенциальных инвесторов и представлен в том виде, который поможет им лучше понять информацию о ЗАО «ВАГОНМАШ» и риски, связанные с приобретением Облигаций. Меморандум составлен таким образом, чтобы предоставить потенциальным инвесторам информацию сверх минимального объема, раскрытие которого обязательно в соответствии с требованиями российского законодательства при выпуске облигаций.

Информационный Меморандум не является предложением о продаже или предложением о покупке Облигаций или любых иных ценных бумаг какому-либо лицу в России или любой иной стране или регионе. Информационный Меморандум не является рекламным материалом относительно Облигаций, продажи или покупки Облигаций или любых иных ценных бумаг в России или в любой иной стране или регионе.

Ни вручение Меморандума, ни размещение Облигаций ни при каких обстоятельствах не подразумевают отсутствия возможности неблагоприятных изменений в состоянии дел ЗАО «ВАГОНМАШ» после даты публикации Меморандума, либо после даты внесения последних изменений и/или дополнений в Информационный Меморандум, равно как и то, что любая информация, предоставленная в связи с размещением 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.

Организаторы не проверяли информацию, содержащуюся в Меморандуме, и не делают никаких заверений, прямых или косвенных, не принимают на себя никакой ответственности в отношении точности или полноты какой-либо информации, содержащейся в Информационном Меморандуме.

Источники инвестиционной привлекательности

Факторы инвестиционной привлекательности Группы ВАГОНМАШ¹:

- ✓ Единственный производитель современных вагонов для перевозки почтовых отправок в РФ
- ✓ Ключевой поставщик вагонов метро в РФ и страны СНГ, поставки в дальнее зарубежье
- ✓ Гибкая производственная политика – возможность оперативной трансформации производства под нужды крупных заказчиков из разных регионов планеты с сохранением качества продукции
- ✓ Одна из лучших в отрасли команд НИОКР, обеспечивающая наличие перспективных разработок на ближайшие несколько лет
- ✓ Потенциал роста основных финансовых показателей Группы: по прогнозам выручка в 2007 году составит 3,6 млрд. рублей, а к 2010 году совокупная выручка Группы за год достигнет значений порядка 9,9 млрд. рублей.
- ✓ Прозрачность для инвесторов: Кредитный рейтинг от Эксперт РА, консолидированная отчетность по МСФО с привлечением независимых аудиторов для ее подтверждения (срок выхода отчетности – конец ноября 2006)
- ✓ Высокая квалификация управленческих кадров
- ✓ Повышение эффективности бизнеса за счет внедрения информационных систем управления предприятием (ERP) на базе Microsoft Axapta, а также внедрения в конструкторско-технологических подразделениях систем автоматизированного проектирования CAD/CAM/PDM
- ✓ Подготовка к сертификации системы управления предприятием по стандартам ISO 9001-2001

Привлекательность отрасли вагоностроения:

- ✓ Внутренние рынки магистральных вагонов, вагонов метро и трамваев пока не насыщены. Основными «локомотивами» роста этих рынков являются: значительный износ парка ОАО «РЖД», который требует обновления, активизация частных операторов на рынке железнодорожного транспорта, износ подвижного состава большинства метрополитенов, преклонный возраст большей части парка подвижного состава трамвайных управлений городов России
- ✓ Фактор государственной поддержки является, определяющим для отрасли вагоностроения: большинство предприятий-заказчиков так или иначе связаны с государством. Этот факт существенно улучшает кредитное качество компаний-производителей вагоностроительной отрасли

¹ Объединение ЗАО «ВАГОНМАШ» и ОАО «ПТМЗ» в Группу ВАГОНМАШ основано на экономических и юридических связях предприятий. Группа ВАГОНМАШ не является юридическим лицом.

1. Инвестиционное предложение

Параметры займа

1.1. Параметры займа

ЭМИТЕНТ	Закрытое акционерное общество «ВАГОНМАШ»
ПОРУЧИТЕЛЬ	Открытое акционерное общество «ПТМЗ»
ОФЕРТА НА ВЫКУП (PUT ОПЦИОН)	Третий рабочий день четвертого купонного периода.
РАЗМЕЩАЕМЫЕ ЦЕННЫЕ БУМАГИ	Неконвертируемые процентные документарные облигации на предъявителя серии 02 в количестве 1 000 000 штук номинальной стоимостью 1000 руб. каждая
КУПОННЫЕ ВЫПЛАТЫ	Доходом по Облигациям является сумма купонных доходов, начисляемых и выплачиваемых за каждый купонный период. Облигации имеют восемь полугодовых купонов. Купонный доход по 1-му купону выплачивается в 182-й день, по 2-му купону – в 364-й день, по 3-му купону – в 546-й день, по 4-му купону – в 728-й день, по 5-му купону – в 910-й день, по 6-му купону – в 1092-й день, по 7-му купону – в 1274-й день, по 8-му купону – в 1456-й день со дня начала размещения Облигаций выпуска. Процентная ставка по купонам составляет: - по первому купону – процентная ставка определяется путем проведения конкурса на ФБ ММВБ среди участников торгов биржи – потенциальных покупателей Облигаций в дату начала размещения Облигаций; - по второму и третьему купонам – процентная ставка равна процентной ставке по первому купону. Ставки последующих купонов определяет эмитент
ДАТА НАЧАЛА РАЗМЕЩЕНИЯ	декабрь 2006 года
СПОСОБ РАЗМЕЩЕНИЯ	Открытая подписка
ЦЕНА РАЗМЕЩЕНИЯ	100% от номинальной стоимости
ДАТА ПОГАШЕНИЯ	1456-й день со дня начала размещения Облигаций выпуска
ОРГАНИЗАТОР ТОРГОВ	Закрытое акционерное общество «Фондовая биржа ММВБ»
ДЕПОЗИТАРИЙ, ПЛАТЕЖНЫЙ АГЕНТ	Некоммерческое партнерство «Национальный депозитарный центр» (НП НДЦ)
ОРГАНИЗАТОРЫ	Открытое акционерное общество «Банк «Санкт-Петербург» и Закрытое акционерное общество «Планета Капитал».

1.2. Регистрационные данные выпуска ценных бумаг

Дата регистрации выпуска в ФСФР 21 ноября 2006 года
Государственный регистрационный номер 4-02-00554-J

1.3. Размещение облигационного займа

Размещение облигаций пройдет на Фондовой бирже ММВБ в форме конкурса по определению ставки первого купона

Агент по размещению облигаций ОАО «Банк «Санкт-Петербург»

Предварительная оценка спреда к индексу
Cbonds average yield при размещении 250 - 350 б.п.

1.4. Вторичный рынок облигаций

Вторичное обращение облигаций будет осуществляться на Фондовой бирже ММВБ, а также на внебиржевом рынке.

Агент по исполнению оферт ОАО «Банк «Санкт-Петербург»

Использование средств, привлекаемых от размещения облигаций

Средства, полученные от размещения второго облигационного займа планируется распределить следующим образом: порядка 90% направить на реструктуризацию кредитного портфеля Группы ВАГОНМАШ, за счет остальных средств реализовать инвестиционную программу, предусматривающую модернизацию и расширение производственных мощностей заводов Группы, что в дальнейшем позволит удовлетворять растущие потребности основных клиентов – метрополитенов, ОАО «РЖД» и муниципалитетов в современном и высокотехнологичном подвижном составе.

2. Группа ВАГОНМАШ

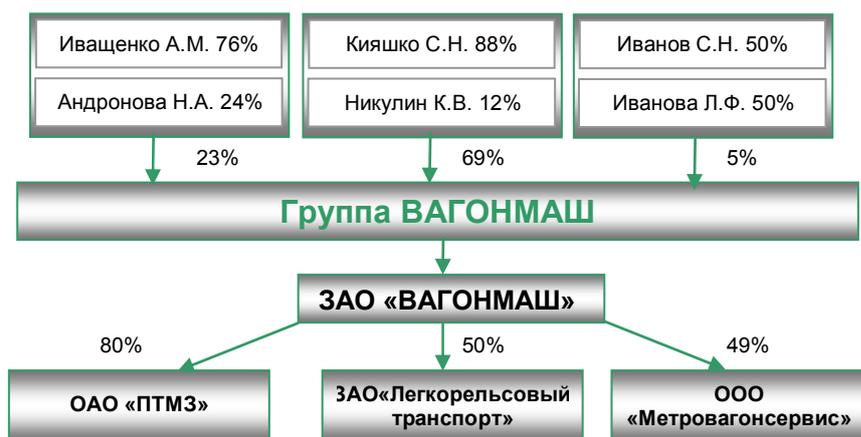
Структура Группы

Группа ВАГОНМАШ состоит из ЗАО «ВАГОНМАШ» и ОАО «ПТМЗ», помимо этого ЗАО «ВАГОНМАШ» имеет доли в двух других компаниях:

ЗАО «Легкорельсовый транспорт» и ООО «Метровагонсервис».

Основными акционерами ЗАО «ВАГОНМАШ» являются D&R Industry Ltd и ООО «Алмаз Инвест», которым принадлежит 91,36% и 5% уставного капитала компании соответственно.

Структура конечных собственников Группы изображена на следующей схеме:



Исполнительные органы компаний Группы:

ЗАО «ВАГОНМАШ»

Совет директоров:

1. Винник Сергей Васильевич
2. Иващенко Алексей Михайлович – Председатель Совета директоров
3. Кабанов Андрей Валентинович
4. Кияшко Сергей Николаевич
5. Орлов Алексей Владимирович

Генеральный директор:

Тихоненко Михаил Андреевич

В августе 2006 года Тихоненко М.А. был назначен новым Генеральным директором ЗАО «ВАГОНМАШ». Данное назначение было осуществлено в рамках реализации стратегии развития Группы ВАГОНМАШ, согласно которой в компанию привлекаются независимые топ-менеджеры высокой квалификации.

В трудовой биографии Тихоненко М.А. опыт управления предприятиями Холдинга «РусПромавто»: Курганским и Ликинским автобусными заводами.

Помимо Совета директоров, важную роль в деятельности компании, а также Группы в целом, играет Комитет по стратегическому развитию и инвестиционным проектам, который вырабатывает стратегию вагоностроительного бизнеса ЗАО «ВАГОНМАШ» и ОАО «ПТМЗ», согласовывает и контролирует инвестиционные проекты.

Председатель комитета:

Кияшко С.Н.

Члены комитета:

Афанасьев С.А.

Винник С.В.

Кабанов А.В.

Корешов С.М.

Никитин В.В.

Никулин К.В.

Тихоненко М.А.

Сирый С.С.

Соколов П.П.

ОАО «ПТМЗ»

Совет директоров:

1. Бычкова Юлия Алексеевна
2. Зимин Александр Дмитриевич
3. Кияшко Сергей Николаевич
4. Мочалов Михаил Викторович
5. Семенов Алексей Германович

Генеральный директор:

Кабанов Андрей Валентинович

ЗАО «ЛЕКОРЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ»

Генеральный директор:

Сушинскас Феликс Генрикович

ООО «МЕТРОВАГОНСЕРВИС»

Генеральный директор:

Солдатенков Алексей Юрьевич

Краткий портрет компаний Группы ВАГОНМАШ

ЗАО «ВАГОНМАШ»



Закрытое акционерное общество «ВАГОНМАШ» является одним из старейших вагоностроительных предприятий России. На настоящий момент срок его существования составляет более 130 лет.

Предприятие было основано в 1874 г. как фабрика по производству столярно-технических изделий и его основной продукцией были ящики для перевозки почты в вагонах первой в России Царскосельской железной дороги. А в 1898 г. предприятие, тогда уже «Товарищество Санкт-Петербургского вагоностроительного завода», изготовило первый железнодорожный вагон.

В мае 1968 г. успешно прошел испытания первый вагон метрополитена производства «Ленинградского вагоностроительного завода им. И. Е. Егорова».

Сегодня ЗАО «ВАГОНМАШ» ведущее специализированное предприятие вагоностроительной отрасли России. Наряду с поставкой подвижного состава Компания оказывает услуги по капитальному ремонту и модернизации вагонов, а также поставку необходимых запасных частей и комплектующих.

ЗАО «ВАГОНМАШ» является ведущим производственным активом Группы, имеющим зависимые предприятия, при этом их деятельность напрямую взаимосвязана с работами, проводимыми ЗАО «ВАГОНМАШ». Например, ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод» - предприятие по производству трамваев, осуществляет капитально-восстановительный ремонт вагонов метро. В свою очередь ООО «Метровагонсервис», созданное совместно с ГУП «Киевский метрополитен», производит работы по сборке вагонов, а также по ремонту и модернизации действующего парка вагонов киевского метрополитена.

ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод»



Предприятие ведет свою деятельность с 1934 года.

ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод» учреждено Комитетом по управлению городским имуществом мэрии Санкт-Петербурга, территориальным агентством Госкомимущества РФ решением от 17.03.1993 г. путем реорганизации государственного предприятия «Ленинградский трамвайно-троллейбусный завод» в соответствии с законом РФ «О приватизации государственных и муниципальных предприятий в РФ», Государственной программой приватизации государственных и муниципальных предприятий в РФ,

Указом Президента РФ «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества», иными законодательными актами.

Открытое акционерное общество «Петербургский трамвайно-механический завод» является правопреемником прав и обязанностей государственного предприятия «Ленинградский трамвайно-троллейбусный завод» в пределах, определенных в Плате приватизации.

ОАО «ПТМЗ» производит трамвайные вагоны, осуществляет капитальный ремонт трамваев, производит капитально-восстановительный ремонт (КВР) вагонов метро.

Основные достижения Группы ВАГОНМАШ:

Собственниками Группы ВАГОНМАШ была проведена большая работа, что способствовало усилению позиций компаний на рынке:

- ✓ В 2004 году ЗАО «ВАГОНМАШ» выиграл тендер на поставку 40 вагонов для строящегося метрополитена Казани, который был введен в эксплуатацию летом 2005 года к 1000-летию города.
- ✓ В январе 2004 года в вагонный участок Санкт-Петербург-пассажирский-Московский Октябрьской железной дороги из цехов ЗАО «ВАГОНМАШ» был передан вагон-ресторан. Для Октябрьской железной дороги — это первый с 1992 года вагон-ресторан, который пополнил парк ресторанов на колесах.
- ✓ В апреле 2004 года достигнуто соглашение с ОАО «Российские железные дороги» о поставке 27 межобластных вагонов, 15 багажных вагонов и 10 вагонов-ресторанов.
- ✓ 27 мая 2004 года в Мраморном дворце на церемонии награждения лауреатов конкурса «Сделано в Петербурге» ЗАО «ВАГОНМАШ» была вручена премия за вагон метрополитена в номинации «Товары производственно-технического назначения».
- ✓ 26 ноября 2004 года ЗАО «ВАГОНМАШ» стало дипломантом федерального этапа конкурса "100 лучших товаров России" за производство вагонов метрополитена для ГУП «Санкт-Петербургский метрополитен».
- ✓ 27 августа 2005 года, в дни празднования 1000-летия г. Казани, состоялся торжественный пуск казанского метрополитена, организованного на базе принципиально новых вагонов выпущенных ЗАО «ВАГОНМАШ». Среди лиц участвующих в этом мероприятии были Президент РФ В.В. Путин, Президент Татарстана М.Ш. Шаймиев, Премьер-министр Татарстана Р.Н. Миниханов, Мэр Казани К.Ш. Исхаков.
- ✓ 22 сентября 2005 года, после победы в тендере на поставку 12 вагонов трамвая по заказу городского Комитета по транспорту, был заключен контракт на поставку с ГУП «Горэлектротранс» (Санкт – Петербург). Ключевым моментом предложения ОАО «ПТМЗ» стали два трамвая обновленной версии с новым дизайном интерьера и внешнего вида.
- ✓ 19 декабря 2005 года в Смольном состоялось подписание соглашения о сотрудничестве с Администрацией Санкт-Петербурга, в соответствии с которым, петербургские вагоностроители берут на себя обязательства по разработке и внедрению новых типов вагонов для метрополитена и городского электротранспорта, а в 2006 году обязуются поставить городу принципиально новый трамвай. Также в рамках этого проекта будут проведены работы по разработке современных пассажирских вагонов для ОЖД. Город, в свою очередь, обязуется оказывать всестороннюю поддержку вагоностроителям в освоении новых видов продукции. Срок действия соглашения – до конца 2009 года
- ✓ 12 января 2006 рейтинговым агентством «Эксперт РА» был присвоен рейтинг кредитоспособности В+.
- ✓ 11 мая 2006 Руководство ЗАО «ВАГОНМАШ» приняло участие в совещании с участием губернатора Санкт-Петербурга по реализации проекта НВПТ «Надземный экспресс», где представило новые разработки предприятия в области подвижного состава для городского электротранспорта.
- ✓ 17 июня 2006 Руководство ЗАО «ВАГОНМАШ» приняло участие в X Международном экономическом форуме, прошедшем с 13 по 15 июня 2006 года на площадках «ЛЕНЭКСПО». Там же, на стенде Инвестиционных проектов Санкт-Петербурга был представлен макет подвижного состава нового поколения, предлагаемый предприятием для проекта «Надземный экспресс».
- ✓ 5 июля 2006 на Московском проспекте в Санкт-Петербурге состоялась презентация нового трамвая «ЛВС-2005», разработанного специалистами Группы ВАГОНМАШ. Новый продукт был показан руководству города. До конца года проходят заводские испытания и обкатка нового вагона, а также презентации по городам России.
- ✓ 02 октября 2006 года прошла презентация нового частного пассажирского поезда «Мегаполис», который начал курсировать между Москвой и Санкт-Петербургом. В состав включены вагоны-рестораны производства ЗАО «ВАГОНМАШ», отгруженные в апреле 2006 года.
- ✓ 13 октября 2006г. на территории завода ЗАО «ВАГОНМАШ» в торжественной обстановке в присутствии представителей Администрации Санкт-Петербурга руководство предприятия подписало Консорциальное соглашение с иранской вагоностроительной компанией «WAGON KOWSAR CO» о совместном участии в международном тендере на производство и поставку вагонов для метрополитена иранской столицы - города Тегерана.
- ✓ В рамках контракта с ОАО «Российские Железные Дороги» 11 октября произведена отгрузка 1-ой партии межобластных вагонов в количестве 5 штук. Данные вагоны будут работать в составе фирменных поездов «Буревестник» и «Юность» Горьковской и Октябрьской железных дорог.

ЗАО «Легкорельсовый транспорт»

ЗАО «ЛРТ» было создано совместно с ОАО «Объединенные трамвайно-троллейбусные заводы» для осуществления проекта по внедрению нового вида транспорта – системы скоростного трамвая. Как инжиниринговая компания ЗАО «ЛРТ» является держателем документации и технических условий на разработку нового трамвая, а также обеспечивает организационно-финансовую сторону проекта. Новый продукт был освоен на площадях Усть-Катавского вагоностроительного завода.

Реализация проекта предусматривает внедрение систем скоростного трамвая в Москве, Санкт-Петербурге и Волгограде, а также в г. Алматы (Казахстан) и г. Мешхед (Иран)

ООО «Метровагонсервис»

ООО «Метровагонсервис» российско-украинское предприятие по ремонту и сборке вагонов метрополитена. Предприятие создано в 2002 году с целью обеспечения потребностей Киевского метрополитена в современном подвижном составе.

Владельцами ООО «Метровагонсервис» являются ЗАО «ВАГОНМАШ» и КП «Киевский метрополитен».

Предприятие производит сборку вагонов метрополитена на базе кузовов производства ЗАО «ВАГОНМАШ» с использованием комплектующих украинских производителей, а также производит модернизацию существующего парка вагонов Киевского метрополитена и капитально-восстановительный ремонт вагонов по истечению установленного срока их эксплуатации.

В конце 2002 года специалистами Метровагонсервиса были успешно проведены пуско-наладочные испытания и введен в эксплуатацию на Киевском метрополитене первый в СНГ поезд метрополитена с асинхронным тяговым приводом производства ЗАО «ВАГОНМАШ».

Обзор деятельности Группы ВАГОНМАШ

Производство

Основным видом деятельности Группы ВАГОНМАШ является производство вагонов метрополитена, железнодорожных магистральных пассажирских вагонов локомотивной тяги, а также надземный городской электрический транспорт.

В последние годы Группа ВАГОНМАШ активно осваивает новые модели комфортного и экономичного пассажирского подвижного состава, вагонов метро и трамваев с учетом самых современных мировых разработок вагоностроения.



Группа производит широкий ассортимент вагонов пассажирского класса и осуществляет уникальные разработки в области вагоностроения, продажу запасных частей для вагонов, а также предоставляет услуги по ремонту и сервисному обслуживанию вагонов.

Продукция предприятия изготавливается для трех основных видов транспорта:

- железной дороги;
- метрополитена;
- муниципального транспорта.

Ниже рассмотрены основные виды продукции для этих отраслей и дано краткое описание этой продукции:

Железнодорожные вагоны:

Модель 61-531. Вагон предназначен для перевозки, обмена в пути следования почтовых отправлений в составе пассажирских поездов.



Модель 61-532.

Вагон открытого типа с креслами предназначен для выполнения массовых перевозок пассажиров по магистральным путям МПС. Вагон оснащен: установкой кондиционирования воздуха; экологически чистыми туалетами; системой аудио- и видео- трансляции и поездной связи; системой сервисного обслуживания (информационное табло); мобильной связью;



креслами повышенного комфорта со встроенными в подлокотниках пультами, барной стойкой.

Модель 61-536.1.



Вагон-ресторан также предназначен для перевозок пассажиров по магистральным путям МПС с длительностью пребывания в пути до 7 суток. Вагон отличается повышенной комфортностью и сервисом, оснащен новейшим оборудованием для хранения и приготовления пищи, мытья посуды и обладает повышенной надежностью и безопасностью в эксплуатации. Вагон оснащен установкой кондиционирования воздуха, экологически чистым туалетом, столовым залом, который укомплектован удобными столиками и креслами, баром для розничной продажи, кухней.

Модель 61-533, 61-533.1 Вагон для перевозки багажных отправок в составе пассажирских поездов на магистральных путях МПС.

Модель 61-521 Вагон предназначен для перевозки спецгруза в составах пассажирских поездов. Кладовая оборудована грузоподъемным устройством, снабженным выдвижной стрелой с электроталью грузоподъемностью 2 т.

Модель 61-523 Вагон для перевозки банковских грузов в составах грузовых и пассажирских поездов.

Модель 61-524.1 Вагон используется для перевозки спецгрузов в составах пассажирских и грузовых поездов. Оборудован двумя поворотными кранами у погрузочных дверей и монорельсом в кладовой по оси вагона, с таями грузоподъемностью по 3,2 т каждая.

Модель 61-528 Вагон для обеспечения электроэнергией пассажирских вагонов централизованного электроснабжения в составах фирменных поездов.

Модель 61-535. Вагон-дизель-электростанция. Вагон ДЭС предназначен для, централизованного электроснабжения пассажирских вагонов повышенной комфортности в составе пассажирского поезда, автономного обеспечения электроэнергией стационарных объектов и использования в составе аварийно-спасательных поездов.

Модель 61-519. Вагон для перевозки спецконтингента в составах пассажирских поездов. Вагон создан на базе современного пассажирского вагона и предназначен для перевозки спецконтингента в составах пассажирских поездов по магистральным дорогам колеи 1520 мм в условиях умеренного климата.

Модель 61-524.5 СК Вагон для перевозки контейнеров в составе грузовых и пассажирских поездов. Оборудован выкатной рамой для погрузки и выгрузки контейнеров.

Вагоны метро:



Модель 81-714, 81-717

Вагоны с тиристорно-импульсным регулированием тягового электропривода в ходовом и тормозном режиме работы предназначены для эксплуатации на подземных линиях метрополитена с возможностью кратковременного выхода на поверхность.



Модель 81-553, 81-554, 81-555

Поезд метрополитена с асинхронным тяговым приводом соответствует последним мировым достижениям в сфере метровагоностроения.

Асинхронные двигатели обладают большей надежностью, чем двигатели постоянного тока, более просты в управлении и обслуживании, позволяют достигать экономии электроэнергии на тягу поездов до 30%, на 20% снизить затраты на эксплуатацию и обслуживание, повысить надежность и увеличить срок эксплуатации двигателей.



Модель 81-581

Контактно-аккумуляторный электровоз с асинхронным тяговым приводом предназначен для эксплуатации как самостоятельная подвижная единица, так и в составе хозяйственного поезда для транспортировки вагонов, перевозки хозяйственных грузов и выполнения маневровых работ на парковых, деповских и прочих линиях метрополитена.

Трамвайные вагоны:

Модернизированный четырехосный трамвайный вагон ЛМ-99 «СОЛО»

Концепция вагона создана с учетом современных тенденций промышленного дизайна. Эстетичный экстерьер удачно сочетается с продуманностью технологических решений. Головная и торцевая части кузова вагона выполнены в виде «маски» из стеклопластика. В верхней части кузова установлены стеклопластиковые фальшборта. Зоны расположения тележек имеют легко открываемые кожухи, также изготовленные из стеклопластика. Двери для посадки пассажиров повторяют форму кузова, в отличие от предыдущей модели вагона. Все перечисленные преимущества, а также оригинальная схема окраски и современные лакокрасочные покрытия существенно улучшили внешний вид вагона и приблизили его к современному мировому уровню.



Новый мультимодульный скоростной трамвай ЛВС-2005

ЛВС-2005 — ширококолейный (1524 мм или 60 дюймов) пластик-металлический сочлененный шестиосный трамвай с переменным уровнем пола. Кузов состоит из двух секций, связанных через узел сочленения, разработанный немецкой фирмой Hubner. Наружная обшивка бортов вагона, передняя и задняя панель выполнены из пластика.



Высота низкого пола — 370 мм от головки рельса. Двери поворотнo-сдвижные, все в плоскости борта.

Тяговых электродвигателей четыре, по два в первой и третьей тележках. Вторая тележка безмоторная. В управлении двигателями применена транзисторная система управления асинхронными тяговыми двигателями.

Основное торможение электродинамическое с возможностью рекуперации тяговым двигателем для проезда на неэлектрофицированных участках линий. Для дотормаживания используется барабанно-колодочный тормоз. Присутствуют и магниторельсовые тормоза.

ЛВС-2005 — первый в России трамвай с долей низкого пола более двух третей, что приближает его к европейским низкопольным вагонам. На его базе могут быть построены четырех-, шести- и восьмиосные вагоны, одно- и двусторонние. Он имеет множество преимуществ перед эксплуатируемыми в настоящее время четырехосными вагонами с высокими полами.



Среди них можно назвать: более высокую провозную способность; удобство посадки-высадки пассажиров; благодаря низким полам решена проблема транспортного обслуживания инвалидов-колясочников; за счет увеличения скорости посадки и высадки пассажиров, снижено время стоянки на остановках, что обеспечивает почти постоянную скорость сообщения и, как следствие, соблюдение графика движения.

Рельсошлифовальный вагон

Предназначен для шлифовки рельсов трамвайных путей, имеющих волнообразный износ с помощью шлифовальных устройств вибрационного типа. Вагон выполнен на базе четырехосного трамвайного моторного вагона ЛМ-93.

Рельсосварочный вагон

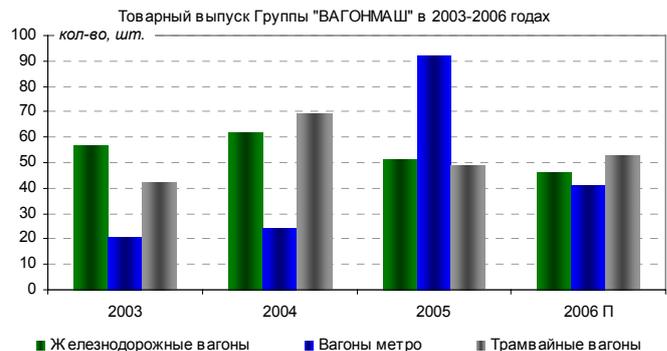
Предназначен для автоматической контактной электросварки трамвайных рельсов с помощью подвесной рельсосварочной машины. Выполнен на базе четырехосного трамвайного моторного вагона ЛМ-93. В кузове вагона имеется два отсека: служебный и сварочный. Рельсосварочный вагон может выполнять сварку рельсов непосредственно в пути и на базе или в отстойных пунктах с последующей транспортировкой сварных плетей к месту укладки. При сварке непосредственно в пути можно сваривать как рельсы действующего, так и вновь прокладываемого пути.

Вагон-вышка

Предназначен для применения в качестве технического средства обслуживания и ремонта контактной сети трамваев. Выполнен на базе четырехосного трамвайного моторного вагона ЛМ-99. Вагон двухстороннего движения с двумя кабинами водителя.

Производственные показатели Группы ВАГОНМАШ с 2003 года по 2006 год (прогноз)

На протяжении ряда 2003-2005 годов товарный выпуск Группы ВАГОНМАШ увеличивался. Основными факторами роста стали крупные заказы от таких клиентов, как Казанский метрополитен, Петербургский метрополитен, Киевский метрополитен, ОАО «РЖД», ФГУП «Почта России», предприятия ГЭТ ряда городов России.



источник: данные Группы

В настоящий момент совокупные производственные мощности Группы ВАГОНМАШ позволяют производить порядка 350 вагонов различного назначения. В условиях растущего спроса на продукцию Группы наличие потенциала производственных мощностей позволит увеличить товарный выпуск без существенных капитальных затрат. Нарращивание товарного выпуска на существующих мощностях положительно отразится на рентабельности Группы ВАГОНМАШ.

Продажи

Основными потребителями продукции Группы ВАГОНМАШ являются:

1. Железные дороги России
2. Метрополитены России
3. Коммерческие перевозчики
4. Метрополитены и железные дороги стран ближнего и дальнего зарубежья
5. Унитарные предприятия городского электротранспорта России
6. Эксплуатирующие предприятия городского электротранспорта стран ближнего и дальнего зарубежья

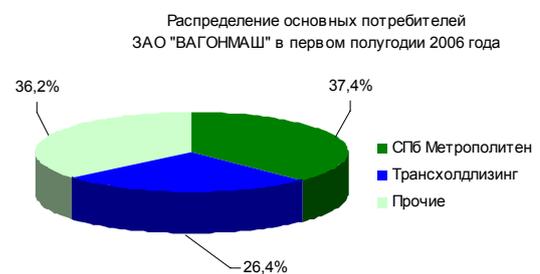
География реализации Группы ВАГОНМАШ

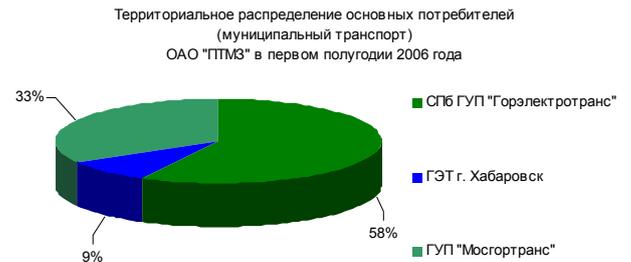
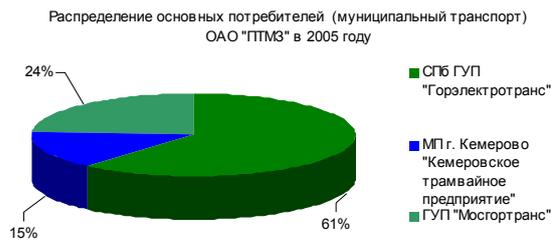


● города, в которых эксплуатируются вагоны метро производства ЗАО «ВАГОНМАШ»

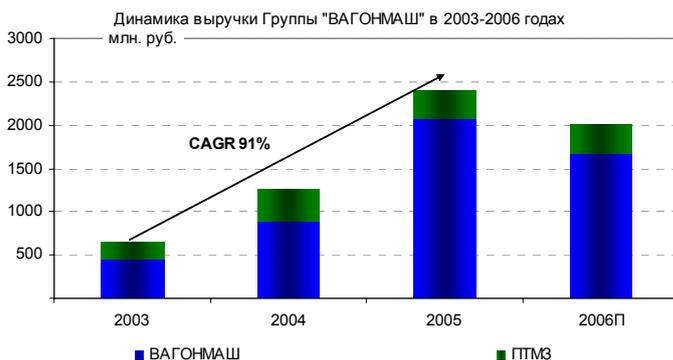
● города, в которых эксплуатируются вагоны трамваев производства ОАО «ПТМЗ»

Территориально реализация Группы ВАГОНМАШ распределена по территории России, стран ближнего и дальнего зарубежья. Фактически, в большинстве метрополитенов СНГ представлены вагоны производства ЗАО «ВАГОНМАШ», а в 18 городах России из 68 с трамвайным движением курсируют вагоны производства ОАО «ПТМЗ».





За счет географического положения, большая часть реализации продукции Группы ВАГОНМАШ приходится на Санкт-Петербург, но помимо этого, компания занимает достаточно прочные позиции в других регионах РФ и за рубежом.



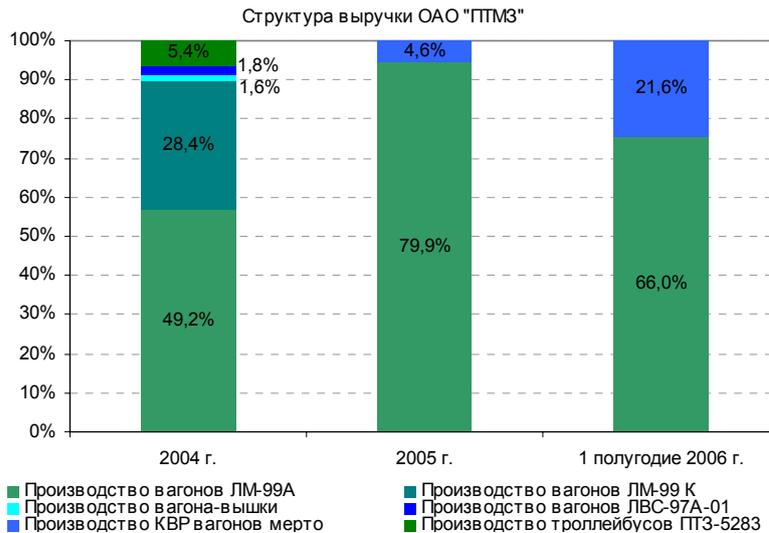
Увеличение продаж Группы ВАГОНМАШ связано, прежде всего, с ростом российской экономики и, как следствие, повышением уровня деловой активности в стране, а также существенным увеличением внутреннего спроса, в том числе и со стороны государственных организаций. В частности, существенный рост продаж в 2005 году обусловлен выполнением индивидуальных заказов со стороны метрополитенов Казани и Санкт-Петербурга.

источник: данные Группы



Структура выручки Группы ВАГОНМАШ в целом задается составом портфеля заказов. В свою очередь, благодаря достаточно высокой диверсификации клиентов в контрактном портфеле Группы и довольно гибкой производственной программе процентное соотношение основных компонентов выручки меняется из года в год и зависит от конъюнктуры рынка.

источник: данные ЗАО «ВАГОНМАШ»



источник: данные ОАО «ПТМЗ»

Основным фактором дальнейшего развития Группы является сильный износ подвижного состава крупнейших операторов рынка железнодорожного транспорта. При сложившейся ситуации в транспортной отрасли, спрос на продукцию Группы будет только расти из года в год. Также необходимо отметить, что помимо этого, увеличение спроса будет происходить вследствие стабильного роста пассажиро- и грузоперевозок. Помимо этого косвенным фактором можно назвать улучшение экономической ситуации в стране.

В свою очередь, основной причиной, которая может ограничить развитие, является усиление конкуренции со стороны других вагоностроительных заводов.

Освоение нового модельного ряда, своевременное обеспечение требований к безопасности и комфортности неизбежно вызовет увеличение заказов на поставку подвижного состава, узлов и комплектующих со стороны заказчиков в России и стран СНГ, а также создаст предпосылки для выхода продукции заводов Группы на рынки дальнего зарубежья.

Негативное влияние на производственную деятельность заводов компании может оказать усиление конкуренции, в том числе со стороны китайских производителей. Однако вероятность наступления данного события в краткосрочной перспективе невелика.

Компания также проводит превентивные меры по минимизации последствий негативных факторов:

- Производит диверсификацию производства;
- Разрабатывает программы по снижению затрат по производству продукции;
- Проводит инвестиционную политику в части технического и технологического перевооружения производственной базы в целях повышения конкурентоспособности предприятия.

Для дальнейшего увеличения доли рынка Группы ВАГОНМАШ в будущем предполагается принятие маркетинговой стратегии «Расширяющегося бизнеса», предполагающей ежегодный рост продаж не менее чем на 25%.

Данная стратегия характеризуется организацией прямых продаж на российском рынке по основным заказчикам (ОАО «РЖД», ГУП «Санкт-Петербургский метрополитен», ФГУП «Почта России»), а также привлечением агентов и созданием совместных производств на внешнем рынке (Казахстан, Польша, Украина).

В обеспечение выбранной стратегии сбыта для каждого сегмента рынка Группой предлагаются отдельные продукты с индивидуальным маркетинговым сопровождением, учитывающим особенности каждого клиента.

Перспективные проекты Группы ВАГОНМАШ

«Почта России»

В рамках реализации комплексной программы обновления и модернизации парка почтовых вагонов транспортно-сортировочной сети Почты России 5 августа 2005 года на заводе ЗАО «ВАГОНМАШ» в Санкт-Петербурге состоялась церемония торжественной приемки первого опытного почтового вагона нового поколения, изготовленного по заказу ФГУП «Почта России». В церемонии приняли участие руководство и представители Государственной Думы РФ, Мининформсвязи России, Правительства Санкт-Петербурга, Федерального агентства связи, ОАО «РЖД», ФГУП «Почта России».



В 2005 г. ЗАО «ВАГОНМАШ» поставило ФГУП «Почта России» первые 10 почтовых вагонов модели 61-531. Вагоны приобретаются за счет внебюджетных средств Почты России, стоимость одного из них составляет 9-10 млн. руб. К 2014 г. в Почту России поступит более 900 единиц такой техники. Таким образом, совокупная стоимость проекта составит порядка **9 млрд. рублей**.



Вагоны с возможной скоростью движения до 160 км/ч полностью соответствуют требованиям ОАО «РЖД», предъявляемым к эксплуатации вагонов в составах фирменных (скорых) поездов. Перевод почтовых вагонов из почтово-багажных составов в пассажирские и скорые позволит значительно сократить сроки прохождения почтовых отправок.

ЛВС-2005

5 июля 2006 года на Московском проспекте в Санкт-Петербурге состоялась презентация нового трамвая ЛВС-2005. Губернатору города В.И. Матвиенко и другим первым лицам города был показан новый трамвай и продемонстрированы все его достоинства. ЛВС-2005 был высоко оценен руководством города.



Дальнейшее производство этих трамваев является весьма перспективным для Группы ВАГОНМАШ. После заводских испытаний и обкатки ЛВС-2005 (71-152) планируется использовать как на городских трамвайных линиях городов России и стран зарубежья, так и в рамках проектов развития ЛРТ: «Надземный экспресс» (СПб) и «Скоростной трамвай» в Москве и Волгограде.

«Надземный Экспресс»

В декабре 2005 года в Смольном состоялось подписание соглашения о сотрудничестве между Администрацией Санкт-Петербурга и ЗАО «ВАГОНМАШ». В соответствии с соглашением, петербургские вагоностроители взяли на себя обязательства по разработке и внедрению новых типов вагонов для метрополитена и городского электротранспорта.



Предлагаемый подвижной состав для данного проекта (будет строиться на базе разработок по ЛВС-2005), представляет собой шестисосный трехсекционный шарнирно-сочлененный трамвай с частично пониженным уровнем пола, двустороннего движения, предназначенный для перевозки пассажиров на городских маршрутах.

В рамках реализации проекта предусматривается к 2008 году поставить более 50 единиц вагонов принципиально нового подвижного состава общей стоимостью порядка **1,5 млрд. рублей**.

«ВАГОНМАШ – KOWSAR»

13 октября 2006г. на территории завода ЗАО «ВАГОНМАШ» в торжественной обстановке в присутствии представителей Администрации Санкт-Петербурга руководство предприятия подписало Консорциальное соглашение с иранской вагоностроительной компанией «WAGON KOWSAR CO» о совместном участии в международном тендере на производство и поставку вагонов для метрополитена иранской столицы - города Тегерана.

В случае победы в тендере заводу предстоит исполнить контракт на сумму более **16 млрд. рублей**, выпустить совместно с иранской стороной за 5 лет 455 вагонов начиная с 2007 года.

Данный документ является результатом совместной плодотворной работы специалистов всех подразделений ЗАО «ВАГОНМАШ», иранской делегации и представителей Правительства Санкт-Петербурга.

Проект «НеВа»

В конце 2006 г. ЗАО «ВАГОНМАШ» совместно с Škoda Dopravní technika (Чехия, г. Пльзень) приступает к реализации нового проекта «НеВа» - создания нового подвижного состава для метро с асинхронным приводом и гладким корпусом из нержавеющей стали.

Данный проект позволит предприятию успешно конкурировать с европейскими производителями не только на российском рынке, но и за его пределами. Так как по своим техническим характеристикам вагоны метро «НеВа», не будут уступать европейским, а по ценовым параметрам – будут выгодно отличаться для покупателей.

Основное содержание проекта состоит в поставке Петербургскому метрополитену 39 шестивагонных составов (234 вагона) до 2009 года и реконструкции Невско-Василеостровской линии, позволяющей оптимально модернизировать системы электропитания и управления на этой линии. Общий объем инвестиций по данному проекту составляет порядка **6,5 млрд. рублей**.

Железные дороги России

Группой ВАГОНМАШ были достигнуты договоренности с РЖД о поставке межобластных вагонов. Согласно уже заключенному контракту в ближайшие полгода завод отгрузит 35 таких вагонов на сумму **590 млн. рублей**.



Стратегия

В 2005 году Группой ВАГОНМАШ была принята Стратегия развития на период с 2006 по 2012 года. Данная стратегия разделена на три этапа. При реализации принятой стратегии предполагается, что к 2012 году ЗАО «ВАГОНМАШ» и подконтрольный ОАО «ПТМЗ» будут представлять публичную вагоностроительную компанию, которая станет лидером в РФ и странах СНГ по производству городского электротранспорта.

Первый этап: 2006 – 2007 год

Основную цель этапа можно сформулировать как «создание быстрорастущего бизнеса». Для достижения поставленной цели планируется обеспечить присутствие в различных сегментах рынка. В свою очередь, это будет достигнуто за счет выпуска широкой линейки продукции, а именно 1,2,3-х и 4-х секционных трамваев; вагонов для метрополитена традиционного образца, модифицированных вагонов и новых вагонов с кузовом каркасного типа. В сегменте магистральных пассажирских вагонов планируется осуществлять производство вагонов-ресторанов, межобластных, багажных вагонов, вагонов-электростанций, а также специальные вагоны: почтовые и банковские. Для расширения спектра производимой продукции планируется осуществлять взаимодействие с иностранными производителями.

Помимо расширения производственной деятельности будет проведен ряд PR мероприятий, направленных на формирование и укрепление бренда компании.

Снижение финансовых рисков планируется осуществить путем реформирования системы управления, на основе ERP системы.

Важным для первого этапа также будет сертифицирование предприятия по стандартам ISO 9001-2001, что позволит повысить конкурентоспособность производимой продукции на рынках, в том числе дальнего зарубежья.

Второй этап: 2008 - 2010

Основной целью этого этапа является формирование высокорентабельного бизнеса.

Повышение рентабельности Группы планируется осуществлять за счет систем управления затратами и других мероприятий.

В рамках второго этапа планируется развитие основного конкурентного преимущества Группы – возможность мелкосерийного производства (от одного вагона), в том числе под индивидуальные требования заказчика. Производство мелкими сериями позволит внедрять новую технику ускоренными темпами. Внедренная на первом этапе ERP система, позволит существенно сократить сроки производства, а также оптимизировать технологические переделы. Помимо этого для сокращения производственного цикла, и как следствие – сокращения срока исполнения заказов, планируется наладить партнерские отношения с поставщиками (организация консигнационных складов, сокращающих сроки поставки, своевременное размещение заказов).

Третий этап: 2011 – 2012

Основная цель этапа - максимизация стоимости бизнеса. Рост стоимости бизнеса будет происходить за счет достигнутой, на втором этапе, высокой рентабельности бизнеса.

Повышение уровня рентабельности и стабильное положение компании на рынке, достигнутые на прошлых этапах, рост уровня корпоративного управления, предоставляемых услуг и товаров, а также прозрачность бизнеса сделают компанию еще более привлекательной для инвесторов.

На всех этапах развития компании важной задачей является наличие сильного менеджмента, подготовка персонала и привлечение специалистов высокой квалификации в компанию. Организация непрерывного обучения топ-менеджеров современным методикам управления.

SWOT анализ

Внутренние факторы:

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Широкий спектр производимой продукции. ▪ Высокая квалификация управленческих кадров. ▪ Прозрачная структура бизнеса. ▪ Внедрение информационной системы управления предприятием (ERP). ▪ Аудит отчетности составленной в соответствии с МСФО. ▪ Постоянное повышение качества и расширение модельного ряда. ▪ Возможности самостоятельного проектирования и быстрого освоения новой техники. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Высокая степень износа оборудования. ▪ Покупатели – бюджетные организации, большие кассовые разрывы. ▪ Длительные сроки производственного цикла вагонов.

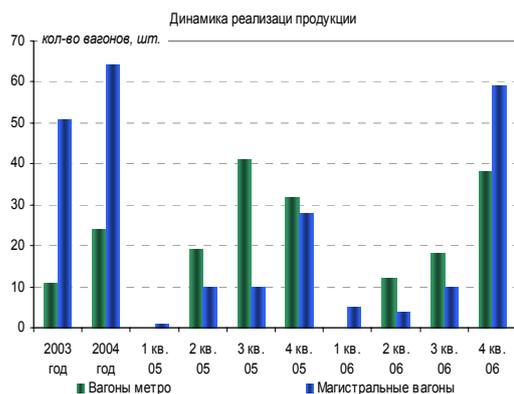
Внешние факторы:

Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ориентация на разные рынки (городской электротранспорт, метро, железнодорожная техника) ▪ Возможности экспорта продукции, постоянное освоение новых рынков. ▪ Высокие темпы роста рынка до 2012 года. ▪ Низкий уровень конкуренции на рынке. ▪ Положительная история на публичном долговом рынке (облигационный заем 2005 года). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Монополизм потребителей железнодорожной техники. ▪ Неравномерность заказов в течение года.

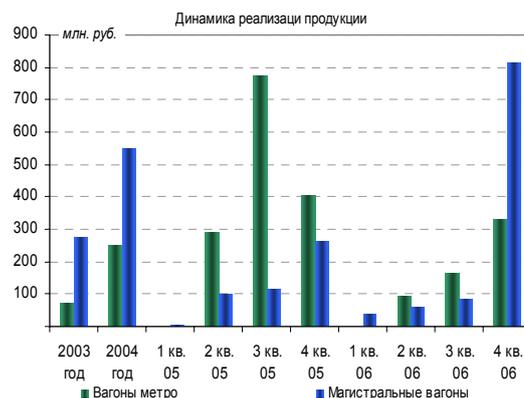
Эмитент – ЗАО «ВАГОНМАШ»

Формирование портфеля заказов Группы контрактами с бюджетными организациями и фактический монополизм покупателей производимой продукции является одним из самых весомых негативных факторов, оказывающих влияние на основные финансовые показатели ЗАО «ВАГОНМАШ». Специфика контрагентов компании заключается в следующих моментах:

- В силу своего монопольного положения клиенты ЗАО «ВАГОНМАШ» в большинстве случаев используют отсрочку платежей.
- Фактические платежи приходятся на 3-й, и в большей степени на 4-й кварталы, т.е. наблюдается высокая сезонность ключевых финансовых показателей эмитента.



Источник: данные ЗАО «ВАГОНМАШ»



Источник: данные ЗАО «ВАГОНМАШ»

- Еще одной характерной чертой бизнеса ЗАО «ВАГОНМАШ» является производство продукции под будущие контракты (в том сегменте, где ВАГОНМАШ является фактически монополистом, например, производство почтовых вагонов). С одной стороны, это позволяет равномерно загрузить и более эффективно использовать производственные мощности, но с другой стороны, такая политика не самым лучшим образом сказывается на основных финансовых показателях, так как затраты в производство распределяются равномерно в течение всего года, а выручка фактически поступает в 4-м квартале.

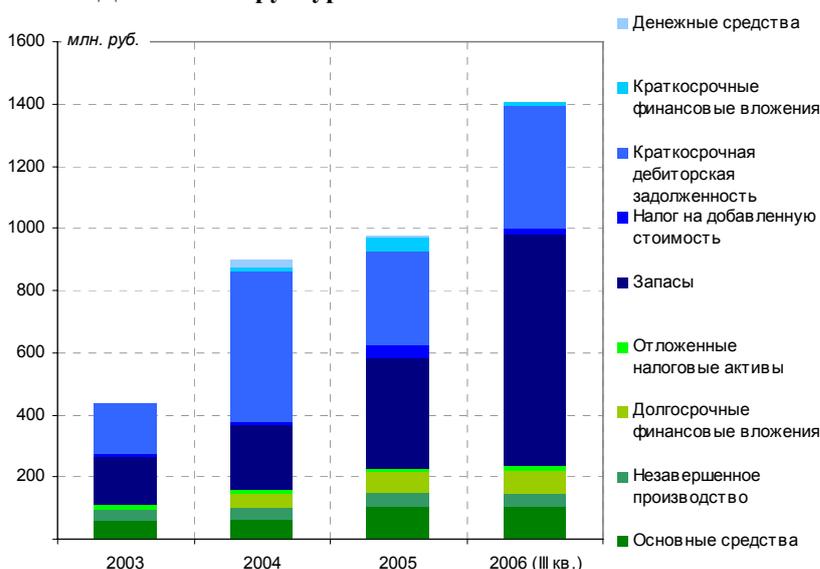
На протяжении ряда лет в бизнесе ЗАО «ВАГОНМАШ» наблюдается сезонность продаж, что напрямую отражается на основных ежеквартальных финансовых показателях.

Результаты деятельности, тыс. руб.

Показатель	2003	2004	2005	2006 (9 мес.)	2006 (прогноз)
Основные финансовые показатели:					
Выручка, тыс. руб.,	444 601	885 225	2 077 907	503 173	1 670 604
Валовая прибыль, тыс. руб.	-70 908	30 606	184 958	4 830	170 358
ЕБИТДА, тыс. руб.	26 260	57 527	132 484	12 190	≈ 165 263
Чистая прибыль, тыс. руб.	13 171	12 143	30 374	-79 908	17 206
Рентабельность:					
Валовая рентабельность	-15,9%	3,5%	8,9%	1,0%	10,2%
Норма ЕБИТДА	5,9%	6,5%	6,4%	2,4%	9,9%
Рентабельность по ЧП	3,0%	1,4%	1,5%	-	1,0%
Долговая нагрузка:					
Суммарные активы, тыс. руб.	436 509	898 536	973 870	1 409 811	≈ 1 427 017
Собственный капитал, тыс. руб.	92 189	103 677	133 557	53 605	150 763
Общий долг, тыс. руб.	146 690	346 738	584 072	1 126 877	≈ 1 300 00
Долг/Активы	0,34	0,39	0,60	0,80	0,91
Долг/ЕБИТДА	5,59	6,03	4,41	92,44	7,86
Долг/Выручка	0,33	0,39	0,28	2,24	0,77
ЕБИТДА/Проценты	1,63	1,56	1,59	0,14	1,31

1. Структура активов:

Динамика структуры активов ЗАО «ВАГОНМАШ» с 2003 года по 3-й квартал 2006 года



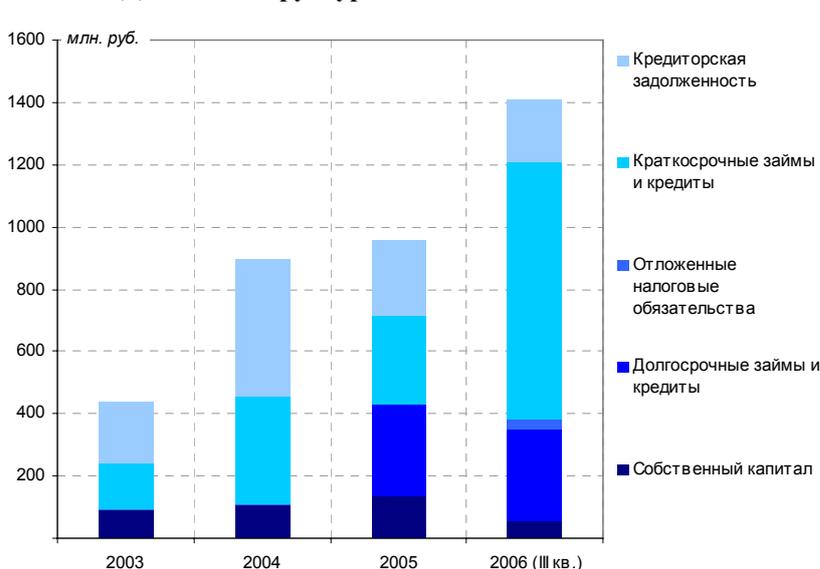
В структуре активов основная доля приходится на оборотные активы – 83,2%.

По итогам 2005 года их стоимость выросла незначительно и составила 746 518 тыс. рублей. В свою очередь, по результатам деятельности компании за 9 месяцев 2006-го года оборотные активы выросли на 427 065 тыс. рублей или на 57,2% по сравнению со значением на начало года. В основном рост оборотных активов связан с существенным увеличением запасов до 744 166 тыс. рублей (более чем в два раза) и ростом дебиторской задолженности – на 30% по сравнению со значением на конец 2005 года.

Фактически в запасах компании и дебиторской задолженности отражена произведенная продукция, отгрузка и оплата по которой приходится на четвертый квартал 2006 года, а также на начало 2007 года. Внеоборотные активы компании за 9 месяцев 2006 года изменились незначительно – на 3,9%. Но необходимо отметить, что важными активами ЗАО «ВАГОНМАШ» являются производственные помещения общей площадью порядка 80 тыс. кв. м., которые располагаются на земельном участке размером 13 га. Эти активы учтены по балансовой стоимости, в то время как их рыночная стоимость существенно превышает балансовую.

2. Структура пассивов:

Динамика структуры пассивов ЗАО «ВАГОНМАШ» с 2003 по 3-й квартал 2006 года



В структуре обязательств компании преобладают краткосрочные займы и кредиты, которые составляют порядка 59% всех пассивов. Существенный рост краткосрочных кредитов и займов за 9 месяцев 2006 года связан, в первую очередь, с необходимостью постоянного финансирования возрастающего производства продукции, при этом, расчеты по этой продукции будут произведены в конце 2006 года, и также в 2007 году. Величина долгосрочных кредитов и займов за прошедшие 9 месяцев 2006 года не изменилась (напомним, что долгосрочные кредиты и займы компании сформированы из 1-го облигационного займа компании).

Но на фоне роста валюты баланса ЗАО «ВАГОНМАШ» их доля в совокупных обязательствах сократилась до 21,3%.

Необходимо отметить, что привлеченные средства от 2-го облигационного займа компании в большей степени будут направлены на реструктуризацию кредитного портфеля ЗАО «ВАГОНМАШ», тем самым структура заемного капитала эмитента улучшится за счет увеличения доли долгосрочных источников финансирования.

Кредиторская задолженность по итогам 9 месяцев 2006 года сократилась по сравнению со значением на конец 2005 года на 15,4% - до 202,3 млн. рублей. Таким образом, ее доля в совокупных обязательствах теперь составляет 14,4%, вместо 24,6% на конец 2005 года.

Собственный капитал компании за 9 месяцев 2006 года сократился до 53,6 млн. рублей, что связано с убытками, которые возникали на протяжении первых трех кварталов 2006 года из-за непрерывного финансирования производства. Однако с получением основной доли выручки за 2006 год в 4 квартале и закрытием финансового года с прибылью (согласно прогнозам компании, основанном на портфеле выполняемых заказов), собственный капитал компании увеличится.

3. Показатели ликвидности

Показатель	2003	2004	2005	2006 (III кв.)
Коэффициент быстрой ликвидности	0,47	0,66	0,66	0,40
Коэффициент текущей ликвидности	0,95	0,93	1,41	1,14
Дебиторская задолженность/ кредиторская задолженность	0,82	1,10	1,26	1,94

Значения показателей ликвидности находятся на удовлетворительном уровне. В целом, их невысокие значения объясняются существенно увеличившимся размером привлеченных кредитов, но с привлечением облигационного займа значения коэффициентов существенно улучшатся.

4. Кредитный портфель ЗАО «ВАГОНМАШ»

Банк, выдавший кредит	Дата получения кредита	Сумма в валюте кредита, тыс. руб.	Валюта кредита	Дата погашения кредита	Размер задолженности	Неиспользованный лимит
ОАО " Банк "Санкт-Петербург "	10.авг.05	150 000	руб.	03.фев.07	107 750	42 250
ОАО " Банк "Санкт-Петербург "	11.ноя.05	200 000	руб.	04.ноя.06	200 000	0
ОАО " Банк "Санкт-Петербург "	03.апр.06	120 000	руб.	02.апр.07	120 000	0
ОАО " Банк "Санкт-Петербург "	27.июн.06	300 000	руб.	26.июн.07	300 000	0
ЗАО "Международный Московский Банк"	26.фев.06	85 000	руб.	25.фев.07	85 000	0
ИТОГО:		855 000			812 750	42 250

По состоянию на 30.09.2006

5. Кредитный рейтинг

12 января 2006 года рейтинговое агентство "Эксперт РА" присвоило ЗАО «ВАГОНМАШ» рейтинг кредитоспособности В+. Данная рейтинговая оценка означает, что кредитоспособность ЗАО «ВАГОНМАШ» удовлетворительная и в целом соответствует среднему уровню в данном рейтинговом классе. Показатели производственно-коммерческой деятельности, финансовой устойчивости и платежеспособности, а также уровень управления Группы в основном не препятствуют выполнению обязательств.

Поручитель ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод»

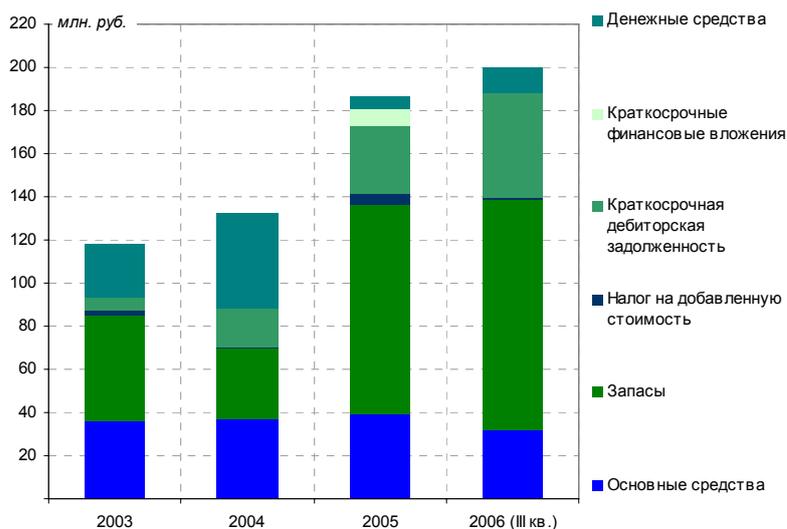
Поручителю по займу ОАО «ПТМЗ» присуща такая же специфика формирования выручки, как и эмитенту – ЗАО «ВАГОНМАШ». Фактор сезонности накладывает свой отпечаток на промежуточные финансовые результаты внутри года. Поэтому можно ожидать, что большая часть выручки за 2006 год придется на четвертый квартал, а также сдвинется на 2007-2008 годы.

Результаты деятельности, тыс. руб.

Показатель	2003	2004	2005	2006 (9 мес.)	2006 (прогноз)
Основные финансовые показатели:					
Выручка, тыс. руб.	211 048	367 272	313 261	255 485	338 599
Валовая прибыль, тыс. руб.	1 805	13 512	72 012	2 902	200 613
ЕБИТДА, тыс. руб.	4 258	8 715	7 050	5 850	15 678
Чистая прибыль, тыс. руб.	1 636	4 712	661	-38 112	2 652
Рентабельность:					
Валовая рентабельность	0,9%	3,7%	23,0%	1,1%	59,2%
Норма ЕБИТДА	2,0%	2,4%	2,3%	2,2%	4,6%
Рентабельность по ЧП	0,8%	1,3%	0,2%	-	0,7%
Долговая нагрузка:					
Суммарные активы, тыс. руб.	118 206	132 152	186 228	200 383	≈ 203 035
Собственный капитал, тыс. руб.	48 135	44 696	41 271	1 530	43 923
Общий долг, тыс. руб.	0	0	39 231	90 759	≈ 90 759
Долг/Активы	-	-	0,21	0,45	0,44
Долг/ЕБИТДА	-	-	5,56	15,51	5,79
Долг/Выручка	-	-	0,13	0,36	0,27
ЕБИТДА/Проценты	-	-	2,62	0,96	1,92

1. Структура активов:

Динамика структуры активов ОАО «ПТМЗ» с 2003 по 3-й квартал 2006 года



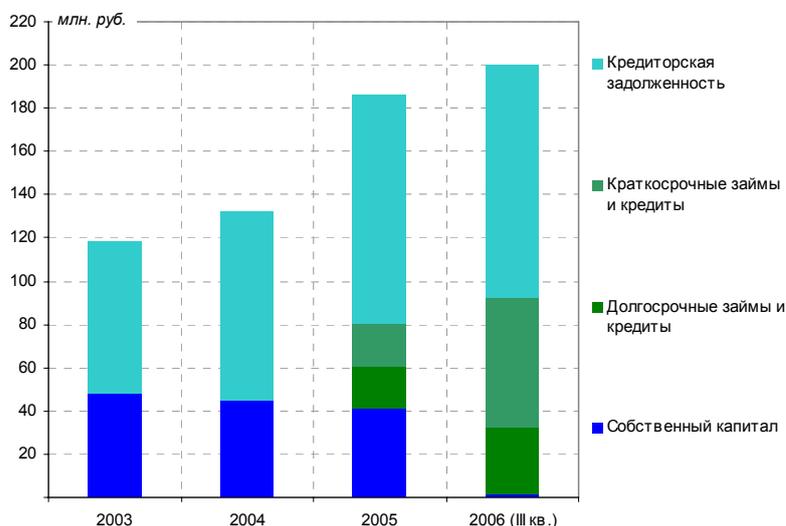
В структуре активов ОАО «ПТМЗ» большая часть (порядка 84%) приходится на оборотные активы, причем необходимо отметить, что на протяжении 2005 года – 9 месяцев 2006 года доля оборотных средств оставалась почти стабильной и на конец периода выросла с 79% до 84% соответственно. Наибольший вклад в рост оборотных активов внесла дебиторская задолженность, увеличение которой составило 55,5% или 17,5 млн. рублей за 9 месяцев текущего года, а также увеличение денежных средств с 5,6 млн. рублей до 11,8 млн. рублей. Доля запасов в совокупных активах компании на протяжении 2005 – 9 месяцев 2006 года остается на

довольно высоком уровне и составляет порядка 52% и 54% соответственно. Высокая доля запасов, а также рост дебиторской задолженности в активах компании объясняется спецификой бизнеса ОАО «ПТМЗ», то есть, как и в случае с ЗАО «ВАГОНМАШ», в запасах ОАО «ПТМЗ» фактически находится готовая продукция, а рост дебиторской задолженности является следствием специфики расчетов с муниципальными клиентами.

Помимо этого, ключевыми активами для ОАО «ПТМЗ» являются производственные помещения общей площадью порядка 57 тыс. кв. метров, которые расположились на участке земли в 16 га. Как и в случае с ЗАО «ВАГОНМАШ», данные активы учтены по балансовой стоимости, в то время как реальная рыночная стоимость зданий и земельного участка, на котором находятся объекты недвижимости, имеет существенно большую стоимость.

2. Структура пассивов:

Динамика структуры пассивов ОАО «ПТМЗ» с 2003 по 3-й квартал 2006 года



В структуре пассивов ОАО «ПТМЗ» доля заемных средств имеет высокие значения. Так на конец 2005 года доля заемных средств в совокупных обязательствах компании составляла порядка 78%, а за 9 месяцев 2006 года заемные средства компании увеличились еще на 37,2%. Основной вклад в увеличение доли заемных средств в совокупных пассивах компании внесли краткосрочные кредиты и долгосрочные кредиты и займы. В свою очередь, собственный капитал компании существенно сократился из-за убытков, которые несла компания с начала 2006 года.

Финансовые результаты компании, о чем говорилось выше, находятся под прямым воздействием сезонности выручки. Поэтому уменьшение собственного капитала компании можно признать временным. Также нужно принять во внимание, что существенный рост заемных средств компании связан с необходимостью финансирования производства крупной партии трамвайных вагонов для ГЭТ Санкт-Петербурга, при этом основной денежный поток по данному контракту придется на 2007 год.

3. Показатели ликвидности

Показатель	2003	2004	2005	2006 (III кв.)
Коэффициент быстрой ликвидности	0,44	0,71	0,36	0,36
Коэффициент текущей ликвидности	1,18	1,09	1,17	1,00
Дебиторская задолженность / кредиторская задолженность	0,09	0,21	0,30	0,45

Коэффициенты ликвидности ОАО «ПТМЗ» находятся на приемлемом уровне, что свидетельствует об удовлетворительной платежеспособности компании.

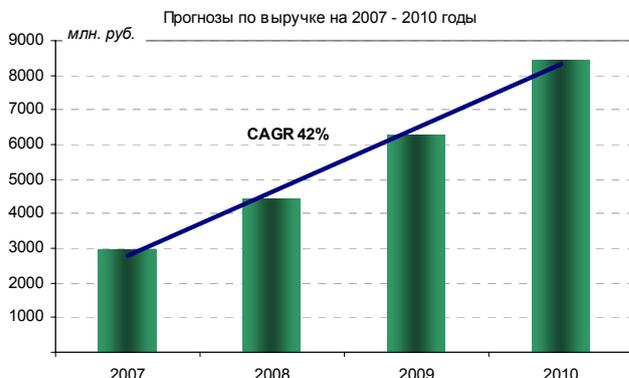
4. Кредитный портфель ОАО «ПТМЗ»

Банк, выдавший кредит	Дата получения кредита	Сумма в валюте кредита, тыс. руб.	Валюта кредита	Дата погашения кредита	Размер задолженности	Неиспользованный лимит
ОАО " Банк "Санкт-Петербург "	31.июл.06	40 000	руб.	30.июл.07	39 500	500
ОАО " Банк "Санкт-Петербург "	28.апр.06	20 000	руб.	27.апр.07	20 000	0
Российский Капитал	10.окт.06	10 000	руб.	09.окт.07	0	10 000
ИТОГО:		70 000			59 500	10 500

По состоянию на 30.09.2006

Прогноз развития Группы ВАГОНМАШ до 2010 года

Прогноз развития Группы ВАГОНМАШ до 2010 года



прогноз по выручке для ЗАО «ВАГОНМАШ»

прогноз по выручке для ОАО «ПТМЗ»

млн. руб.	2007		2008		2009		2010	
	ВАГОНМАШ	ПТМЗ	ВАГОНМАШ	ПТМЗ	ВАГОНМАШ	ПТМЗ	ВАГОНМАШ	ПТМЗ
Выручка от реализации	2 956,61	665,16	4 475,29	920,61	6 316,05	1 178,22	8 464,96	1 424,37
Маржинальная прибыль	1 126,67	318,61	1 790,87	453,88	2 660,84	571,23	3 538,94	659,11
Прибыль от продаж	276,03	48,75	402,08	107,23	589,61	186,85	998,56	226,55
% по кредитам и займам	155,50	13,00	164,09	20,25	180,43	25,90	251,34	31,30
Прибыль до налогообложения	120,53	35,75	237,99	86,98	409,18	160,95	747,22	195,25
Налог на прибыль	28,93	8,58	57,12	20,87	98,20	38,63	179,33	46,86
Чистая прибыль	91,60	27,17	180,87	66,10	310,98	122,32	567,89	148,39
Рентабельность:								
Маржинальной прибыли	38,11%	47,90%	40,02%	49,30%	42,13%	48,48%	41,81%	46,27%
Прибыли от продаж	9,34%	7,33%	8,98%	11,65%	9,34%	15,86%	11,80%	15,91%
Чистой прибыли	3,10%	4,08%	4,04%	7,18%	4,92%	10,38%	6,71%	10,42%



прогноз по чистой прибыли для ЗАО «ВАГОНМАШ»

прогноз по чистой прибыли для ОАО «ПТМЗ»

Прогноз основных финансовых показателей Группы ВАГОНМАШ построен на основании текущего, а также и перспективного портфелей контрактов.

Портфель контрактов Группы ВАГОНМАШ

Наименование Проекта (Заказчик)	Объем заказа, млн. руб. (Сроки реализации проекта)*				
	2007г.	2008г.	2009г.	2010г.	ИТОГО:
Железнодорожные вагоны					
Коммерческие перевозчики	125,40	145,59	272,25	352,84	896,07
МВРЗ (Минск)	99,00				99,00
ФГУП «Почта России»	480,50	1 194,12	1 406,41	1 670,11	4 751,14
ОАО «РЖД»	1 722,71	1 794,37	1 933,93	2 088,63	7 539,64
<i>Итого железнодорожных вагонов на сумму:</i>	<i>2 427,61</i>	<i>3 134,08</i>	<i>3 612,59</i>	<i>4 111,58</i>	<i>13 285,85</i>
Вагоны метро					
Петербургский Метрополитен	159,41	725,31	1 188,00	2 616,90	4 689,62
Киевский метрополитен	313,28	271,54	402,10	677,45	1 664,37
Минский Метрополитен	140,40			225,82	366,22
Варшавский метрополитен	253,07		669,09		922,16
Алмагинский метрополитен		360,00	594,00	360,00	1 314,00
Омский метрополитен			660,00	1 425,60	2 085,60
Новосибирский метрополитен				112,91	112,91
Казанский метрополитен		600,00			600,00
Нижегородский метрополитен				225,82	225,82
Ташкентский метрополитен			160,84		160,84
<i>Итого вагонов метрополитена на сумму:</i>	<i>866,16</i>	<i>1 956,85</i>	<i>3 674,03</i>	<i>5 644,50</i>	<i>12 141,54</i>
Капитально-восстановительный ремонт вагонов метро					
<i>Итого капитально-восстановительный ремонт вагонов метро на сумму:</i>	<i>124,06</i>	<i>126,54</i>	<i>129,07</i>	<i>131,65</i>	<i>511,65</i>
Запасные части					
Организации - потребители запасных частей для вагонов метрополитена и локомотивной тяги	68,00	73,36	83,73	89,10	314,19
<i>Итого запасных частей на сумму:</i>	<i>68,00</i>	<i>73,36</i>	<i>83,73</i>	<i>89,10</i>	<i>314,19</i>
Муниципальный транспорт					
ЛВС-2005	95,00	220,00	500,00	810,00	1 625,00
ЛМ-2006		675,00	742,50	720,00	2 137,50
ЛМ-99		46,42			46,42
ЛМ-99АВНМ	398,87				398,87
ЛМ-99АЭМ	148,96				148,96
<i>Итого вагонов трамвая на сумму:</i>	<i>642,83</i>	<i>941,42</i>	<i>1 242,50</i>	<i>1 530,00</i>	<i>4 356,75</i>
ИТОГО:	4 128,66	6 232,25	8 741,92	11 506,83	30 609,66

* - стоимостные показатели контрактов приведены с учетом НДС.

Основные риски Группы ВАГОНМАШ

Основные риски для компании лежат в двух плоскостях – высокая зависимость от потребителя (малое число потребителей, то есть компании присущи специфические риски, связанные с индивидуальными особенностями бизнеса), и риски российского бизнеса (действия органов власти, недобросовестная конкуренция, так называемые систематические риски, присущие всей отрасли в целом).

Для снижения специфических рисков необходимо иметь широкий спектр продукции с одной стороны и увеличить количество регионов сбыта с другой. Для этого необходимо иметь максимально широкую линейку продукции для городского муниципального, железнодорожного транспорта и при этом производить продукцию на существующих мощностях. Т.е. снижение уровня заказов в одной группе продукции можно компенсировать увеличением уровня заказов в другой. При этом важно создать известность в различных регионах и странах, обеспечить заключение долгосрочных договоров с основными потребителями (регионами, РЖД), выйти на рынки развивающихся стран.

Для снижения систематических рисков необходимо выйти на международный (западноевропейский) рынок и получить известный бренд. Кооперация с крупными иностранными компаниями позволит снизить риски этой группы.

Для снижения рисков конкуренции необходимо производить уникальную технику (хотя бы по одной модели в каждом семействе), что позволит иметь отрыв от конкурентов в отдельных сегментах рынка.

Фактически Группой ВАГОНМАШ принимаются все меры для снижения обозначенных рисков. А именно: расширяется продуктовая линейка (в качестве примера можно привести новый трамвай ЛВС-2005), заключаются международные контракты и договоры о сотрудничестве и кооперации (поставки вагонов метро в Украину через совместное предприятие «Метровагонсервис», заключение соглашения с «WAGON KOWSAR CO»), а также разрабатывается новая техника, которая не имеет аналогов на российском рынке (разработка подвижного состава для проектов скоростного трамвая).

3. Отраслевой анализ

Рынок железнодорожных вагонов

Обзор рынка

Железнодорожное машиностроение в России можно подразделить на 4 крупных сегмента:

- Локомотивостроение;
- Грузовое вагоностроение;
- Пассажирское вагоностроение;
- Производство путевой техники (и материалов верхнего строения пути).

ЗАО «ВАГОНМАШ» удовлетворяет потребности рынка пассажирских перевозок и грузобагажных отправок.

Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в транспортной системе России занимают ведущее место, обеспечивая 48,9% пассажирооборота.

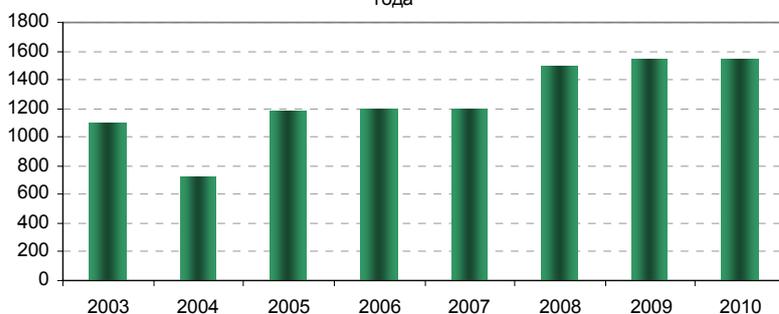
По предварительным прогнозам, рост пассажирооборота к 2010 г. составит 114%, достигнув 179 млрд. пассажирокилометров. Для обеспечения такого роста перевозок в таких масштабах потребуется к 2010 году довести парк пассажирских вагонов до 30 000 единиц.

Рынок пассажирских перевозок в России характеризуется фактической монополией ОАО «РЖД» (рынок монополии), являющееся крупнейшим оператором и перевозчиком на рынке железнодорожного транспорта РФ. Компания управляет крупнейшим железнодорожным парком в стране и является крупнейшим потребителем продукции вагоностроительной отрасли. Соответственно, состояние подвижного состава РЖД является ключевым показателем для вагоностроительной отрасли, который задает ее дальнейшее развитие.

По данным годового отчета ОАО «РЖД» за 2005 год парк пассажирских вагонов РЖД составляет 26 245 единицы. При нормативном сроке службы 25 лет средний возраст пассажирских вагонов составляет 18,3 года, а процент износа парка достиг 74,1%. Из них 10 736 – плацкартные вагоны (так называемые вагоны открытого типа), 10 308 – купейные вагоны, 1 588 – межобластные вагоны, 885 – вагоны-рестораны, 788 – багажные вагоны, 1940 тыс. – СВ и специального назначения. Все эти вагоны входят в состав 1400 пассажирских поездов.



График выработки ресурса ж/д пассажирских вагонов с 2003 по 2010 года



Проект инвестиционной программы ОАО «РЖД» предусматривает приобретение до 2010 года подвижного состава для пассажирских поездов на сумму 60 млрд. рублей. Потребность железных дорог в обновлении пассажирского подвижного состава составляет ежегодно около 1200 вагонов различных типов. В соответствии с намеченным сценарием инвестиционной программы, доля новых вагонов в парке составит к 2017 г. более 50%.

Соответственно, такая агрессивная инвестиционная программа со стороны системообразующей компании отрасли железнодорожного транспорта будет позитивно сказываться на компаниях-вагоностроителях.

Что же до альтернативных пассажирских перевозок, то из двух десятков компаний, получивших в течение последних четырех лет соответствующие лицензии, регулярно работают всего пять. И лишь один перевозчик, «Гранд Сервис Экспресс», эксплуатирует целый состав (поезд 53/54), остальные выкупили или взяли в аренду отдельные вагоны у ОАО «РЖД».

Рынок грузобагажных отправок железнодорожным транспортом также характеризуется высокой степенью износа почтово-багажных вагонов. Общее их количество составляет порядка 3500 единиц, из них 1300 вагонов принадлежат частным фирмам, около 800 числятся за ОАО «РЖД» и 1300 почтовых вагонов принадлежат ФГУП «ПОЧТА РОССИИ» суммарный износ парка которых составляет 80-90%.

В рамках реализации комплексной программы обновления и модернизации парка почтовых вагонов ФГУП «Почта России» в течение 10 лет закупит более 900 единиц такой техники.

Группа ВАГОНМАШ на рынке железнодорожных вагонов

Как уже упоминалось выше, Группа ВАГОНМАШ производит следующие магистральные вагоны локомотивной тяги:

- межобластной вагон повышенной комфортности;
- вагон-ресторан;
- вагон для перевозки почтовых и багажных отправок;
- вагон для перевозки спецгрузов, ценностей;
- вагон-электростанция;
- вагон для перевозки спецконтингента;
- вагон для перевозки контейнеров.

Наиболее конкурентным на рынке вагонов, используемых в составе пассажирских поездов, является сегмент межобластных вагонов повышенной комфортности. Основным конкурентом для Группы ВАГОНМАШ по этому виду продукции является Тверской вагоностроительный завод.

Сегмент вагонов для перевозки почтовых и багажных отправок фактически является монопольным для Группы, так как в РФ нет ни одного производителя вагонов такого класса. Ключевым потребителем вагонов такого класса является ФГУП «Почта России». Хотя необходимо отметить, что помимо перевозки непосредственно почтовых отправок, эти вагоны можно считать грузовыми, так как в них могут перевозиться различные грузы вплоть до легковых автомобилей. Принципиальное отличие почтовых вагонов от грузовых заключается в том, что они используются в составе действующих пассажирских поездов, а не в составе грузовых, как остальные грузовые вагоны. Этот факт позволяет осуществлять весьма оперативную доставку грузов с использованием вагонов такого класса, что увеличивает привлекательность таких вагонов для независимых перевозчиков.

Остальные классы вагонов являются достаточно специфичными и заказы на них не носят регулярного характера.

Из числа конкурентов за рубежом можно выделить такие крупные транспортные системы как Сименс и Бомбардьер в Германии и Альстом во Франции, которые производят технику как для эксплуатации на железных дорогах мира, так и для предприятий городского электротранспорта. Западная продукция обладает более высоким качеством и превосходит продукцию российских производителей, но существенно проигрывает им по цене, что отражается на спросе со стороны заказчиков.

В странах СНГ конкуренцию по магистральным вагонам для ЗАО «ВАГОНМАШ» в перспективе мог бы составить концерн «Крюковский вагонзавод» в г. Кременчуге (Украина). В настоящее время Крюковский вагонзавод выпускает порядка 9 пассажирских моделей и является основным поставщиком пассажирских вагонов для Укрзализниці. Продукция предприятия сертифицирована по международной системе качества ISO 9001. Объемы производства колеблются от 25 до 50 вагонов в год. В 2005 году был введен в строй новый цех, мощности которого рассчитаны на 200-250 вагонов в год.

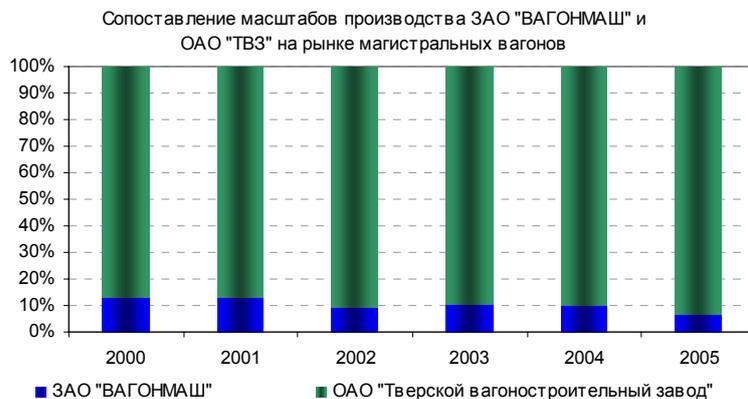
Основным конкурентом на рынке СНГ, особенно в Средней Азии и Закавказье, является китайская компания China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry Co., которая объединяет всех китайских производителей железнодорожного подвижного состава и имеет сопоставимые с Группой ВАГОНМАШ ценовые показатели. В 2005 году Китай поставил для Туркмении 54 пассажирских вагона: купейные и плацкартные.

Производство пассажирских вагонов локомотивной тяги на территории России осуществляется фактически двумя предприятиями:

- ЗАО «ВАГОНМАШ»
- ОАО «Тверской Вагоностроительный Завод»

Тверской вагоностроительный завод теоретически сможет конкурировать с Группой ВАГОНМАШ по такому модельному ряду вагонов, как: межобластные, почтово-багажные, вагоны-рестораны для скоростей движения до 160 км/ч.

Но необходимо отметить, что главным конкурентным преимуществом Группы является занятая ей ниша мелкосерийного производства пассажирских вагонов со скоростью движения в составе поездов до 160 км/ч. Выпуск вагонов такого класса не является приоритетным для Тверского вагоностроительного завода из-за специфики организации производства. В силу масштабов бизнеса, ТВЗ специализируется на выполнении заказов по номенклатуре от 20 единиц и более.



На долю Группы ВАГОНМАШ в среднем приходится порядка 10% этого рынка. Фактически эта доля Группы обеспечивается за счет почтовых и межобластных вагонов, спрос на которые в последнее время только увеличивается.

Соответственно можно предположить, что в ближайшей перспективе доля рынка Группы ВАГОНМАШ будет расти.

Рынок вагонов метро

Обзор рынка

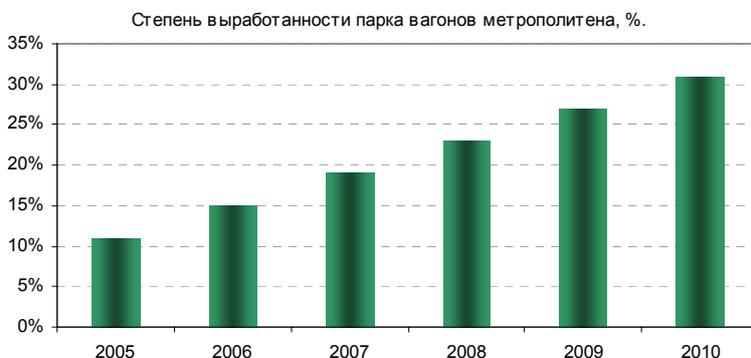
Общий вагонный парк метрополитенов России и стран бывшего СССР в настоящее время составляет более 8 тысяч вагонов, треть из которых – головные, т.е. оборудованные кабиной водителя. Потенциал развития Группы ВАГОНМАШ в данном сегменте рынка связан с сильным износом парка вагонов метрополитена России и стран бывшего СССР и стремительным ростом сегмента перевозок.

Согласно проведенного ЗАО «НИИ Городского электрического транспорта» исследования состояния подвижного состава в различных метрополитенах, общая потребность до 2015г. в вагонах метро (по России) составит 1854 шт.



При нормативном сроке службы в 31 год, значительная часть вагонного парка метрополитена России и стран СНГ превышает предельно допустимый возраст или же близок к нему, что предполагает значительный потенциал роста ремонтного направления и требует значительного объема ввода новой техники.

С точки зрения среднего возраста наиболее старым является парк петербургского метрополитена, 76,2% которого составляют различные модификации вагона серии Е производства ЗАО «ВАГОНМАШ». На 1 января 2006 г. свой срок службы выработали, достигнув 31 года, 450 вагонов петербургского метрополитена.



По экспертным оценкам к 2010 году доля вагонов метрополитена с выработанным ресурсом достигнет 31%, что в количественном отношении составит более 1 800 единиц. Для сравнения за последние 5 лет эта цифра выросла на 6% и находится на уровне 11%.

Помимо таких факторов, как старение и износ существующего подвижного состава, другим фактором, способствующим увеличению объемов производства, является активизировавшиеся работы по строительству новых метрополитенов в ряде городов России и стран СНГ (Алматы, Донецк, Омск, Красноярск, Челябинск, Уфа, Пермь и пр.), а также строительство новых станций в уже существующих метрополитенах страны.

Ежегодно происходит увеличение эксплуатационной длины путей метрополитенов. Так протяженность путей сообщения в метрополитенах России еще в 1992 году составлял 367 км. А за последние 5 лет этот показатель увеличился на 7,6 %, что на сегодняшний день составляет уже порядка 436 км.

В настоящее время на территории РФ существует 7 систем метрополитенов (Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Нижний Новгород, Екатеринбург, Самара и Казань).

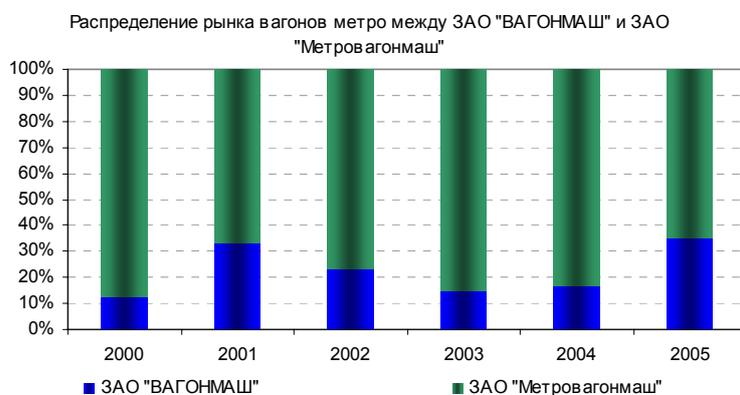
Группа ВАГОНМАШ на рынке вагонов метро

Существенная доля текущего подвижного состава метрополитенов России и стран СНГ представлена вагонами производства ЗАО «ВАГОНМАШ» (порядка 4200 вагонов метро различных типов).

Столь существенный по объему вагонный парк метрополитенов (который был произведен ЗАО «ВАГОНМАШ») создает потенциал для дальнейших поставок новых вагонов метро и запасных частей к уже эксплуатируемым вагонам.

Помимо ЗАО «ВАГОНМАШ», производство вагонов для метрополитена на территории России осуществляется ЗАО «Метровагонмаш», предприятием, входящим в группу компаний «Трансмашхолдинг».

Иностранные компании (дальнего зарубежья – Альстом, Бомбардье, Сименс) формально можно признать конкурентами для Группы ВАГОНМАШ, но реально продукция Группы и иностранных производителей вагонов метро имеет существенные ценовые различия, поэтому фактически вся конкурентная борьба сосредоточена на внутреннем рынке РФ и стран СНГ.



В 2005 году «ВАГОНМАШ» увеличил свою долю рынка вагонов метро с 17% в 2004 году до 35%.

Постепенное увеличение доли Группы ВАГОНМАШ на рынке вагонов метро происходит благодаря разработке принципиально новых видов подвижного состава для метрополитенов, которые обладают более высокими потребительскими качествами и выгодно отличаются от продукции конкурентов.

Существенной характеристикой рынка вагонов метрополитена является историческая привязанность заказчиков к определенным поставщикам подвижного состава по причине особенностей технического оснащения вагонов и внешней инфраструктуры.

Так значительную долю в производстве вагонов метрополитена ЗАО «Метровагонмаш» занимают вагоны для Московского метрополитена, обладающие определенной конструктивной спецификой, позволяющей им работать исключительно в данном метрополитене.

Поэтому увеличение объема продаж за счет конкурентов связано со значительными затратами, связанными с разработкой и внедрением новых технических решений.

Учитывая уже сложившиеся связи с основными конкурентами в этом сегменте рынка, возможна «сбытовая кооперация» с целью управления развитием рынка и формирования экономически обоснованного спроса.

Рынок трамвайных вагонов

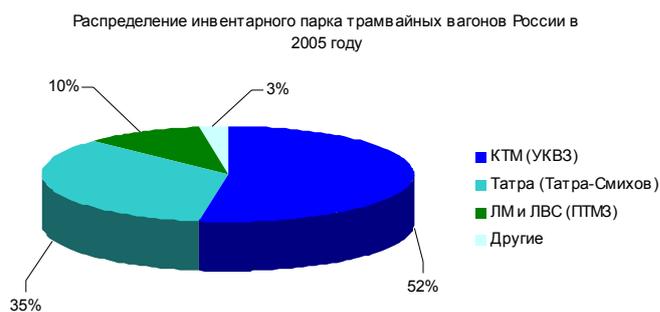
Обзор рынка

Трамвайный транспорт функционирует в 68 городах Российской Федерации.

Протяженность трамвайных путей в городах России в настоящее время составляет менее 6000 км (1991г- 6630 км.). Количество трамвайных вагонов на 1 км длины эксплуатационного пути, в среднем по РФ, - 1,75 единицы, а с учетом коэффициента использования подвижного состава – менее 1,4 единицы (при норме 2,5 единицы).

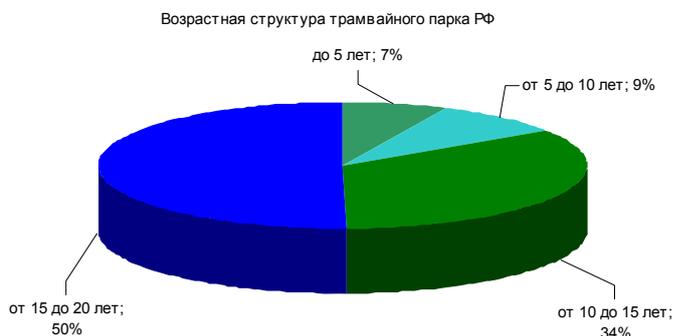
Учитывая, что трамваи занимают третье место в России по количеству перевозимых пассажиров, их удельный вес составляет 15-17%, необходимо решение этого вопроса на федеральном уровне.

На 01.01.2005 г. инвентарный парк трамвайных вагонов России составил 10648 единиц. Фактически по России курсируют трамвайные вагоны производства трех заводов: Усть-Катавского вагоностроительного завода, завода «Татра-Смихов» (Чехия) и Петербургского трамвайно-механического завода. Распределение эксплуатируемого подвижного состава по заводам-производителям выглядит следующим образом:



За последние 5 лет городами России было закуплено порядка 700 трамвайных вагонов, треть из которых произведено Петербургским трамвайно-механическим заводом.

По возрастному составу (с года ввода в эксплуатацию) парк трамвайных вагонов по состоянию на 01.01.2005 г. распределился следующим образом:



Для нормального функционирования трамвайного движения в России в ближайшие пять лет необходимо осуществить закупку 5 тысяч новых трамваев на сумму 30 миллиардов рублей и выполнить работы по модернизации и капитальному ремонту 5 тысяч трамваев, выработавших нормативный срок эксплуатации.

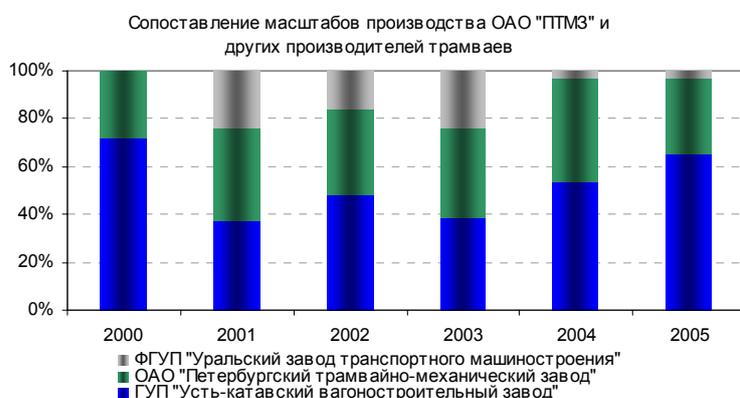
Потребности государств ближнего зарубежья на территории бывшего СССР в трамвайных вагонах, исходя только из замены существующего парка и без учета возможного его наращивания, оцениваются в величину 400-450 ед./год за период с 2004 по 2008 год.

Развитие трамвайного транспорта в период 2009-2013 гг. увеличит потребности государств ближнего зарубежья в трамваях до 500 ед./год.

Группа ВАГОНМАШ на рынке муниципального транспорта

В России изготовление новых трамваев освоено следующими предприятиями:

- ФГУП «Усть-Катавский вагоностроительный завод» (г. Усть-Катав);
- ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод» (г. Санкт-Петербург);
- ФГУП «Уральский завод транспортного машиностроения» (г. Екатеринбург).



Рынок трамваев характеризуется нестабильностью и высокой зависимостью от размещения заказов на новые поставки городов, обладающих трамвайным движением. И если Санкт-Петербург – трамвайная «столица» России, является «вотчиной» Петербургского трамвайно-механического завода, то заказы со стороны Москвы и других крупных российских городов со значительным парком трамваев, являются предметом ожесточенной конкурентной борьбы между предприятиями-изготовителями подвижного состава.

В течение 2004-2005 гг. структура российского рынка остается фактически неизменной, наблюдается доминирование Усть-Катавского вагоностроительного завода, за счет, как это уже отмечалось выше, выполнения значительной части заказа Москвы – наиболее значительного за последнее время единовременного заказа.

Поэтому для управления развитием рынка Группа осуществляет «сбытовую кооперацию», а также реализовывает совместные разработки новой продукции с Усть-Катавским вагоностроительным заводом. Такой вариант сотрудничества фактически снижает конкуренцию и позволяет влиять на формирование совокупного спроса на рынке.

Приложения

Бухгалтерская отчетность ЗАО «ВАГОНМАШ»

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

за период 2003-2006 гг.

Организация: ЗАО «ВАГОНМАШ»

Вид деятельности: Вагоностроение

Организационно-правовая форма / форма собственности: ЗАО / частная

Единица измерения: тыс. руб.

Адрес 196084, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д. 115.

АКТИВ	2003	2004	2005	2006 (9 мес.)
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
Нематериальные активы	-	-	-	-
Основные средства	58778	65654	106474	103273
Незавершенное строительство	36438	36647	42872	44713
Доходные вложения в материальные ценности	-	-	-	-
Долгосрочные финансовые вложения	1642	45885	64760	74994
Отложенные налоговые активы	13247	13247	13247	13247
Прочие внеоборотные активы	-	-	-	-
ИТОГО по разделу I	110105	161433	227352	236227
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
Запасы	155370	203529	357353	744166
В том числе:	71738	64361	105643	116687
сырье, материалы и другие аналогичные ценности				
животные на выращивании и откорме	-	-	-	-
затраты в незавершенном производстве	22217	102784	194331	509013
готовая продукция и товары для перепродажи	59986	34741	36693	110275
товары отгруженные	-	-	18443	81
расходы будущих периодов	1429	1643	2243	8110
прочие запасы и затраты	-	-	-	-
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	10245	11425	39222	22031
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	-	-	-	-
в том числе покупатели и заказчики	-	-	-	-
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	159758	481827	301629	392048
в том числе покупатели и заказчики	82038	313498	154013	198601
Краткосрочные финансовые вложения	10	17571	44840	9634
Денежные средства	1021	22752	3474	1243
Прочие оборотные активы	-	-	-	4461
ИТОГО по разделу II	326404	737103	746518	1173583
БАЛАНС	436509	898536	973870	1409811

ПАССИВ	2003	2004	2005	2006 (9 мес.)
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
Уставный капитал	85	85	85	85
Собственные акции, выкупленные у акционеров	-	(230)	(31)	(31)
Добавочный капитал	102821	102821	102821	102821
Резервный капитал	-	-	-	-
в том числе:				
резервы, образованные в соответствии с законодательством	-	-	-	-
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	-	-	-	-
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	(10718)	1000	30682	(49270)
ИТОГО по разделу III	92189	103677	133557	53605
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Займы и кредиты	-	-	300000	300000
Отложенные налоговые обязательства	2345	5590	10640	25969
Прочие долгосрочные обязательства	-	-	-	-
ИТОГО по разделу IV	2345	5590	310640	325969
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Займы и кредиты	146690	346738	284072	826877
Кредиторская задолженность	193741	439656	239279	202327
в том числе: поставщики и подрядчики				
	35475	83078	100063	50039
задолженность перед персоналом организации	9581	11154	17875	1643
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	3110	4870	5226	4280
задолженность по налогам и сборам	5400	14222	37878	3012
прочие кредиторы	140174	326332	78237	143353
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	221	229	208	207
Доходы будущих периодов	-	-	-	-
Резервы предстоящих расходов	892	2590	5245	-
Прочие краткосрочные обязательства	431	56	870	825
ИТОГО по разделу V	341975	789270	529673	1030236
БАЛАНС	436509	898536	973870	1409811
Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах				
Арендованные основные средства	2448	79	1976	29616
в том числе по лизингу	2448	-	1951	29556
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение	17905	-	5738	1547
Товары, принятые на комиссию	-	-	-	-
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	13534	(22)	274	197
Обеспечения обязательств и платежей полученные	-	17561	-	-
Обеспечения обязательств и платежей выданные	-	-	413452	896421
Износ жилищного фонда	-	-	-	-
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов	-	-	-	-
Нематериальные активы, полученные в пользование	-	-	-	-

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ

за период 2003-2006 гг.

Организация: ЗАО «ВАГОНМАШ»

Вид деятельности: Вагоностроение

Организационно-правовая форма / форма собственности: ЗАО /

частная

Единица измерения: тыс.руб.

Наименование	2003	2004	2005	2006 (9 мес.)
Доходы и расходы по обычным видам деятельности				
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных	444601	885225	2077907	503173
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	(515509)	(854619)	(1892950)	(498343)
Валовая прибыль	(70908)	30606	184958	4830
Коммерческие расходы	(2679)	(1646)	(42102)	(4695)
Управленческие расходы	0	0	0	0
Прибыль (убыток) от продаж	(73587)	28960	142856	135
Прочие доходы и расходы				
Проценты к получению	24	0	1320	3570
Проценты к уплате	(16141)	(36817)	(83077)	(88428)
Доходы от участия в других организациях	0	0	0	0
Прочие операционные доходы	232741	257451	804619	142028
Прочие операционные расходы	(230599)	(233538)	(793668)	(137896)
Внереализационные доходы	105843	23609	5442	3691
Внереализационные расходы	(16012)	(23415)	(32396)	(21229)
Прибыль (убыток) до налогообложения	2269	16249	45096	(97859)
Отложенные налоговые активы	13247	0	0	0
Отложенные налоговые обязательства	2345	3245	5050	(25970)
Текущий налог на прибыль	0	(1093)	(9620)	(43921)
Налог на прибыль по прошлым нал. периодам	0	231	(51)	0
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	13171	12143	30374	(79908)
СПРАВОЧНО Постоянные налоговые обязательства (активы)	11446	438	3847	5537
Базовая прибыль (убыток) на акцию	155	143	357	(1429)
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	155	143	357	(1429)

Бухгалтерская отчетность ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод»

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

за период 2004-2006 (9 мес.) гг.

Организация: **ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод»**

Вид деятельности: **Строительство и ремонт трамвайных вагонов**

Организационно-правовая форма / форма собственности: **Открытое акционерное общество**

Единица измерения: **тыс.руб.**

Адрес **194044, г. Санкт-Петербург, Чугунная д. 2.**

АКТИВ	2004	2005	2006 (9 мес.)
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Основные средства	37031	39125	31718
Незавершенное строительство	12	26	45
Долгосрочные финансовые вложения	17	-	-
ИТОГО по разделу I	37060	39151	31763
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	32361	97220	107101
В том числе:	28769	28447	34241
сырье, материалы и другие аналогичные ценности			
затраты в незавершенном производстве	3282	17698	35286
готовая продукция и товары для перепродажи	214	49161	10866
расходы будущих периодов	96	1914	26708
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	628	5145	674
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	18006	31502	49001
в том числе покупатели и заказчики	3486	17983	36515
Краткосрочные финансовые вложения	440	7550	-
Денежные средства	43657	5660	11844
ИТОГО по разделу II	95092	147077	168620
БАЛАНС	132152	186228	200383

ПАССИВ	2004	2005	2006 (9 мес.)
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	22	22	22
Добавочный капитал	29177	29067	29016
Резервный капитал	2674	2674	2674
в том числе: резервные фонды, образованные в соответствии с законодательством	2671	2671	2671
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	3	3	3
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	12823	9508	(30182)
ИТОГО по разделу III	44696	41271	1530
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	-	19231	31031
ИТОГО по разделу IV	-	19231	31031
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	-	20000	59728
Кредиторская задолженность	87456	105726	108094
в том числе: поставщики и подрядчики	28165	37041	40287
задолженность перед персоналом организации	5262	5705	5011
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	1057	1915	1481
задолженность по налогам и сборам	9247	3811	7939
прочие кредиторы	43725	57254	53379
ИТОГО по разделу V	87456	125726	167822
БАЛАНС	132152	186228	200383
Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах			
Обеспечения обязательств и платежей выданные	-	17730	15080

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ

за период 2004-2006 (9 мес.) гг.

Организация: **ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод»**Вид деятельности: **Строительство и ремонт трамвайных вагонов**

Организационно-правовая форма / форма собственности:

Открытое акционерное обществоЕдиница измерения: **тыс.руб.**

Наименование	2004	2005	2006 (9 мес.)
Доходы и расходы по обычным видам деятельности			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных)	367272	313261	255485
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	(353760)	(241249)	(252583)
Валовая прибыль	13512	72012	2902
Коммерческие расходы	(9182)	(18110)	(15281)
Управленческие расходы	-	(49246)	(18671)
Прибыль (убыток) от продаж	4330	4656	(31050)
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	289	270	10
Проценты к уплате	(251)	(2687)	(6112)
Прочие операционные доходы	2831	5247	31841
Прочие операционные расходы	(881)	(5583)	(31998)
Внереализационные доходы	146	397	318
Внереализационные расходы	(211)	(1189)	(1059)
Прибыль (убыток) до налогообложения	6253	1111	(38050)
Текущий налог на прибыль	(1541)	(410)	-
Налоговые санкции	-	(40)	(62)
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	4712	661	(38112)
СПРАВОЧНО Постоянные налоговые обязательства (активы)	-	-	326

Краткая информация об участниках выпуска

ЭМИТЕНТ

Закрытое акционерное общество «ВАГОНМАШ»
196084, г. Санкт-Петербург, Московский пр., дом 115
Тел: (812) 336-5971 факс: (812) 388-8378
www.vagonmash.ru

ПОРУЧИТЕЛЬ

Открытое акционерное общество «Петербургский трамвайно-механический завод»
194044, г. Санкт-Петербург, ул. Чугунная, д. 2
Тел: (812) 542-4247, факс: (812) 542 1903
www.ptmz.ru

ОРГАНИЗАТОРЫ

Открытое акционерное общество «БАНК «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»»
191167, г. Санкт-Петербург, Невский пр., 174
Тел.: (812) 329-5000, факс: (812) 329-5000
www.bspsb.ru

Закрытое акционерное общество «Планета Капитал»
191015, г. Санкт-Петербург, Фуражный пер., д. 3
Тел.: (495) 737-0908, (812) 327-3717, факс: (812) 327-3978
www.plancap.ru

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ДЕПОЗИТАРИЙ, ПЛАТЕЖНЫЙ АГЕНТ

Некоммерческое партнерство «Национальный депозитарный центр» («НДЦ»)
125009, г. Москва, Средний Кисловский пер, д. 1/13, стр. 4
Тел.: (495) 956-2790, 956-2791, факс: (495) 956-2792
www.ndc.ru

ФОНДОВАЯ БИРЖА

Закрытое акционерное общество «Фондовая биржа ММВБ»
125009, г. Москва, Большой Кисловский пер., д. 13, стр. 1
Тел.: (495) 234-4811, факс: (495) 705-9622
www.micex.ru


БАНК САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Лебедев Сергей Борисович Зам. директора Дирекции корпоративных финансов - начальник Отдела организации корпоративных финансовых проектов	(812) 329-59-74	SLebedev@bspb.ru
Олексишин Евгений Главный специалист Отдела организации корпоративных финансовых проектов	(812) 329-50 00 * 4209	EOleksis@bspb.ru
Сталевская Татьяна Главный специалист Отдела организации корпоративных финансовых проектов	(812) 329-50 00 * 4207	TStalevskaya@bspb.ru
Тронина Анжелика Ведущий специалист Отдела организации корпоративных финансовых проектов	(812) 329-50 00 * 4208	ATronina@bspb.ru
Шарифуллина Дилара Ведущий специалист Отдела организации корпоративных финансовых проектов	(812) 329-50 00 * 4210	Sharifullina@bspb.ru

П Л А Н Е Т А



К А П И Т А Л

Биленко Павел Директор Департамента ценных бумаг	(495) 737-09-08	Bilenko@plancap.ru
Басин Денис Продажи долговых инструментов	(812) 710-34-42	Bsd@plancap.ru
Мирошниченко Александр Отраслевой анализ	(812) 710-29-75	Alexander@plancap.ru
Сушинский Анатолий Анализ и оценка эмитентов	(812) 710-34-42	Askimer@plancap.ru
Тимофеев Дмитрий Финансовый анализ эмитентов	(812) 710-29-75	Dimat@plancap.ru
Шайхутдинова Айгуль Финансовый анализ эмитентов	(812) 710-34-42	Shaa@plancap.ru
Свинина Ольга Юрист	(812) 710-34-42	Sadj@plancap.ru