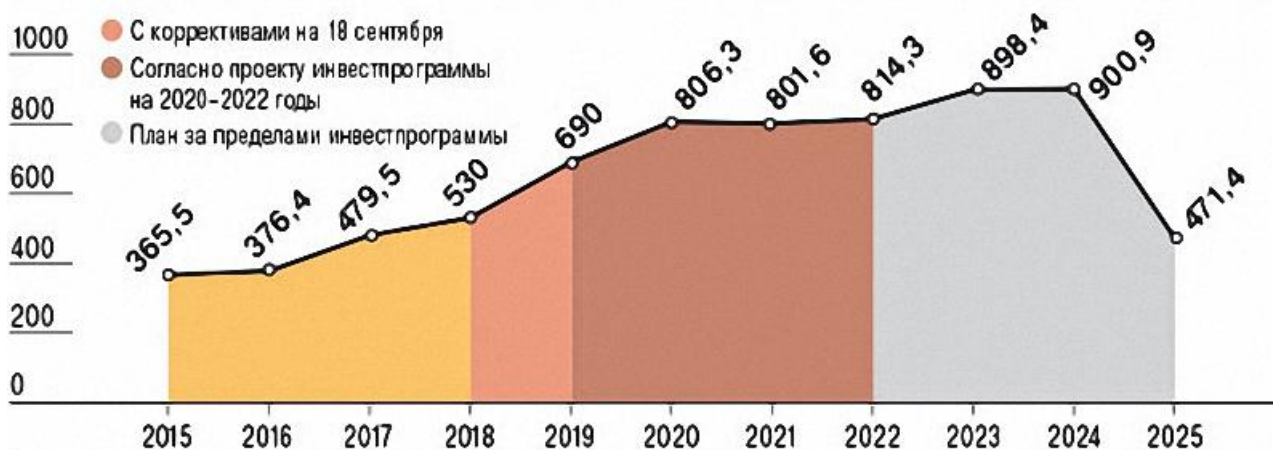


РЖД идет на посадку: как сокращение инвестпрограммы ударит по Бурятии

ОАО «РЖД» анонсировало сокращение инвестиционной программы на 2025 год на 37%. Начальник департамента корпоративных финансов Татьяна Орлова объяснила это решение «ограничением запроса на новые деньги». Это происходит на фоне скопившихся на вагоностроительных заводах 2,5 тысячи новых вагонов, которые РЖД попросту не принимает, парализуя работу смежников.

В ноябре 2024 года стало известно о планах сокращения инвестиций до 2030 года более чем на треть. Компания предлагает снизить вложения в финансирование Восточного полигона с **3,8 триллиона рублей до 2,2 триллиона**, а минэкономразвития РФ и вовсе предлагает сокращение **до 558 миллиардов рублей**.

ИНВЕСТПРОГРАММА ОАО РЖД (МЛРД РУБ.) ИСТОЧНИК: ДОКУМЕНТЫ И ОТЧЕТНОСТЬ ОАО РЖД.



Неужели в федеральном правительстве начали считать деньги и усомнились в эффективности менеджмента РЖД? Ведь даже беглый взгляд на отчетность компании вызывает недоумение: многомиллиардные закупки непрофильных активов (по данным на 27 июня 2024 года, у РЖД есть реестр непрофильных активов, который включает, например, земельные участки, здания и другую недвижимость), раздутый штат управленцев (по информации на 2023 год, аппарат холдинга РЖД в Москве насчитывает более 12,5 тысячи человек, более половины из этого — раздутые штаты функциональных дирекций), сомнительные тендеры (в 2019 году МВД возбудило уголовное дело о хищении средств у РЖД на сумму свыше 1,2 миллиарда рублей) — все это создает впечатление, что деньги тратятся на что угодно, но только не на модернизацию инфраструктуры.

Для Бурятии, где железная дорога играет ключевую роль, сокращение инвестиций станет серьезным ударом. Во-первых, резко сократятся вложения в **БАМ и Транссиб** — почти в пять раз. Это неизбежно приведет к сокращению рабочих мест, особенно среди вахтовиков, занятых на реконструкции Восточного полигона. По данным местных властей на июль 2024 года, количество занятых на этих проектах жителей Бурятии достигает нескольких тысяч человек. Их увольнение станет настоящей катастрофой для и без того депрессивных районов республики.



На фоне дефицита регионального бюджета на 2025 год в размере более пяти миллиардов рублей и снижения реальных доходов населения это может вызвать серьезную социальную напряженность, вплоть до протестов.

Во-вторых, под угрозой оказывается **Улан-Удэнский локомотивовогоноремонтный завод (ЛВРЗ)**. Это предприятие, имеющее стратегическое значение для республики, обеспечивает работой более пяти тысяч человек. Завод загружен заказами на ремонт и модернизацию подвижного состава, и его успешная деятельность напрямую зависит от инвестиционных программ РЖД. В 2023 году завод получил более 30 позиций нового современного оборудования, включая автоматизированные линии и диагностические комплексы, на общую сумму свыше одного миллиарда рублей. Это позволило увеличить производительность на 15%, повысить качество ремонта и расширить номенклатуру выпускаемой продукции.

Однако сокращение финансирования ставит под вопрос дальнейшее развитие ЛВРЗ и может привести к снижению объемов производства и сокращению персонала. В наихудшем сценарии завод может столкнуться с необходимостью консервации части мощностей или даже полной остановки производства, что будет иметь катастрофические последствия для экономики Бурятии. Менеджмент завода и его директор **Сергей Заборских**, видимо, привыкли к американским горкам инвестиционных программ РЖД, но нынешнее падение может оказаться слишком крутым, и парашют может не раскрыться.

ЛВРЗ уже столкнулся с проблемами из-за неритмичных поставок комплектующих и роста цен на энергоресурсы. Если к этому добавится еще и сокращение заказов со стороны РЖД, то предприятие окажется на грани выживания.

В-третьих, согласно прогнозу развития Бурятии на 2025-2027 годы, добывающая промышленность (в том числе угольная) станет драйвером роста экономики. В Бурятии действительно имеются значительные запасы угля, и его добыча является важной отраслью для региона. На территории республики на балансе стоят десять месторождений бурого и четыре месторождения каменного угля. Нарращивание добычи угля без соответствующего увеличения пропускной способности железных дорог приведет лишь к затовариванию складов и снижению цен, что сводит на нет весь ожидаемый экономический эффект.

Также отдельного внимания заслуживает история с **парком «Железнодорожников» в Улан-Удэ**. Он был основан еще в 1924 году и имеет богатую историю. На его территории расположены памятники истории и культуры, детские площадки, аттракционы и зеленые насаждения. До недавнего времени парк находился на земле, принадлежащей РЖД, и монополист не уделял должного внимания его содержанию и благоустройству. Город был вынужден самостоятельно вкладывать ресурсы в парк, тратя на это миллионы рублей из городского бюджета.



В конце 2023 года парк был передан в ведение **Дирекции парков Улан-Удэ**. Однако теперь монополист требует арендную плату за землю. Переговоры между городскими властями и РЖД зашли в тупик, и судьба парка повисла на волоске. Сначала монополист довел парк до плачевного состояния, а теперь, когда город взялся за его восстановление, пытается заработать на этом деньги. Эта ситуация наглядно демонстрирует отношение РЖД к социальной ответственности и интересам регионов. Для монополиста парк — это всего лишь актив, который можно выгодно продать или сдать в аренду.

Сокращение инвестиций в инфраструктуру и подвижной состав неизбежно приведет к снижению пропускной способности железных дорог, ухудшению качества перевозок и росту издержек для грузоотправителей. В конечном итоге это ударит по всей стране, и Бурятия как регион с высокой зависимостью от железнодорожного транспорта окажется в числе первых, кто почувствует на себе эти последствия. Руководству РЖД стоит напомнить, что железные дороги — это не просто бизнес, а важнейшая составляющая национальной инфраструктуры, от состояния которой зависит безопасность и благополучие всей страны.

Пора уже федеральному правительству вмешаться в деятельность монополиста и поставить его менеджмент на место. А пока бурятские вахтовики готовятся паковать чемоданы, а ЛВРЗ — сокращать планы, которые и так с трудом выполняются из-за безалаберности директора Заборских.

Бабр продолжит внимательно следить за развитием событий.

Фото: КоммерсантЪ, РЖД, 2GIS

Автор: Виктор Кулагин © Babr24.com ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, ТРАНСПОРТ, ПОЛИТИКА, БУРЯТИЯ, РОССИЯ
👁 19047 06.12.2024, 17:41 🗨 200

URL: <https://babr24.com/?IDE=268311> Bytes: 6960 / 6226 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм
- Джем

- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Бурятии:
bur.babr@gmail.com

Автор текста: **Виктор
Кулагин.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasylar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](#)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)