

Санация за счет железных дорог

Модернизация российских железных дорог - одно из важнейших направлений в модернизации российской экономики. От ОАО "РЖД" зависит 2,5% ВВП страны, а в целом работа железных дорог оказывает воздействие на ключевые отрасли российской экономики.

Несмотря на важность этого направления, железные дороги сталкиваются с дефицитом инвестиционных средств. Скажем, в марте 2011 года первый вице-президент ОАО "РЖД" Вадим Морозов доложил в Министерстве транспорта РФ, что до 2020 года дефицит инвестиционных средств составит 2 трлн. рублей. По сравнению с заявлением президента ОАО "РЖД" Владимира Якунина, которое он сделал в апреле 2010 года, сумма дефицита значительно выросла. Тогда глава компании оценивал дефицит инвестиционных средств в течение пяти лет, то есть до 2015 года, в размере 710 млрд. рублей.

Это приводит к тому, что многие железные дороги не могут модернизировать важнейшие направления. Так, 13 сентября 2011 года Свердловская железная дорога заявила о том, что не может расширить пропускную способность магистрали Тобольск - Сургут. При пропускной способности в 25 поездов в сутки, на этом направлении скапливается до 180 поездов. "Перспектива полного завершения строительства второго пути на участке Тобольск-Сургут до 2015-2016 года из-за дефицита собственных инвестиционных средств РЖД представляется маловероятной", - говорится в сообщении Свердловской железной дороги. Это важная магистраль, которая связывает север Западной Сибири, основные районы нефте и газодобычи с железнодорожной сетью. Ограниченная пропускная способность однопутной магистрали сильно тормозит развитие главных нефтегазодобывающих районов России. И это не единственный пример подобных затруднений.

Поскольку в отношении ОАО "РЖД" в прессе, в основном, говорится о росте тарифов на перевозки, то рассмотрение причин столь сложного положения железных дорог, как правило, остается в тени.

Первая причина состоит в том, что железные дороги хронически испытывали дефицит инвестиционных ресурсов, и потому не могли обеспечивать своевременный ремонт путей, обновление подвижного состава, модернизацию инфраструктуры. Согласно данным вице-президента РЖД Вадима Морозова, с 2001 года было недоинвестировано более 2 трлн. рублей. Это привело, к примеру, к тому, что с 2003 года протяженность путей с просроченным ремонтом постоянно возрастала. По отчетам ОАО "РЖД", в 2003 году было 14 тысяч км, в 2007 году - 18,3 тысячи км, а в 2010 году - 20,11 тысяч км или 16,2% общей протяженности железнодорожной сети. В 2008 году из 20003 локомотивов 3496 локомотивов имели истекший срок службы и нуждались в ремонте и модернизации, из них - 783 пассажирских электровоза (35,7% всего парка). В 2010 году таких стало 3763 локомотива. По данным Минтранса РФ, количество локомотивов, пригодных к эксплуатации по сроку службы, практически сравнялось с потребностью в тяге. При закупке порядка 350 локомотивов в год, на замену старых локомотивов новыми потребуется примерно 10 лет.

Вторая причина состоит в том, что значительные средства ОАО "РЖД" отвлекались на цели, крайне далекие от модернизации железных дорог. В октябре 2008 года консорциум инвесторов (ОАО "РЖД" и ОАО "Инвестиционная группа АЛРОСА") приобрели 90% акций банка "КИТ Финанс". Из них 45% акций достались ОАО "РЖД" и еще 10% акций владел пенсионный фонд "Благосостояние", в числе учредителей которого было ОАО "РЖД". Приобретение пакет акций банка состоялось в самом начале финансового кризиса, когда банк оказался на грани банкротства. Сделку поддерживал министр финансов РФ Алексей Кудрин, и подписание договора состоялось 8 октября 2008 года у него в кабинете. Пожалуй, это была рекордная сделка. 45% акций банка с уставным капиталом в 3 млрд. рублей на 2006 год, достались ОАО "РЖД" за 100 рублей. Ниже падать было некуда.

Уже через полгода, в мае 2009 года "КИТ Финанс" стал объектом самой дорогостоящей санации, когда ему выделялось 135 млрд. рублей (113 млрд. - Агентство страховая вкладов (АСВ), и 22 млрд. рублей - "Внешэкономбанк"). Из этой суммы 22 млрд. рублей выделялись в качестве кредита ОАО "РЖД" под 6,5%, на выкуп акций у "АЛРОСА", 47 млрд. рублей - прямо "КИТ Финанс" и еще 45 млрд. рублей на выкуп у банка 22-23%-ного пакет акций "Ростелеком". Это решение также было поддержано Алексеем Кудриным —

председателем Совета директоров АСВ.

"КИТ Финанс", которым до 13 октября 2008 года руководил Александр Винокуров, тесно связанный с экс-министром финансов Алексеем Кудриным, в 2008 году из-за рискованных сделок имел дефицит средств в размере 170 млрд. рублей. И это несмотря на то, что в банке держали депозиты крупные компании ("АЛРОСА", в совет директоров которой входил Алексей Кудрин, - 8 млрд. рублей на 31 декабря 2007 года, Правительство Республики Саха (Якутия) - 6 млрд. рублей).

Участие ОАО "РЖД" в этой сомнительной по отзывам целого ряда финансовых аналитиков операции, очевидно, было связано с тем, что экономической и финансовой политикой компании в то время руководил старший вице-президент ОАО "РЖД" Федор Андреев, который вошел в руководство компании по предложению Алексея Кудрина, а также когда-то начинал карьеру в обанкротившемся в 1996 году банке "Тверь-универсалбанк" вместе с Александром Винокуровым. По идее, ОАО "РЖД" должно было заработать на санации "КИТ Финанс", поскольку компания кредитовала банк уже под 7,5%. Однако в 2010 году компании удалось заработать на этом всего лишь 27,4 тысячи рублей - ничтожную мелочь по сравнению с гигантскими объемами влитых в банк средств.

В дальнейшем ситуация развивалась еще более интересным образом. "КИТ Финанс" направил кредит от ОАО "РЖД" на покупку двух выпусков облигаций компании, выпущенных в июле 2009 года под 14,05% и 14,25% годовых соответственно, то есть маржа банка составит по этим облигациям 5,5% и 5,75% соответственно. В конечном итоге, железные дороги заплатят банку больше, чем получают с него по кредиту. К тому же, к 2011 году ОАО "РЖД" стало владельцем банка, имея 19,29% напрямую и 80,27% через ПФ "Благосостояние". Между тем на банке остался непогашенный кредит АСВ, выданный на три года. На май 2011 года за банком числилось еще 34 млрд. рублей непогашенного кредита, который должен быть погашен до сентября 2012 года. В принципе, время еще есть и банк продает ВТБ большой пакет ипотечных кредитов на 34 млрд. рублей. По состоянию на июнь 2011 года, «КИТ Финанс» должен ОАО «РЖД» порядка 17 млрд. рублей.

Все эти операции в условиях экономического кризиса и сокращения перевозок, дающих основной доход компании (доходы от грузоперевозок в 2009 году упали на 57,7 млрд. рублей по сравнению с 2008 годом), привели к тому, что в 2009 году произошло значительное сокращение закупок новой техники. Если, по данным отчета ОАО "РЖД" 2010 года, в 2008 году было закуплено 455 единиц, то в 2009 году - 355 единиц, сокращение на 100 локомотивов. Это и привело к росту количества локомотивов с истекшим сроком эксплуатации. В 2010 году было закуплено 393 локомотива на сумму 27,9 млрд. рублей. Еще более резко упала закупка грузовых вагонов: с 21,5 тысяч единиц в 2008 году до 8,8 тысяч в 2009 и в 2010 году выросла до 15,5 тысяч единиц (независимые компании-операторы в 2009 году купили 19,5 тысяч вагонов, а в 2010 году - 60,2 тысячи вагонов).

И это в тех условиях, когда вагонный парк в холдинге ОАО "РЖД" сокращался с 2003 года, с 634,5 тысяч вагонов до 518,7 тысяч вагонов в 2010 году. Поскольку не все вагоны были в рабочем парке, то в 2010 году компания недобирала до нормы 2,3% парка.

Для стабильной работы, железные дороги постоянно нуждаются в строительстве, ремонте, обновлении, реконструкции путей, обновлении и расширении вагонного и локомотивного парка. В хозяйстве железных дорог немало "узких" мест, которые сдерживают рост перевозок. Например, это застарелая проблема подходов к крупным портам, пропускная способность которых уже давно не соответствует погрузке, строительство обходов крупных узлов, расширение важнейших магистралей. Все эти работы, как и поставка подвижного состава, требуют многих лет. Потому задержки в выполнении необходимых планов сказывается на работе железных дорог в последующие годы.

В 2009 году ОАО "РЖД" больше всего нуждалось в кредитах на модернизацию. Эти 22 млрд. рублей, которые были брошены в "КИТ Финанс", можно было направить на приобретение 308 новых локомотивов, или на модернизацию 2620 локомотивов. Но и этого мало. По расчетам Минтранса РФ, для предотвращения старения локомотивного парка, требуется в год закупать по 725 единиц на сумму примерно 80-90 млрд. рублей. Если бы в 2009 году ОАО "РЖД" рационально тратило свои кредитные ресурсы, то компания могла бы закупить примерно 660 локомотивов, то есть приблизиться к этому расчетному уровню.

Таким образом, в конечном итоге, дорогостоящая санация "КИТ Финанс" за счет ОАО "РЖД", сильно ударила по модернизации железных дорог России. Нынешние трудности компании, нехватка инвестиционных средств и трудности с реализацией самых неотложных инвестиционных проектов - это последствия, в том числе и этой, ныне уже подзабытой истории со спасением банка за счет государственных средств и крупнейшей железнодорожной компании. За действия небольшой группы лиц, за их решение спасти банк любой ценой,

теперь расплачиваются железные дороги, а вместе с ними и все грузоотправители, вся российская экономика в целом.

Фактически, в силу нерационального использования средств в предыдущие годы, ОАО "РЖД" и дальше будет испытывать трудности, происходящие от накопленного недоинвестирования, от дефицита инвестиционных ресурсов, и таким образом вряд ли программа развития железных дорог до 2030 года вряд ли будет выполнена полностью. Железные дороги пока что проедают, а не увеличивают свой основной капитал, что дает все основания ожидать дальнейшего увеличения затруднений в перевозках, роста тарифов и больших трудноисчислимых потерь.

Дмитрий Верхотуров

Автор: Дмитрий Верхотуров © Babr24.com ЭКОНОМИКА, МИР 👁 6961 26.10.2011, 12:52 📌 425

URL: <https://babr24.com/?ADE=99059> Bytes: 9840 / 9825 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Дмитрий
Верхотуров.**

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: krasyar.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: eqquatoria@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](#)