

Опубликовано 2 декабря, 2019 - 11:48



Когда схлынули эмоции и затихли фанфары по поводу эпической победы группы «Дело» в схватке за «ТрансКонтейнер», на ум приходят прозаические рассуждения о том, что, кажется, господа Вадим Михайлов и Роман Абрамович провернули высокодоходную сделку и зафиксировали прибыль, в то время как Сергею Шишкарёву предстоит каторжный труд с непредсказуемым результатом. Более того, в непредсказуемых условиях.

Напомним, что «Енисей Капитал» приобрёл пакет акций ТК в декабре 2018 года, то есть всего за год до главного аукциона. В этот момент на Московской бирже акции котировались около 4500 рублей. «Енисей» дважды получил дивиденды от «ТрансКонтейнера». В конце 2018 года ТК всего выплатил 6,675 млрд рублей. Доля «Енисея» приблизительно составила 1,56 млрд рублей. Затем ТК заплатил промежуточные дивиденды в размере 154,57 руб. на акцию. В «Енисей» ушло ещё свыше 0,5 млрд рублей. Неплохая прибыль менее чем за год, если предположить, что «Енисей» заплатил за свой пакет около 15 млрд рублей, исходя из тогдашней рыночной стоимости. А эта стоимость за 10 месяцев выросла с 4500 рублей за акцию до 8700 рублей, то есть почти в 2 раза.

Теперь Шишкарёв обязан выкупить долю «Енисея» по цене не ниже, чем заплатил РЖД. Получается, что за 13 месяцев фонд Романа Абрамовича заработает более 15 миллиардов рублей в виде дивидендов и разницы в курсе. Это более 100% прибыли. Не Facebook с Microsoft чай?!

Не в убытке и РЖД. В течение года «ТрансКонтейнер» не излучал ничего, кроме хороших и очень хороших новостей. Всё руководство монополии постоянно отчитывалось о буме контейнерных перевозок. Сам Олег Белозёров на форуме «PRO//Движение.1520» отметил, что контейнеры — это «лёгкие деньги». Отрасль обуюла контейнерная лихорадка, особенно среди тех, кто ранее не занимался контейнерами. На бирже, где во free-float обращался небольшой объём акций, цена на бумаги ТК превышала 9000 рублей. Всё «разгоняло» цену перед аукционом. Надо признать, и мы грешным делом, уподобились золотоискателям Юкона и играли «на повышение».

«Дело» ещё и финансирует создание собственного конкурента.

В результате монополия создала глобальный позитивный фон, а «Енисей капитал» сыграл мощным партнёром в торгах, раскрутив «Дело» до потолка. И РЖД кладёт в карман 60 млрд с лишком — максимальную цену, которую можно было получить.

Похоже, что Абрамович сейчас ставит песню «Если к другому уходит невеста, то неизвестно, кому повезло» в исполнении Гелены Великановой, пьёт шампанское из хрустального бокала и думает, что с продажей «Челси» можно повременить. А руководству РЖД полагаются ордена и премии.

Что же достаётся «победителю»? «ТрансКонтейнер» — это не столько материальные активы, сколько бизнес. Причём бизнес непростой. В контейнерах «дочка» РЖД могла возить по ценам 2-го класса грузы, которые в крытом вагоне обошлись бы отправителю как груз 3-го класса.

Сохранится ли эта возможность в долгосрочной перспективе — неизвестно. Но можно закладывать квартиру и ставить на то, что после 2025 года такие трюки не пройдут. РЖД с чистой совестью обновят тарифы для всех. А вот вернуть за 5 лет 100 млрд рублей не получится точно.

Кроме того, китайцы отменили дотации на контейнерные перевозки, что негативно отразится на доходности. Ну и последний фактор: в РЖД никогда не скрывали, что после продажи ТК монополия создаст собственного контейнерного оператора, на что собирается потратить часть средств, полученных на аукционе. То есть группа «Дело» ещё и финансирует создание собственного конкурента.

Пожелаем успеха тем, кому предстоит трудиться, трудиться и ещё раз трудиться.

Вишенкой на торте является факт, что неизвестно будущее пакета ВТБ. Сергей Шишкарёв уже заявил, что предпочёл бы видеть ВТБ партнёром. Вопрос: захочет ли иметь в партнёрах Андрей Костин бизнесмена, полностью зависящего от кредита, выданного Грефом, то есть Сбербанком. И не придётся ли «Делу» одалживать ещё 30 млрд на покупку пакета ВТБ, который тоже захочет зафиксировать прибыль? Тогда получится, что «ТрансКонтейнер» обойдётся группе «Дело» в 120 млрд кредитной нагрузки. И даже если ставка по кредиту составляет 7%, то речь идёт более чем о 8 млрд выплат только по процентам. А такой прибыли ТК пока не генерирует.

В 2024 году нас ждут какие-то политические перестановки. В 2025 году РЖД введут новую тарифную политику. «Дело» сильно зависит и от политического веса покровителей, и от общей финансовой обстановки не только в стране, но и в мире. Выводы просты. Поздравим РЖД с удачной финансовой операцией, позавидуем г-ну Абрамовичу (впрочем, не в первый раз) и пожелаем успеха тем, кому предстоит трудиться, трудиться и ещё раз трудиться. Больше вам грузов хороших и разных!

Автор

Дмитрий Борисов

Автор фотографии

Д. Гришкин

Источник

<https://vgudok.com/lenta/sbezhavshaya-nevesta-transkonteyner-mozhet-ne-obradovat-zheniha>

Source URL:

<http://vspro.info/article/sbezhavshaya-nevestatranskonteyner-mozhet-ne-obradovat-zhenikha>