



объемах обновления инфраструктуры к 2015 году износ путей достигнет 85%.

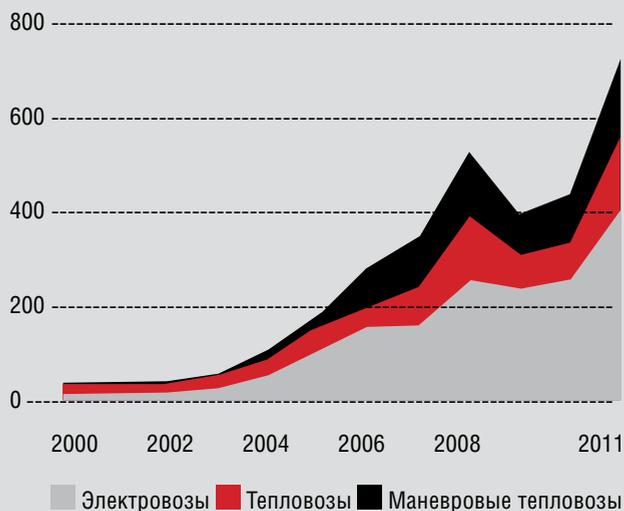
В январе прошлого года в Кемеровской области прошло совещание, посвященное проблемам развития угольной промышленности России. В числе наиболее важных вопросов там обсуждалась возможность участия крупных грузоотправителей (нефтяников, угольщиков, металлургов, химиков) в реконструкции и строительстве железных дорог общего пользования. РЖД фактически предложили крупнейшим своим клиентам самим вкладываться в расшировку «узких мест». Ведущие металлургические компании, впрочем, и сами возводили отдельные достаточно протяженные железнодорожные линии и станции примыкания к сети РЖД. Так, «Русал» построил и эксплуатирует линию до бокситовых месторождений в Республике Коми. «Мечел» заканчивает строительство железнодорожной линии до Эльгинского месторождения коксующихся углей. Но все эти инвестиционные проекты направлены на удовлетворение нужд одного предприятия.

Уже сейчас ясно, что РЖД самостоятельно не потянут строительство нужных для страны объемов новых железных дорог.

Одним из механизмов привлечения длинных денег под инвестиционные проекты могли стать инфраструктурные облигации. Их отличительная особенность — государство гарантирует выплаты кре-

диторам по части основного тела займа и/или дохода по нему. На совещании в Кемерове тогда еще премьер-министр РФ Владимир Путин поддержал идеологию выпуска инфраструктурных облигаций как заемных средств, необходимых для реализации длительных инфраструктурных проектов. Однако против предложения РЖД выступили Министерство регионального развития и Министерство финансов. Значит, дешевых денег у РЖД не будет. Собственных же средств на локомотивы хватит, а на новые дороги — нет.

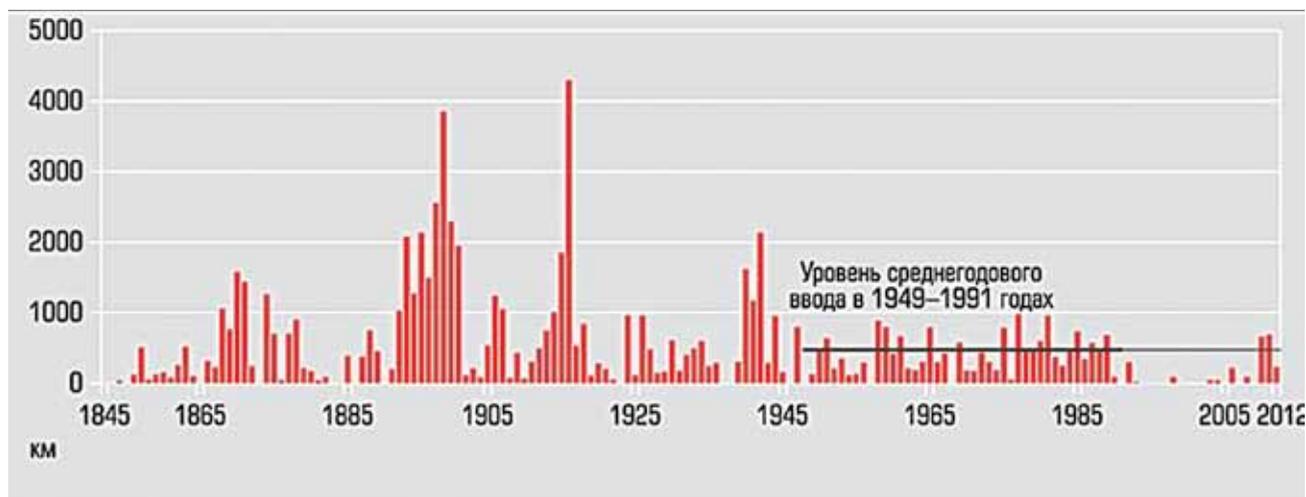
График 1. Закупки локомотивов РЖД



Источник: РЖД

**СЧИТАЕТСЯ — СЕТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, БУДУЧИ ОДНАЖДЫ ПОСТРОЕНА, СЛУЖИТ ВЕКАМИ И ВРОДЕ БЫ НЕ ТРЕБУЕТ ПОСТОЯННО ВЫСОКИХ ТЕМПОВ НОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА. ВСЕ МЕНЯЕТСЯ, КОГДА В ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТАХ ГОСУДАРСТВА ПРОИСХОДЯТ СЕРЬЕЗНЫЕ ПОДВИЖКИ**

График 2. Ввод новых железных дорог в России с 1845 года



Источник: «Эксперт» на основе данных РЖД