

Пресс-центр муниципального правительства Пекина объявил о планах строительства высокоскоростной железной дороги Москва-Пекин общей протяженностью более 7000 км.

Железная дорога пройдет по территории Китая, Казахстана и России, и время поездов в пути составит 2 дня. Инвестиции в проект оцениваются в 1,5 трлн юаней, что составляет около 242 млрд долларов США.

В докладе, опубликованном 10 июля 2014 Всемирным банком утверждается, что за короткий период в 6-7 лет, Китай планирует построить высокоскоростную железнодорожную сеть общей длиной в 10.000 км (из расчёта что по ней можно будет двигаться со скоростью в 250 км/ч). Себестоимость строительства китайских высокоскоростных железных дорог составляет около 2/3 аналогичного строительства в других странах, в то время как цены на билеты составляют от 1/4 до 1/5 цены на билеты в других странах. Помимо низких затрат на оплату труда, основной причиной низкой себестоимости строительства китайских железных дорог являются также результаты планирования и размаха проектов на высшем уровне.

Китайские высокоскоростные железные дороги обладают достаточной конкурентоспособностью. По мнению авторитетного железнодорожного эксперта Ван Мэншу, еще во времена существования базовой железнодорожной инфраструктуры, Китай уже планировал строительство четырех железнодорожных веток за рубежом. Речь идет о Евразийской железной дороге, Среднеазиатской железной дороге, Трансазиатской железной дороге и железной дороге Китай-Россия-Канада-США. Это были самые амбициозные в истории планы. Вплоть до настоящего времени достаточно образцов для анализа произведено не было, но по нескольким прецедентам можно понять, что стремление получить доступ к ресурсам превысило представления о прибыли от проекта высокоскоростных железных дорог. Инвесторы столкнулись с трудностями при объявлении торгов на высокоскоростные железные дороги в Мексике, и это лишь один из многочисленных случаев строительства высокоскоростных железных дорог, когда появились такие сложности. Проекты строительства высокоскоростных железных дорог «с выходом к морю» сталкиваются с целой серией трудностей, и в том числе с проблемами, связанными с прибылью, конкуренцией и рисками. Идеальность от реальности всегда отличается на шаг.

В отношении того, что называется «Китайский план Маршалла», я считаю, что план Маршалла по экспорту технологий, экспорту капитала и контролю за продукцией, в конечном счете приводит к взаимной выгоде. Если это реализовать не получается, и придется выйти из проекта и отказаться от продукции, все участники смогут заниматься сделками друг с другом в валюте, или при помощи прочих ресурсов, оставаясь на равных позициях. Если же ситуация ухудшится, и выход из проекта нанесет ущерб, что вызовет неодобрение, то это приведет к потере взаимоотношений. В таких амбициозных строительных проектах, два предыдущих пункта можно выполнить, а если дело наносит ущерб и становится невыгодным, то реализовывать его нельзя. Успех плана Маршалла состоит во взаимной выгоде, в реализации строгой последовательности,...