

Железные дороги Малайзии

Несмотря на интенсивное развитие сети современных шоссейных дорог, наличие собственной автомобильной промышленности и сравнительно недорогих перевозок воздушным транспортом, железные дороги Малайзии (КТМ), существующие более 120 лет, продолжают играть значительную роль в экономике страны. Грузовые перевозки будут оставаться основными на КТМ до тех пор, пока по уровню цен могут конкурировать с автомобильным транспортом.

В настоящее время половину доходов КТМ составляют поступления от пригородных перевозок, 40% от грузовых и 10% от пассажирских в дальних сообщениях. Руководство КТМ считает необходимым развивать прежде всего грузовые перевозки. По сравнению с автомобильным транспортом перевозки грузов по железной дороге в 4 раза экономичнее.

Однако необходима модернизация инфраструктуры железных дорог, что должно быть отражено в 9-м плане развития экономики Малайзии, рассчитанном на период до 2010 г. Необходима укладка вторых путей на ряде участков, в частности на участках Сентул — Бату-Кейвз в столичном пригороде Келанг-Вэлли и Баттеруэрт — Паданг-Бесар на северо-западе страны. Выделены средства и на другие мероприятия, прежде всего связанные с решением проблем безопасности движения.

КТМ эксплуатируют 1700 км линий (рис. 1), однако только 150 км из них двухпутные и электрифицированные: это линии Раванг — Серембан (105 км) и Сентул — Порт-Келанг (45 км). В 8-м пятилетнем плане основное внимание было уделено укладке вторых путей на участке длиной 182 км Раванг — Ипох и его электрификации для обеспечения возможности обращения поездов со скоростью до 160 км/ч. После 19 месяцев работы приостановили, но затем,

когда был найден новый подрядчик, возобновили. Завершение модернизации линии, запланированное на конец 2007 г., позволит, как полагают, организовать обращение скоростных междугородных поездов на маршруте Куала-Лумпур — Ипох и продлить пригородные сообщения от Раванга до Танджунг-Малима.

В Бату-Гаджахе, к югу от Ипоха, возводится новое депо для элек-

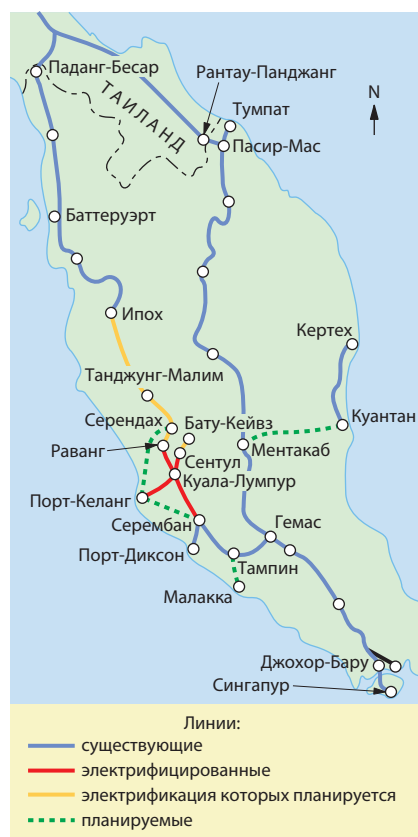


Рис. 1. Схема железных дорог Малайзии

тропоездов с ремонтными мастерскими и учебным центром. Строительство должно быть завершено в середине 2008 г. Сюда будут переведены службы, размещающиеся в пришедших в негодность зданиях старого депо в Сентуле. Открытие этого предприятия позволит КТМ реализовать новую, основанную на агрегатном методе систему технического обслуживания и ремонта, что значительно сократит длительность простоя подвижного состава.

Правительством одобрено проведение исследований целесообразности ряда проектов КТМ, направленных на усиление инфраструктуры и увеличение провозной способности. В конце 2005 г. планировали начать исследования по следующим проектам: обходной линии Серендах — Порт-Келанг — Серембан, железнодорожных связей с городами Протон-Сити и Перодуа-Плант, линий Тампин — Малакка и Ментакаб — Куантан, открытия пригородных сообщений в Гомбак/Селаянг и Пулау-Индах, а также строительства новых ремонтных мастерских и сортировочной станции в Кемпас-Бару.

КТМ проводят поэтапную замену конструкций или ремонт путей, мостов и водопропускных сооружений с целью повышения допустимой осевой нагрузки до 20 т и приведения инфраструктуры в соответствие с действующими геологическими стандартами по уровню затопления при наводнениях. В начале 2005 г. была завершена программа стоимостью 34,7 млн. рингитов (9,2 млн. дол. США), предусматривавшая укрепление мостов на направлениях Ипох — Паданг-Бесар, Серембан — Джохор-Бару, Джохор-Бару — Букит-Тимах (Сингапур), на Восточном побережье и на линии Пасир-Мас — Рантау-Панджанг.

В 2005 г. также были завершены работы в рамках двух проектов по усилению и модернизации путей в районе Келанг-Вэлли, общая стоимость которых составила 32,5 млн.



Рис. 2. Контейнерный поезд на одной из линий КТМ

ринггитов. Один из проектов предусматривал усиление и модернизацию путей общей протяженностью 70 км на 27 станциях и других отдельных участках, другой — устранение участков со слабой путевой структурой общей длиной 29 км.

Подобный же проект стоимостью 34,9 млн. ринггитов осуществляли на участке длиной 150 км линии Восточного побережья. Еще один проект усиления пути стоимостью 29,9 млн. ринггитов на участке Гемас — Кердау длиной 133 км планировали завершить в середине 2007 г.

Хотя объем перевозок пассажиров в дальних сообщениях в те-

чение 10 лет снизился с 5,4 млн. до 3,7 млн. чел., пригородные перевозки растут при продолжающемся расширении сети сообщений и упрощении пользования ими благодаря единой системе продаж билетов на пригородные поезда и автобусы, организации фидерных автобусных маршрутов и парковок, на которых можно оставить автомобиль и продолжить поездку по железной дороге. Подобные мероприятия способствуют популярности пригородных железнодорожных сообщений. Об этом свидетельствует рост доходов от пригородных перевозок в 2004 г. на 11,9% по сравнению с 2003 г.; за тот же пе-

риод число перевезенных пассажиров выросло на 11,4% (с 24,6 млн. до 27,4 млн. чел.).

Активная маркетинговая политика оказала положительное влияние на состояние дальних пассажирских перевозок, доходы от которых в 2004 г. достигли 67,9 млн. ринггитов, т. е. оказались на 10% больше, чем в 2003 г., даже несмотря на то, что движение поездов до Сингапура возобновилось только в марте 2004 г., а в ноябре 2004 г. был отменен поезд *Ekspres Kenali* сообщения Куала-Лумпур — Тумпат, поскольку со времени ввода его в обращение в 2000 г. так и не удалось выйти на запланированный уровень перевозок пассажиров и доходов. Тем не менее общий объем перевозок пассажиров в дальних сообщениях за год увеличился на 9% и достиг 3,7 млн. чел.

Сектор дальних пассажирских перевозок испытывает жесткую конкуренцию со стороны бюджетной авиакомпании *Air-Asia* и автомобильной магистрали Восточного побережья Куала-Лумпур — Куантан, которую предполагается продлить до Теренггану и Кота-Бару. Системная модернизация инфраструктуры должна усилить позиции железнодорожных пассажирских перевозок. С увеличением максимальной скорости до 160 км/ч время следования поездов (с пятью промежуточными остановками) на маршруте Куала-Лумпур — Ипох сократится с 4 ч 20 мин до 2 ч 15 мин. КТМ также получили 11 новых пассажирских вагонов эконом-класса с кондиционированием воздуха. В числе других мероприятий, направленных на привлечение пассажиров, стоит упомянуть устройство салонов отдыха для пассажиров первого класса на вокзалах Куала-Лумпур-Сентрал и Сингапур, кабин с душем и ванной на вокзале Куала-Лумпур-Сентрал.

КТМ продолжают вести долгосрочную кампанию за большую либерализацию тарифов. Последнее повышение платы за проезд имело место в 1992 г. Эта проблема касает-



Рис. 3. Тепловоз серии 26

ся прежде всего не пригородных, а дальних пассажирских и грузовых перевозок, поскольку правительство заинтересовано в выполнении определенных социальных функций, но не компенсирует соответствующие расходы.

Между тем в 1992 г. 1 л дизельного топлива стоил примерно 10 центов США, в 2006 г. — около 34 центов. За 10 с лишним лет топливо подорожало в 3,5 раза, тогда как доходы от перевозок остались на прежнем уровне. Администрация КТМ считает необходимым поднять тарифы примерно на 70% по сравнению с уровнем 1992 г.

Сектор грузовых перевозок КТМ в 2004 г. достиг запланированного уровня доходов в размере 107,9 млн. рингитов. Ежедневно на сети КТМ обращаются 36 грузовых поездов (рис. 2), в которых перевозится в общей сложности около 11 тыс. т грузов. На долю перевозок между портами приходится 32%, перевозок контейнеров — 31%, цемента — 16%. КТМ в июле 1995 г. организовали грузовое сообщение между малайзийскими городами Порт-Келанг и Пасир-Гуданг и столицей Таиланда Бангкоком с временем транзита 60 ч вместо 120 ч морским путем. В перспективе с вводом в эксплуатацию участка Трансазиатской железной дороги Сингапур — Куньмин (Китай) подобные перевозки могут быть открыты в Пномпень (Камбоджа), Ханой (Вьетнам) и Куньмин.

Основу маркетинговой стратегии КТМ в области грузовых перевозок составляет стремление к

участию в мультимодальных перевозках, как внутренних, так и международных, с ориентацией на перевозку наиболее выгодных грузов, прежде всего контейнерных.

Внедрение современных технологий E-Freight позволяет обеспечивать клиентов информацией в реальном времени.

Благодаря приобретению новых локомотивов стало возможным увеличить массу грузовых поездов. Увеличение длины и массы поездов способствует снижению эксплуатационных расходов и по-

ной скоростью 90 км/ч. С покупкой этих тепловозов КТМ стали оператором, эксплуатирующим наиболее современный локомотивный парк в регионе. Для сравнения: тепловоз Blue Tiger может вести поезд со 100 грузевыми контейнерами TEU, тогда как более старые локомотивы — только с 40 контейнерами.

Кроме того, прошла испытания и приемку в эксплуатацию первая партия из 12 шестиосных тепловозов, прибывших с завода по производству локомотивов и подвижного состава в г. Далянь (Китай) и по-



Рис. 4. Тепловоз серии 29

зволяет улучшить финансовые результаты. Важным шагом в этом направлении стало приобретение 20 мощных шестиосных тепловозов типа Blue Tiger производства компании General Electric (США), получивших серийное обозначение 26 (рис. 3). Они способны водить поезд массой 2500 т с максималь-

лучивших серийное обозначение 29 (рис. 4). Их приобретение — еще один шаг в направлении повышения мощности подвижного состава, увеличения массы поездов и сокращения эксплуатационных расходов.

M. Knutton. International Railway Journal, 2006, № 2, p. 18–19.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 29.11.2007 г. № 2260р «О проведении смотра-конкурса рационализаторской деятельности» объявляется смотр-конкурс

«Идея — 2008»

Руководителям филиалов и структурных подразделений предлагается представить до 01.04.2008 г. в Департамент технической политики (ЦТех) ОАО «РЖД» заявки, оформленные в соответствии с положением о смотре-конкурсе.