

# Железные дороги Таиланда: инвестиции в развитие

Таиланд планирует значительные инвестиции в железные дороги в рамках обширной программы модернизации транспортной инфраструктуры. Программа включает строительство четырех высокоскоростных линий, укладку вторых путей и модернизацию сети линий колеи 1000 мм, а также масштабное развитие сети городских железных дорог в Бангкоке (рис. 1).

Цена программы составляет порядка 68 млрд дол. США, основная часть которых приходится на железнодорожную инфраструктуру; на строительство высокоскоростных линий колеи 1435 мм предназначается 26 млрд дол. США, или 39% общей суммы. В марте 2013 г.

парламент утвердил программу развития транспортной инфраструктуры в Таиланде. Спроектированные в расчете на движение с максимальной скоростью не менее 250 км/ч магистрали имеют следующие направление и протяженность:

- Бангкок — Чиангмай (745 км);

- Бангкок — Нонгкхай/граница с Лаосом (615 км);
- Бангкок — Районг через Паттайю (221 км);
- Бангкок — Паданг-Бесар/граница с Малайзией (982 км).

Сеть новых линий протяженностью 2563 км (рис. 2) призвана улучшить сообщения между столицей и провинциями Таиланда, а также стать основой железнодорожных коридоров, проходящих через Малайзию, Лаос и Китай. В основном высокоскоростные коридоры пройдут параллельно существующим линиям колеи 1000 мм сети Государственных железных дорог Таиланда (SRT).

Высокоскоростной проект является наиболее амбициозной частью программы инвестирования инфраструктуры железнодорожного транспорта, отражает стремление определенных кругов Таиланда стать первой страной Ассоциации государств Юго-Восточной



Рис. 1. Поезда компании Siemens (семейства Modular Metro) на одной из линий Skytrain в Бангкоке

Азии (АСЕАН), располагающей инфраструктурой для движения пассажирских поездов со скоростью более 160 км/ч.

Некоторые эксперты сомневаются в целесообразности и своевременности реализации таких планов. С одной стороны, они политически привлекательны, их поддерживает Китай, предлагая технологии строительства, минимизирующие затраты. С другой стороны, эксплуатация линий нормальной и метровой колеи не даст оправданного синергического эффекта, а спрос на высокоскоростные сообщения может оказаться недостаточным.

Сторонники проектов полагают, наличие высокоскоростной сети ускорит развитие городов в провинциях с соответствующим ростом пассажиропотока в перспективе. Финансировать проект предложено за счет внутренних облигаций, что вполне реально в стране, где рост ВВП в 2013 г. предварительно составил 5,3%.

### Инвестиции в линии колеи 1000 мм

Еще одной важной частью программы является масштабное финансирование мероприятий, направленных на повышение провозной способности эксплуатируемой сети. Весомая часть из выделяемых на эти цели 13,4 млн дол. США будет направлена на завершение национальной программы укладки вторых путей. Соответствующие работы запланированы на 10 участках. Как и в планах высокоскоростных линий, основное внимание уделяется развитию международных сообщений: в регионе Верхнего Северо-Востока планируется уложить 464 км между станциями Мабкабал (вблизи города Кэнгкхой), Тханончира и Нонгкай – пограничным переходом в Лаос.

На территории Нижнего Северо-Востока вторые пути будут уложены на участке протяженностью



Рис. 2. Схема железных дорог Таиланда



Рис. 3. Тепловоз постройки CSR Qishuyan (фото: CSR)



Рис. 4. Поезд сообщения с аэропортом Бангкока (Desiro Class 360/2)

309 км между станциями Тханончира и Убонратхатхани. Еще 385 км вторых путей будут уложены между городами Лопбури и Денчай на северной линии, ведущей в Чиангмай. Большой объем работ предстоит на юге, в том числе по укладке 927 км вторых путей между городом Накхонпатхом и границей с Малайзией с переходом вблизи города Паданг-Бесар ввиду перспективы роста трансграничных перевозок.

SRT отказались от предложения по перешивке сети на стандартную колею, напротив, планируется строительство нескольких линий колеи 1000 мм, включая две линии в направлении границы с Лаосом. Обе линии будут проектироваться как двухпутные; первая, длиной 347 км, соединит города Банпхай и Накхонпханом, а вторая, длиной 326 км, пройдет от города Денчай в Чиангкхонг, где планируется построить крупный узел, входящий в сеть из 41 мультимодального терминала, которую предстоит создать на территории страны. Оба проекта входят в программу оптимизации инфраструктуры, призванную улучшить связи и ускорить экономическое развитие северных регионов.

Одним из ведущих элементов программы является план строительства глубоководного порта и создания особой экономической зоны Тавой на побережье Мьянмы, к которому предстоит

построить пересекающую границу линию от Канчанабури. К реализации этого плана планируется привлечь инвестиции из Японии. Предусмотрены также значительные инвестиции на модернизацию систем сигнализации и связи по всей сети, а также на замену 108 переездов пересечениями в разных уровнях.

Одной из давних проблем, влияющих на надежность обслуживания, является хроническая нехватка исправных локомотивов и вагонов. Укладка вторых путей увеличит пропускную способность и потребность в подвижном составе. В июне 2013 г. SRT подписали договор с корпорацией CSR Qishuyan (КНР) на поставку 20 тепловозов колеи 1000 мм с трехфазными тяговыми двигателями (рис. 3). Эти локомотивы поступят в Таиланд в 2015 г. и предназначены для тяги грузовых поездов. В ближайшие 2 года SRT планируют заказать еще 50 ед.

Третьим важным элементом программы является развитие рельсового транспорта Бангкока, на эти цели выделяется 15,7 млрд дол. США, или 24% бюджета программы. Предложено построить еще 10 линий рельсового транспорта общей протяженностью 218,6 км. Пока нет ясности, как предлагаемые линии будут связаны с двумя имеющимися надземными SkyTrain линиями, подземной метрополитена и линией в аэропорт Суварнабхуми (рис. 4).

Очевидно, что не все проекты программы проработаны до мельчайших подробностей, но она может кардинально изменить ситуацию в Таиланде, даже если будет выполнена не в полном объеме.

Строительство сети высокоскоростных железных дорог станет заявкой Таиланда на статус экономического лидера в АСЕАН, а также серьезным этапом повышения качества инфраструктуры железных дорог в Таиланде. Как и при реализации любой другой программы такого масштаба, соблюдение равновесия целей экономического и регионального развития может создавать трудности, по крайней мере на первых порах.

Наибольший эффект данная программа может дать в сфере логистики: модернизация железнодорожных коридоров из портов вглубь страны усилит значение этого вида транспорта в грузовых перевозках и ключевую роль Таиланда как перекрестка торговых путей в Юго-Восточной Азии. К конкретным задачам в части повышения конкурентоспособности грузовых железнодорожных перевозок относятся повышение средней скорости поездов с 39 до 60 км/ч и увеличение доли железных дорог на транспортном рынке с 2,5 до 5%.

*Railway Gazette International*, 2013, № 8, р. 48 – 50; материалы нормала *Railway Gazette International*.