

# Проект улучшения железнодорожных связей на полуострове Индокитай

Вместо существующей мозаики сетей железных дорог метрополитенской колеи на полуострове Индокитай в перспективе до 2015 г. должна появиться унифицированная сеть железнодорожных линий общей протяженностью 5500 км. Проект создания такой сети в этой части земного шара стали разрабатывать еще в 1995 г. Всего в проекте участвуют восемь восточноазиатских стран, находящихся на разных уровнях развития и в разной степени определившихся в приоритетности данного проекта.

О программе еще большего масштаба говорили в ноябре 2006 г. в г. Пусан (Республика Корея), где представители 18 стран Азии подписали декларацию о создании транс-азиатской сети железных дорог общей протяженностью 81 тыс. км от Турции на юго-западе континента до Кореи на юго-востоке с выходом на Россию. Частью этой сети и должна стать совокупность линий, охватывающих регион юго-востока Азии от г. Куньмин (Китай, рис. 1) до Сингапура.

## Основные положения

Унифицированная сеть длиной 5500 км, большая часть которой будет находиться на Индокитайском полуострове, призвана связать между собой железные дороги Китая, Вьетнама, Таиланда, Лаоса, Мьянмы (Бирмы), Камбоджи, Малайзии и Сингапура (рис. 2). Начало проекту положили исследования Экономической и социальной комиссии ООН по Азии и Тихому океану (UNESCAP; русская аббревиатура ЭСКАТО), выполненные в рамках более широкой программы развития железнодорожного транспорта всего азиатского континента и получившие в 1995 г. одобрение со стороны Ассоциации стран Юго-

Восточной Азии (ASEAN; русская аббревиатура АСЕАН). С того времени реализация проекта с заявленной тогда стоимостью 1,8 млрд. дол. США стала медленно продвигаться. В 1997 г. Малайзии было поручено изучить возможность и целесообразность осуществления проекта. Эта работа была завершена в 2000 г., когда были предложены три основных направления железнодо-

рожной связи от Куньмина до Таиланда, Малайзии и Сингапура: восточное через Вьетнам и Камбоджу, центральное через Лаос и западное через Мьянму.

АСЕАН довольно быстро определила восточное направление в качестве приоритетного. В этом коридоре ощущается явная нехватка перевозочных мощностей, и создание железнодорожной связи может оказать благотворное влияние на экономическое развитие прилегающих к нему регионов. Однако более предпочтительным признан комбинированный вариант с переходом с восточного направления на центральное посредством широтной линии Вьетнам – Лаос; маршрут через Камбоджу отложен на



Рис. 1. Вокзал станции Куньмин железных дорог Китая, одного из конечных пунктов железнодорожной сети Юго-Восточной Азии



Рис. 2. Схема сети железных дорог Индокитая на перспективу

более отдаленное будущее. Заинтересованность в данном проекте высказали разные организации, в том числе Форум Большого Меконга, объединяющий страны, расположенные в бассейне этой крупнейшей реки. Эта заинтересованность была подтверждена также на саммите Китай – АСЕАН в г. Себу (Филиппины) в январе 2007 г. Так что с определенной долей уверенности можно ожидать в перспективе до 2015 г. открытия связи именно по восточно-центральному направлению.

По мнению ЭСКАТО, ни одна региональная организация не

имеет достаточных средств и компетенции для определения общеазиатской транспортной политики на таком же уровне, как в Европейском союзе. В Индокитайском регионе каждая страна сама решает вопрос о финансировании и не согласовывает с другими трассы железных дорог. К тому же Камбоджа, Лаос и Мьянма фигурируют среди самых бедных стран в мире, что обуславливает решение только сиюминутных внутренних проблем при сильной зависимости от международных фондов. В то же время ясно, что железнодорожная интеграция будет способство-

вать неуклонному экономическому и социальному развитию всех стран региона.

### Китай — Вьетнам

Китай прокладывает железные дороги в направлении Вьетнама. Прерванные после конфликта 1979 г. перевозки через границы были возобновлены в 1997 г., и настало время для интенсификации коммерческого обмена, соответствующего развитию обоих государств. «Жертвой» этого развития стала линия длиной 460 км между центром китайской провинции Юньнань Куньмин и пограничным городом Хэкоу, построенная французами еще в 1910 г. В последнее время на ней осуществлялись только грузовые перевозки в небольшом объеме, ее решено закрыть. Примерно в 2009 г. она будет заменена новой линией, строительство которой уже начато. В отличие от старой линии, которая входила в комплекс железных дорог Юго-Восточной Азии и, как все другие, имела метровую колею, новая будет иметь нормальную (1435 мм) колею. Трудности, связанные с различием китайской и вьетнамской колеи, будут сведены к минимуму за счет хорошей организации перегрузочных работ. Кроме того, в отличие от старой линии, изолированной проходившей по горным районам, новая пройдет через крупные промышленные и торговые центры в долине Красной реки. Такой маршрут более рационален с экономической и логистической позиции, а также с точки зрения безопасности, чем старый, который во время войн много раз минировали и подвергали набегам.

### Вьетнам

В проекте восточного направления отмечено, что во Вьетнаме и Камбодже железнодорожные связи или отсутствуют, или находят-

ся в неудовлетворительном состоянии. Следует, однако, указать, что во Вьетнаме ведутся работы по расширению и модернизации сети железных дорог. Так, в полном объеме восстановлена линия Хайфон — Ханой — Лаокай к границе с Китаем. При поддержке японских банков и компаний участок между Хайфоном и Ханоем электрифицирован, при помощи международных инвестиций в размере 160 млн. дол. со стороны Французского агентства развития, Азиатского банка развития и китайских банков участок между Ханоем и Лаокаем реконструирован и вновь введен в эксплуатацию.

Приняты генеральная схема развития железных дорог Вьетнама на перспективу до 2020 г. и новое законодательство по железнодорожному транспорту, в котором предусмотрено разделение сфер деятельности по европейской модели на организацию эксплуатационной деятельности и управление инфраструктурой. Запланирована также модернизация основной магистрали Ханой — Хошимин (рис. 3), включающая, помимо прочего, реконструкцию тоннелей и системы сигнализации и связи. Реализация этих планов пойдет на пользу и будущей трансазиатской сети железных дорог.

### Камбоджа

В Камбодже в результате гражданской войны сеть железных дорог протяженностью 612 км, построенная французами, существенно ждалась: на линии Пномпень (рис. 4) — Кампонгсаом (Сиануквиль) с перерывами обращаются только грузовые поезда; линия Пномпень — Поусат — граница с Таиландом работает только до Сисопхона (не доходя 48 км до границы) и обеспечивает лишь пассажирское движение по выходным дням. В плачевном состоянии находятся инфраструктура и весь подвижной состав.



Рис. 3. Поезд Ханой — Хошимин железных дорог Вьетнама

Недавняя инвентаризация парка подвижного состава, проведенная в депо Пномпень, показала, что железные дороги Камбоджи располагают 76 локомотивами, у 42 из которых просрочен срок службы, и 481 грузовым вагоном, 188 из которых находятся в ремонте, а 181 восстановлению не подлежит, в то время как еще в 1975 г. в эксплуатации было 928 вагонов. Короче говоря,

проект строительства трансазиатской железнодорожной сети является для страны практически единственным средством выживания.

Тем не менее осуществляются первые шаги к возрождению. В целях реструктуризации и оптимизации управления железные дороги страны будут работать как частный оператор, и в настоящее время начали поступать соответствующие



Рис. 4. Станция Пномпень железных дорог Камбоджи



заявки. Намечены восстановление и реконструкция сети. На выполнение этой задачи требуется 73 млн. дол., из которых 42 млн. выделит Азиатский банк развития. Малайзия окажет помощь уже начавшимся поставками рельсов, Китай предоставит тяговый подвижной состав. Работы должны проводиться в два этапа. Сначала будет реконструирован участок от Сисопхона до Пайопета для выхода к тайландской границе, затем предусмотрено перестроить все внутренние линии. Реконструкцию участка Поусат — Сисопхон намечали завершить к концу 2007 г., а окончание всех работ запланировано на 2010 г.

Разрабатывается проект соединения железных дорог Камбоджи и Вьетнама. Вьетнамско-китайский консорциум объявил о проведении предварительных изысканий по реконструкции линии Хошимин — Локнинь до камбоджийской границы протяженностью 130 км с 12 станциями и с бюджетом строительных работ в 245 млн. дол. Со стороны Камбоджи китайская компания выполняет первые исследования относительно возможности строительства линии Пномпень — Локнинь длиной 286 км. Источниками финансирования этих работ стоимостью 500 млн. дол. могут стать Азиатский банк развития и китайские банки.

### Лаос

Лаос является единственной страной в проекте связи Куньмин — Сингапур, которая практически не имеет железных дорог. В настоящее время строится первая линия длиной 3,5 км, которая в 2009 г. должна связать Нонгкхай (Таиланд) с первым после границы лаосским городом Тханаленг, расположенным на другом берегу Меконга. Это первое проникновение железных дорог в Лаос полностью финансируется и реализуется Таиландом. В более отдаленной перспективе эта линия бу-

дет продлена на 9,5 км до пригородов Вьентьяна. Сейчас настало время для установления очередности проведения работ.

До сих пор остается смутным и неопределенным другой предлагаемый путь — в Китае изучают целесообразность строительства линии длиной 599 км от Юси до Мохана на границе с Лаосом. Кроме того, представители китайской стороны недавно заявили о готовности участия в финансировании продления этой линии по территории Лаоса до Вьентьяна. Во Вьетнаме начаты работы по строительству широтной линии Вунгань — Тхакхэк (Лаос). Уже ведутся изыскания на вьетнамской части трассы длиной 119 км с 12 станциями, семью тоннелями и 24 мостами, стоимость которой оценивают в 283 млн. дол. Однако относительно проекта ее продолжения в Лаосе длиной 136 км от пограничного перевала Музя до Тхакхэка какие-либо цифровые показатели или подробности пока отсутствуют. Со своей стороны Лаос проявляет осторожность и прагматичность. Здесь считают, что одно дело — построить железную дорогу и совсем другое — обеспечить ее рентабельную эксплуатацию и техническое содержание. Следует оценить потенциальные объемы перевозок в согласовании с другими видами транспорта.

### Мьянма

Бирманское направление считается самым бесперспективным. Исследования по желательности и возможности его реализации, которые были проведены специалистами Республики Корея в 2006 г. в расчете на создание железнодорожной связи Танбьюзая (Мьянма) — пограничный перевал Трех Пагод — Намток (Таиланд), показали малообнадеживающие результаты из-за небольших объемов перевозок на перспективу. Стоимость проекта линии длиной 263 км оце-

нена примерно в 200 млн. долларов. Путь в Китай через гористую местность будет еще более дорогим. В то же время в Китае не отказываются от рассмотрения возможности строительства линии длиной 366 км от г. Дали в китайской провинции Юньнань до пограничного г. Руйли, поскольку Пекин заинтересован в организации железнодорожного сообщения через Мьянму, так как оно позволит доставлять грузы, предназначенные для Европы, напрямую в глубоководный порт Янгона (Рангуна), устранив тем самым необходимость использования более длинного морского пути вокруг всего Индокитайского полуострова.

### Южная часть региона

В настоящее время сколько-нибудь эффективные железнодорожные сообщения между Сингапуром, Малайзией и Таиландом отсутствуют. Здесь предпочтение до последнего времени отдавалось воздушному и водному транспорту.

Относительно железных дорог имеются определенные трудности. В Сингапуре, который должен стать южным терминалом будущей связи, ищут пути решения давнего спора с Малайзией из-за пограничной железнодорожной станции Кеппелроуд (Танджонг-Пагар, рис. 5), от которой отправляются поезда до Куала-Лумпура. Дело в том, что в 1965 г., когда Сингапур отделился от Малайзийской федерации, эта станция осталась в собственности железных дорог Малайзии, а Сингапур считает, что такое положение ущемляет его суверенитет. В 1990 г. было достигнуто соглашение, по которому железные дороги Малайзии должны были построить новый вокзал, а Сингапур должен привлечь Малайзию к работам по городскому благоустройству, которые он был намерен проводить на свободных землях. Однако каждая сторона истолковывала это соглашение

на свой лад, поэтому ситуация пока остается неизменной.

В Малайзии до настоящего времени железные дороги приоритетного значения не имели. Вместе с тем в настоящее время правительство страны по экологическим соображениям пересмотрело свою одностороннюю транспортную политику, ранее ориентировавшуюся на автомобильный транспорт. Теперь железные дороги Малайзии (КТМВ) запустили свою программу модернизации сети, главным образом, за счет строительства вторых путей и электрификации на основных направлениях. Эти работы уже в основном завершены на пригородных линиях вокруг Куала-Лумпура и ведутся или планируются на магистрали Джохор-Бару (граница с Сингапуром) — Куала-Лумпур — Паданг-Бесар (граница с Таиландом).

Таиланд также осуществил работы по укладке вторых путей на ограниченной части сети железных дорог. Однако из отчета французской экономической миссии в Бангкоке следует, что страна в настоящее время развивает преимущественно водные сообщения между Китаем, Лаосом и Таиландом. Это связано с беспокойной обстановкой в юго-восточных провинциях Паттани, Наратхиват и Яла с преимущественно мусульманским населением, настроенным сепаратистски; в этих районах доходит до нападений на поезда вплоть до пуска их под откос. Впрочем, другая линия, идущая от г. Хатъяй на юг, работает устойчиво.



Рис. 5. Интерьер вокзала станции Кеппел-роуд (Танджонг-Пагар) на границе Сингапура и Малайзии

#### Управление будущей сетью

Когда (и если) на полуострове Индокитай будет создана объединенная железнодорожная сеть, необходимо обеспечить ее нормальное функционирование. Первым непременным условием является упрощение пересечения границ. Страны — члены АСЕАН уже приняли целый ряд рамочных соглашений по международным транзитным перевозкам. Страны — участницы Форума Большого Меконга также недавно подписали конвенцию по улучшению трансграничного обмена.

Однако еще предстоит ввести общие тарифы и согласованную си-

стему оплаты проезда пассажиров и провоза грузов, организовать движение поездов, обслуживание и ремонт технических средств, разработать графики движения с обеспечением удобных пересадок, установить общие правила формирования поездов, определить предельно допустимые скорость движения поездов и осевые нагрузки. Эти вопросы отложены «на потом», и поэтому, даже если инфраструктура будет в принципе готова к 2015 г., поезда трансзиатских сообщений начнут обращаться на ней несколько позже.

*F. Boucher. La Vie du Rail, 2007, № 3118, p. 19–25.*

### Редакция журнала

## «Железные дороги мира»

**приглашает на внештатную работу переводчиков с английского, немецкого и французского языков, имеющих опыт работы на железнодорожном транспорте и проживающих в Москве или Московской области.  
Обращаться по телефону (499) 317-55-65 или по электронной почте  
zdm@css-rzd.ru.**