

**Модернизация транспортной инфраструктуры Таиланда  
и китайская концепция «пояса и пути»**

**Фомичева Елена Алексеевна**

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра Юго-Восточной Азии, Австралии и Океании ИВ РАН, Россия, Москва, elen-fomicheva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8998-4058>

**Аннотация:** В статье рассматриваются масштабные планы по развитию современных железнодорожных путей в Таиланде как фактора, стимулирующего экономическое развитие страны. Автор подчеркивает значение сотрудничества страны с Китаем в этой области. Для Китая тайландские проекты важны в экономическом и политическом плане, прежде всего, как элементы создания мощной разветвленной транспортной системы «один пояс один путь», которая дает Китаю значительные экономические и политические преимущества, укрепляя позиции Пекина в Юго-Восточной Азии и, конкретно, на Индокитайском полуострове.

**Ключевые слова:** Транспорт, железнодорожные пути сообщения, Таиланд, Китай, экономическое сотрудничество, «один пояс, один путь».

**Modernization of transport infrastructure in  
Thailand and the Chinese concept of "belt and road"**

**Elena A. Fomicheva**

PhD in History, Senior Researcher at the Center for Southeast Asia, Australia and Oceania Studies, Institute of Oriental Studies RAS, Russia, Moscow, elen-fomicheva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8998-4058>

**Abstract:** The paper considers large-scale plans for the development of modern railway lines in Thailand as a factor that stimulates the economic development of the country. The author emphasizes the importance of the country's cooperation with China in this area. For China, Thai projects are important in economic and political terms, first of all, as elements of creating a powerful branched transport system "one belt one road", which gives China significant economic and political advantages, strengthening Beijing's position in South-East Asia and, specifically, in the Indochina Peninsula this area.

**Keywords:** Transport, railway lines, Thailand, China, economic cooperation, "one belt, one road".

Сегодня на повестке дня во многих странах стоит задача расширения, модернизации и строительства новых транспортных систем для перемещения грузов и людей. В случае Таиланда развитие страны вызывает потребность в обновлении и расширении транспортной инфраструктуры, прежде всего речь идет о железнодорожном транспорте. Эту потребность правительство Таиланда стремится реализовать, разрабатывая соответствующие планы, а также привлекая иностранных инвесторов и носителей современных технологий. Опыт показал, что заинтересованным и крупнейшим партнером является Китай. Попытки сотрудничества с Японией оказались неудачными. В то же время Китай проявил готовность к реализации железнодорожных проектов и дал Таиланду финансовые и технические предложения. Для Китая таиландские проекты важны в экономическом и политическом плане, прежде всего, как элементы создания мощной разветвленной транспортной системы «один пояс один путь», которая дает Китаю значительные экономические и политические преимущества, укрепляя позиции Пекина в Юго-Восточной Азии и, конкретно, на Индокитайском полуострове.

Прежде чем оценивать значение проектов модернизации железнодорожного транспорта Таиланда следует обрисовать состояние современной транспортной инфраструктуры страны. Несмотря на то, что она представляет собой достаточно широкую сеть и объединяет разные виды сообщения, в настоящее время задачи экономического развития требуют более интенсивного перемещения грузов и людей.

Еще в начале XX в. сообщение между отдельными городами в значительной степени осуществлялись по водным путям – рекам и каналам (клонгам). Внутренние водные пути страны составляют 3 999 км, включая крупнейшие реки Чаопрайя и Меконг, множество больших и малых рек, по которым движутся суда разного типа, включая традиционные «длиннохвостые лодки» с малой осадкой. Между многочисленными морскими островами ведется интенсивное движение паромов, лодок, катеров. Грузовой морской флот имеет в своем составе танкеры, сухогрузы, контейнеровозы и другие суда. Главные порты Лэмчабанг, Бангкок, а также терминал для приема сжиженного газа в Маптапхут<sup>1</sup>. Значение внутренних водных путей относительно уменьшилось в связи с развитием железнодорожного, автомобильного, авиационного видов транспорта.



*Карта железных дорог Таиланда*

Араньяпратхет до границы с Камбоджей (255 км), с ответвлением на Паттаю.

**Южное:** Бангкок – Накхонситхаммат – Патталунг – Яла, до границы с Малайзией.

Общая протяженность железнодорожных путей составляет примерно 4 180 км. (По другим данным 4,431 км.)<sup>2</sup> Все маршруты проходят через Бангкок – центр железнодорожного сообщения страны. Железные дороги управляются государственной компанией Государственные железные дороги Таиланда (State Railway of Thailand). Используется узкая (метровая) железнодорожная колея. (Дорогу с узкой колеёй намного дешевле строить и обслуживать). Во многих районах железная дорога однопутная, что приводит к частым задержкам поездов. В настоящее время на железные дороги

Уже в конце XIX в. началось строительство железных дорог, первая из них **Бангкок – Чиангмай** была открыта в 1894 г. В настоящее время в стране действуют следующие основные железнодорожные направления:

**Северное:** Бангкок – Чиангмай (в направлении границы с Лаосом), протяженностью 751 км.

**Северо-восточное:** Бангкок – Накхонрачасима, далее двумя ветками. Первая ветка: Кхонкэн – Удонтхани – Нонгкхай (на границе с Лаосом, далее по «Мосту дружбы» через р. Меконг в Лаос), протяженностью 624 км, Вторая ветка: Бурирам – Сурин – Сисакет – Убонрачатхани, протяженностью 575 км.

**Восточное:** Бангкок –

приходится всего 2% грузооборота.<sup>3</sup> Большая часть грузов (86%) переводится автомобильным транспортом.

В 50-х гг. XX в. американцы построили стратегическое автомобильное шоссе из центра страны на северо-восток (шоссе Митрапхап, по-тайски «Дружба») к зоне боевых действий, во время войны, которую США вели против национально-освободительных сил Индокитая. Протяженность шоссе автомобильных дорог Таиланда составляет 390 тыс. км<sup>4</sup>.

Тогда же, в середине XX в., активно строились аэродромы, например, в г. Удонтхани (Удон). Американцы приспособили для своих целей военный таиландский аэродром Утапао. На середину 20-х годов XXI в. в Таиланде насчитывалось 103 аэропорта (аэродрома). Самыми крупными международными аэропортами Таиланда являются Суваннапхуми, Донмыанг, Утапао. Суваннапхуми – крупнейший современный аэропорт (работает с 2006 г.). Донмыанг – первый международный аэропорт страны, построен в 1914 г. как база ВВС Таиланда, в настоящее время используется по большей части авиационными пассажирскими лоукостерами. Утапао, построенный в 1965 г. – полувоенный, полугражданский аэропорт, в настоящее время используется ВВС Таиланда, а также принимает гражданские рейсы, которые обслуживают крупнейший туристический центр страны – Паттаю. Другие международные аэропорты: Чиангмай, Чианграй, Хатъяй, Пхукет, Краби, Самуи, Сураттхани, Удонтхани, значительно уступают по объему перевозок.

В условиях спада мировой экономики, международных торговых войн, внутривосточных проблем, которые тормозят экономическое развитие страны, правительство Таиланда наметило план для преодоления трудностей, с которыми в краткосрочной перспективе столкнется страна, и для создания базы для дальнейшего развития. Экономическая стратегия Таиланда предусматривает поддержку малого и среднего бизнеса, сельскохозяйственного сектора, поощрение иностранных инвестиций, где по заявленным в 2019 г. прямым инвестициям на первом месте стоит Китай (8,6 млрд долл., затем Япония (2,4 млрд долл.) и Гонконг (1,2 млрд долл.)<sup>5</sup>. Планом намечены «целевые» отрасли – электроника, автомобилестроение, нефтехимия, которые должны развиваться наряду с наращивающими экспортные объемы товарами сельскохозяйственной и легкой промышленности. Для иностранных инвесторов важным является разветвленная, современная, хорошо отлаженная система цепочек поставок товаров<sup>6</sup>.

Правительство исходит из того, что реализация амбициозных планов поощрения экспорта, экономического развития страны требует модернизации инфраструктуры. В марте 2015 г. Был принят План развития транспортной инфраструктуры на 2015–2022 гг. В частности, предусмотрен второй этап строительства третьей взлетно-посадочной полосы аэродрома Суваннапхуми. Стоимость проекта оценивается в целом (с дополнительными опциями) в 21,79 млрд бат, а самой полосы (шириной 60 м и длиной 4 тыс. метров) – в 6,6 млрд бат<sup>7</sup>. Предположительно строительство займет три года, по завершению которого аэропорт сможет принимать 94 рейса в час против 68 сегодня<sup>8</sup>. Этот план – часть масштабного проекта развития юго-восточного побережья Сиамского залива, где создается Восточный экономический коридор, в реализацию которого инвесторы собираются вложить 43 млрд долл. и где предусмотрено развитие биотехнологии, инновационных технологий, логистики и туризма. Туризм имеет большое значение для экономики страны как крупнейший источник иностранной валюты. Прибыль от туристической индустрии составляет 10% ВВП. В 2018 г. Таиланд принял 38 млн. иностранных туристов. Однако перемещения иностранных туристов сталкивается с ограниченными возможностями транспортной системы.

Современной транспортной инфраструктуры требует и поощрение экономического развития самого бедного региона страны – Исана. Планы развития этих двух регионов – Восточного побережья и Северо-Востока страны (Исан) тесно связаны с двумя крупными железнодорожными проектами: строительством высокоскоростной железной дороги, и обычной двухколейной железной дороги, в основном для перевозки товарных грузов.

Что касается строительства высокоскоростных железных дорог, то в октябре 2010 г. парламент одобрил предложения по строительству сети высокоскоростных железных дорог (HSR). Пять линий, где поезда могли бы развивать скорость до 250 км/ч, планировалось построить до 2019 г. Первоначальным планом предусматривалось строительство высокоскоростных дорог: Бангкок – Пхитсанулок – Чиангмай (северное направление), Бангкок – Накхонрасима – Нонгкай (северо-восточное направление), Бангкок – Хуахин (южное направление), Бангкок – Утапао (восточное направление). Однако не все эти планы удалось реализовать, некоторые были отложены или прекращены, другие – отстали по времени. Проект до Чиангмая задумывался как совместное с Японией предприятие. Од-

нако японцы, проведя технико-экономическое исследование, сочли это проект убыточным в эксплуатации и отказались от него. Проект был заморожен. Проект до Хуахина также был отложен.

В настоящее время осуществляются два тайландо-китайских проекта высокоскоростных дорог: тайландский участок транснациональной высокоскоростной железной дороги г. Куньмин (южно-китайская провинция Юньнань) – северо-восток Таиланда. Часть этого проекта строится на территории Лаоса. Работы на участке Куньмин – Вьентьян (Лаос), ввод которого в строй намечен на 2022 г., ведет китайская компания China Railway Construction Corporation Ltd. Далее высокоскоростная железная дорога пройдет на участке Накхонрачасима – Конкхэн (на границе с Лаосом). Китай и Таиланд заключили соглашение о строительстве железной дороги еще в 2013 г., однако проект несколько раз откладывался. Окончательно стороны пришли к соглашению в августе 2017 г.<sup>9</sup> В декабре 2017 г. началось строительство участка на тайландской территории Накхонрачасима – Конкхэн<sup>10</sup>. То значение, которое придается этому проекту обеими сторонами (Китаем и Таиландом) подчеркивала торжественная церемония открытия в Накхонрачасиме, на которой присутствовали 400 человек с участием премьер-министра Таиланда. Премьер Госсовета КНР Ли Кэцян прислал поздравительную телеграмму. В своей речи премьер-министр Таиланда Прают Чаноча подчеркнул, что этот проект является частью инициативы «Один пояс, один путь» и будет способствовать развитию прилегающих к железной дороге районов Таиланда. Стоимость строительства тайского участка железнодорожной линии оценивается в 5,5 млрд долл. Высокая стоимость строительства связана со сложностями природного ландшафта. При прокладке новой линии потребуются возвести более 60 мостов и тоннелей. Строительство ведет с тайландской стороны – холдинг Чарен Покпан (Charoen Pokphand Holding), а с китайской – China Railway Construction Corporation Ltd. Китайская сторона взяла на себя проектирование железной дороги, производство и поставку высокоскоростных поездов, а также общее управление проектом. Таиланд будет осуществлять строительные работы, используя собственные материалы и оборудование. Предполагается, что поезда на этом участке дороги смогут развивать скорость до 250 км/ч. По планам сторон, новая железнодорожная линия будет введена в эксплуатацию уже в 2021 г. В течение 3-х лет Китай будет управлять работой железной дороги. Китайские специалисты будут обучать тайцев для последующей эксплуатации и об-

служивания транспортной системы. В дальнейшем эта линия высокоскоростной железной дороги пойдет до Бангкока, а затем соединится с другой веткой высокоскоростной железной дороги от Бангкока до Восточного побережья (второй проект строительства высокоскоростной железной дороги).

План железнодорожного строительства от Бангкока на юго-восток появился еще в 1996 г. и был связан с перспективами освоения Восточного побережья Сиамского залива как новой зоны экономического развития. Он периодически рассматривался в правительстве страны, но без особого успеха. В 2016–2017 гг. этот маршрут получил заверченный вид, как соединяющий три крупнейших международных аэропорта Донмыанг – Суваннапхуми – Утапао. Строительство займет 5 лет, стоимость проекта оценивается в 230 млрд бат. Финансирование будет осуществляться совместно государством (123 млрд бат) и частным сектором (90 млрд бат). Тендер на строительство выиграл консорциум во главе с крупнейшим тайландским холдингом Чарен Покпан (Charoen Pokphand Holding)<sup>11</sup>. В него также вошли China Railway Construction Corporation Ltd. (КНР) и ряд других иностранных компаний.

В целом, соединившись с другими участками, этот отрезок станет частью единого масштабного проекта высокоскоростных железных дорог, которые должны связать Куньмин (Китай) – Лаос – Вьетнам – Камбоджу – Таиланд – Мьянму – Малайзию – Сингапур, то есть он станет частью сетевой структуры «один пояс-один путь». Этот масштабный проект международной высокоскоростной железной дороги Куньмин – Сингапур будет состоять из трех направлений, соединяющих Куньмин с Вьетнамом, Лаосом, Мьянмой. На территории Таиланда эти направления объединятся и дальше будут следовать через Малайзию до Сингапура. В историческом аспекте идеи соединить посредством железнодорожного транспорта страны Индокитайского полуострова между собой, а также с Китаем и далее – с портом Сингапур в разных вариантах обсуждались на протяжении десятков лет. Эти планы сталкивались с многочисленными трудностями финансового, организационного, политического характера, но лишь сегодня, они, одушевленные концепцией «пояса и пути», близки к реализации. Этот международный проект будет способствовать углублению интеграционных процессов, включая страны Юго-Восточной Азии и Китай, усилению сотрудничества с Китаем, сократит время перевозок, повысит доступность отдельных регионов, будет стимулировать капиталов-



*План строительства высокоскоростной железной дороги Куньмин-Сингапур*

вложения и способствовать выходу к портам южных морей. Строительство ведется в основном на двусторонней основе каждой из стран региона с Китаем, но также является полем для сотрудничества в рамках АСЕАН. В то же время острыми проблемами остаются высокая стоимость строительства, потребность в иностранных инвестициях и кредитах и их условиях.

Для Китая эти проекты важны, так как обеспечивают выход к портам южных морей, что сократит сроки перемещения грузов. В целом они будут способствовать созданию суперрегиона, где влияние Китая будет весьма значительно.

**Второй масштабный проект транспортной инфраструктуры** – строительство двухколейной железнодорожной линии стандартной ширины от границы с Лаосом в г. Конкхэн до морского порта Лэмчабанг в восточной части Сиамского залива. Если скоростная железнодорожная линия предназначена, прежде всего, для перевозки пассажиров, то обычная двухколейная железная дорога с северо-востока страны на юго-восток предназначена, главным образом, для транспортировки грузов. В настоящее время реализуется строительство отрезка в 60 км двухколейной железной дороги между городами Накхонрачасима и Конкхэн в северо-восточной части страны<sup>12</sup>. Железная дорога от Конкхэна до Лэмчабанга будет способствовать повышению конкурентоспособности экспортных товаров, производящихся в Исане (рис, кассава, каучук), поскольку она предоставит возможность перевозить большие объемы грузов по цене в два раза дешевле, чем автомобильным транспортом<sup>13</sup>. Таким образом, реализация этого проекта железнодорожного строительства будет способствовать экономическому развитию северо-востока страны. Эта линия имеет продолжение в Лаос и Китай и



также является частью масштабного проекта Китай – Лаос – Таиланд – Сингапур.



### Железнодорожная сеть Таиланда

Распространение пандемии коронавируса притормозило строительство участка в Лаосе<sup>14</sup>. Каким образом это, а также мировой экономический кризис повлияют на масштабные транспортные проекты и на всю политику Китая по созданию «пояса и пути» предстоит понять в ближайшее время. Некоторые эксперты, исходя из того, что мир после эпидемии и экономического кризиса сильно изменится, предрекают, что мегапроекты Китая по созданию транснациональной транспортной инфраструктуры столкнутся с нехваткой финансовых ресурсов (поскольку финансирование этих проектов брал на себя в значительной мере Китай), с падением спроса на международных рынках на китайскую экспортную продукцию и с

необходимостью бросить резервы на развитие внутреннего рынка. Эти эксперты<sup>15</sup> приходят к выводу, что в краткосрочной перспективе (месяцы) темпы строительства в разных странах Азии значительно снизятся в связи с недостаточностью китайского финансирования, проблемами с переброской китайской рабочей силы. С другой стороны, политика Пекина состоит в том, что китайцы мыслят большими категориями и инвестируют в создание глобальной сети экономических коридоров, логистических зон и финансовых центров с акцентом на морские порты и прилегающие регионы»<sup>16</sup>. «Один пояс, один путь» – один из важнейших элементов глобальной внешней политики Китая и инструмент его «мягкой силы», поэтому, несмотря на определенные трудности и, возможно, более избирательный подход к проектам, Китай будет продолжать реализовывать эту концепцию<sup>17</sup>. Как представляется, проекты, находящиеся в стадии реализации на территории стран Индокитайского полуострова, в том числе Таиланда, будут продолжены и доведены до завершения.

<sup>1</sup> CIA. The World Factbook. Thailand. [www.cia.gov](http://www.cia.gov)

<sup>2</sup> *Nikkei Asian Review*. Janssen, Peter. "Thailand's expanding state 'threatens future growth' Retrieve 23 January 2017.

<sup>3</sup> Transport and Traffic Statistics and Information Thailand". 15.02. 2016.

<sup>4</sup> *Nikkei Asian Review*. Janssen, Peter. "Thailand's expanding state threatens future growth",. Retrieved 23 January 2017.

<sup>5</sup> The Nation, Bangkok, 6 February 2020.

<sup>6</sup> The Nation, Bangkok, 26. February 2020.

<sup>7</sup> The Nation, Bangkok, 26. February 2020.

<sup>8</sup> Bangkok Post, Bangkok, 4 February 2020.

<sup>9</sup> <http://ekd.me/2017/12/nachalos-stroitelstvo-zheleznoj-dorogi-kitaj-tailand/>Новости

<sup>10</sup> REGNUM «Сина синьвэнь Синьхуа, 12 июля 2017.

<sup>11</sup> Чарен Покпан – крупнейший холдинг Таиланда, принадлежит семье Тхани-на Чиараванона. Начиная с капиталовложений в с/х, в том числе в животноводство. В настоящее время совместно с Российским Фондом прямых инвестиций работает над проектом молочного животноводства в России стоимостью 1 млрд. долл. Холдинг также вкладывает деньги в недвижимость, телекоммуникации, фармацевтику, транспортную инфраструктуру.

<sup>12</sup> *Nikkei Asian Review* Janssen, Peter. "Thailand's expanding state 'threatens future growth'". . Retrieved 23 January 2017.

<sup>13</sup> *Nikkei Asian Review*. P.Janssen.Thailand takes a long-term gamble on Isaan region. 2 NOVEMBER 2016.

<sup>14</sup> *Nikkei Asian Review*. P.Janssen.Thailand takes a long-term...

<sup>15</sup> Plamen Tonchev is Head of the Asia Unit at the Institute of International Economic Relations (IIER), Athens, Greece.

<sup>16</sup> *The Diplomat*, Washington, USA. PlamenTonchev. The Belt and Road After COVID-19. Possible post-pandemic scenarios for China's long-term foreign policy strategy.. 7 April 2020.

<sup>17</sup> *The Diplomat*, Washington, USA. PlamenTonchev...

Статья поступила в редакцию 24.04.2020, принята к публикации 11.05.2020.