**Современное состояние железнодорожного транспорта Таиланда: планы и перспективы**

***Филиппова Анастасия Дмитриевна***

cтудентка 2 курса бакалавриата

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова,

Институт стран Азии и Африки, Москва, Россия

E–mail: filippoppovaa@yandex.ru

На современном этапе многие страны ставят перед собой задачу расширения и модернизации транспортной системы для перемещения как грузов, так и людей. В странах Юго-Восточной Азии, как и во всем мире, основная проблема развития транспортной системы - особенности регионального развития, такие как необходимость связи севера и юга во Вьетнаме или различность ландшафтов в Таиланде. Рассматривая Таиланд, речь идет об обновлении и расширении транспортной инфраструктуры, в частности железнодорожной системы.

Железные дороги Таиланда находятся под управлением государственной компании Государственные Железные Дороги Таиланда. Первая в Таиланде ж.д. Бангкок – Пакнам открыта 11 апреля 1893г. 21 декабря 1900г. сдана в строй ж.д. Бангкок – Аюттхая – Кхорат, а 19 июня 1903г. – ж.д. Бангкок – Ратчабури – Петчабури. Важнейшим железнодорожным узлом страны является Бангкок. Отсюда в разных направлениях расходятся четыре «линии», каждая из которых является группой железных дорог, обслуживающих отдельный регион страны. Каждая из линий имеет свои особенности и характеристики.

По железной дороге в Таиланде перевозятся нефтепродукты (2,686 млн. т, 24,13% перевезенных грузов в 2009г.), цемент (1,166 млн. т, 10,47%), машины, оборудование и другая продукция промышленности (0,065 млн. т, 0,58%), продукты питания (0,015 млн. т, 0,13%), пустая порода (0,001 млн. т, 0,05%), продукция сельского хозяйства (0,001 млн. т, 0,02%), древесина (0,001 млн. т, 0,01%), полезные ископаемые (0,001 млн. т, 0,01%), а также различные грузи и контейнеры (7,191 млн. т, 64,59%).

Помимо этого, существует масштабный план строительства трансазиатской сети железных дорог. В 2008г. Таиланд подписал международное соглашение касательно этой сети, тогда же его подписали еще пять стран. В рамках создания сети решено развивать существующие маршруты международного значения и наиболее эффективно их координировать. Общая протяженность железнодорожных путей, затронутых проектов в Юго-Восточной Азии составляет 12 600 км.

Что касается строительства высокоскоростных железных дорог, то в октябре 2010 г. парламент одобрил предложения по строительству сети высокоскоростных железных дорог (HSR). В настоящее время осуществляются два таиландо-китайских проекта высокоскоростных дорог: таиландский участок транснациональной высокоскоростной железной дороги г. Куньмин (южнокитайская провинция Юньнань) – северо-восток Таиланда [1]. 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). 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. [2] Высокая стоимость строительства связана со сложностями природного ландшафта. При прокладке новой линии потребуется возвести более 60 мостов и тоннелей. Строительство ведет с таиландской 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 [3]. Таиланд будет осуществлять строительные работы, используя собственные материалы и оборудование. Этот масштабный проект международной высокоскоростной железной дороги Куньмин – Сингапур будет состоять из трех направлений, соединяющих Куньмин с Вьетнамом, Лаосом, Мьянмой. 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 капиталовложения и способствовать выходу к портам южных морей. [4]. Модернизация и расширение железнодорожного сообщения в Таиланде не только упрощает связь городов, но и развивает международное сотрудничество за счет совместных проектов.

Список литературы:

1. Мосяков Д.В., «Политика Китая в Юго-Восточной Азии: от прошлого к настоящему.» – М.: ИВ РАН, 2012 – 220 с.
2. Фомичева Е. А. Модернизация транспортной инфраструктуры Таиланда и Китайская концепция "Пояса и пути" //Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2020. – Т. 1. – №. 1 (46). – С. 127-137.
3. Transport and Traffic Statistics and Information Thailand". 15.02. 2016.
4. 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