

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ТАИЛАНДА: ВОЗВРАЩЕНИЕ К ПРОЕКТАМ XIX в.?

© 2025

И. В. Федулов¹

Железные дороги Таиланда в настоящее время находятся в начале пути модернизации. Проблема повышения транспортной связности страны с соседними странами, а также с южным Китаем диктует необходимость восстановления и развития железнодорожной инфраструктуры, строительства новых, современных линий. Таиланд сохраняет и развивает существующую сеть железных дорог с колесей 1000 мм, одновременно участвуя в китайской инициативе «Пояс и путь», строя высокоскоростную магистраль до соединения с Лаосом.

Анализ исторической логики развития железных дорог в стране, а также текущего состояния отрасли позволяет сделать осторожный оптимистический вывод о дальнейшем расширении железнодорожной сети Таиланда, которое позволит использовать транзитный потенциал страны.

Ключевые слова: Таиланд, железные дороги, Пояс и путь, развитие инфраструктуры, убытки

Для цитирования: Федулов И. В. Железные дороги Таиланда: возвращение к проектам XIX в.? *Вестник Института востоковедения РАН*. 2025. № 4. С. 149–159. DOI: 10.31696/2618-7302-2025-4-149-159

RAILWAYS OF THAILAND: A RETURN TO THE NINETEENTH CENTURY PROJECTS?

Ilya V. Fedulov

Thailand's railways are currently at the beginning of their modernisation process. The need to improve the country's transport links with neighbouring countries, as well as with southern China, dictates the restoration and development of railway infrastructure and the construction of new, modern lines. Thailand is maintaining and developing its existing 1,000 mm gauge railway network, while also participating in China's Belt and Road Initiative by building a high-speed line to connect with Laos.

An analysis of the historical logic of railway development in the country, as well as the current state of the industry, allows us to make a cautiously optimistic conclusion about the further expansion of Thailand's railway network, which will allow the country to utilise its transit potential.

Keywords: Thailand, railways, The Belt and Road Initiative, infrastructure development, losses

For citation: Fedulov I. V. Railways of Thailand: a Return to Nineteenth Century Projects? *Vestnik Instituta vostokovedeniya RAN*. 2025. No. 4. P. 149–159. DOI: 10.31696/2618-7302-2025-4-149-159

¹ Федулов Илья Викторович, кандидат технических наук, научный сотрудник Отдела экономических исследований Института востоковедения РАН, Москва; I.fedulov@ivran.ru

Ilya V. Fedulov, PhD (Engineering), Research Fellow, Department of Economic Studies, Institute of Oriental Studies of the RAS, Moscow; I.fedulov@ivran.ru
ORCID: 0000-0002-3621-8234

История железных дорог Таиланда началась 26 марта 1896 г., когда король Чулалонгкорн (Рама V) провел церемонию открытия первой линии Бангкок — Аюттхая. Но первые проекты сиамской железной дороги обсуждались еще с 1840-х гг. Они были инициированы Великобританией, чтобы связать тогдашнюю британскую Бирму через север Сиам с южным Китаем для удобной перевозки британских товаров. В 1887–1888 гг. правительством Сиам были заказаны британской инженерной фирме «Midland Railway Company and Messrs Clark Punchard and Company» работы по инженерным изысканиям линии от Бангкока до Аюттхая, а затем и до Кората.

Вторая линия должна была пройти от Аюттхая до Лопбури, затем до Лампанга, Лампхуна и Чиангмая. Из Чиангмая она должна была идти на север до Чиангграя и, в конечном итоге, до Чиангсена на р. Меконг.

Большая часть этих изысканий принесла плоды несколько лет спустя при строительстве частей современных Северной и Северо-восточной линий, хотя участок Северной линии за Чиангмаем не построен и по сей день: сообщение на север с Китаем через Чиангсен и Меконг было очень привлекательным с точки зрения торговли с начала XX в., но инженерные трудности, связанные с тяжелыми условиями в горах северного Таиланда, оказались неразрешимыми вплоть до недавнего времени.

Другой проект железной дороги в стране — линия Тхонбури–Пхетчабури (позднее Южная дорога), которая была открыта 19 июня 1903 г.

Если Северную дорогу построили с колесей 1435 мм, то для строительства Южной дороги была выбрана метровая колея (1000 мм) — для экономии средств и для дальнейшей связи с британской Малайей, также использующей метровую колею.

В конце XIX — начале XX вв. властями Королевства было признано важное значение железных дорог в поддержке работы централизованной государственной администрации. В. А. Грэм, бывший администратор и советник сиамского правительства, отмечает, что экономическая отдача от инвестиций в железнодорожные перевозки все еще была под вопросом, но «для целей управления ценность железных дорог не может быть переоценена, и фактически нынешняя система сельского правительства вряд ли могла бы существовать без них» [Paik, Vechbanyongratana, 2024, p. 814]. Фактически первые железные дороги были больше политическим проектом и в какой-то степени укрепили территориальную целостность страны, остановили притязания Франции и Великобритании на территории, слабо подконтрольные Сиаму.

В конце 1910-х гг. было принято решение об унификации колеи в стране. В качестве единственной колеи была выбрана колея 1000 мм, в основном для «бесшовного» соединения с соседними странами, а также для упрощения и удешевления строительства. Поэтому Северная дорога в течение 10 лет была перешита на метровую колею, которая и до настоящего времени остается единственной железнодорожной колеей в Таиланде.

Во время II Мировой войны происходило дальнейшее развитие железных дорог в стране, но уже под руководством японских войск. Японии нужны были железные дороги для перемещения войск и военных грузов. Так, за 2 недели был достроен недостающий участок линии между Пномпенем и Бангкоком, по которому были пущены поезда. Также в июле 1942 г. началось строительство железной дороги от Нонг-Пладука (станция на Южной линии, открытая в 1903 г.) до Танбьюзаята (в Бирме) через горный хребет Тенассерим. Строительство координировалось Императорской армией Японии, при строительстве использовался труд военнопленных, а построенная дорога получила название «дорога смерти».

Во время войны железные дороги подвергались бомбардировкам и получили значительные повреждения. Также международное сообщение, действующее во время войны, было прекращено.

После войны помимо восстановления существующих в стране строились и новые линии, но из-за нехватки средств многие запланированные линии так и не были построены. Так, из 5 проектов новых линий были реализованы только 3: Сурат Тани (สุราษฎร์ธานี) — Хири Рат Никхом (คีรีรัฐนิคม) (дальнейшее планируемое продолжение линии до провинции Пханг Нга и далее до Пхукета так и не было построено), Кенг Кхой (ชุมทางแก่งคอย) — Буаяй (ชุมทางบัวใหญ่) и линия Удон Тани (อุดรธานี) — Нонг Кхай (หนองคาย). Линия Удон Тани–Нонг Кхай, ведущая до границы с Лаосом, была построена при содействии США, которым был нужен надежный путь в Лаос.

Также закупался в разных странах подвижной состав, в том числе и в Японии. Однако закупались в основном паровозы, а не современные на тот момент тепловозы.

Финансирование развития железных дорог исключительно за счет государственных средств было явно недостаточным, и правительство обратилось за кредитом к Всемирному банку. В ходе переговоров о предоставлении кредита Всемирный банк предложил правительству реорганизовать существующее Королевское железнодорожное управление, предоставив ему большую независимость и гибкость в управлении железнодорожными операциями. Таким образом, 1 июля 1951 г. Королевский железнодорожный департамент изменил свой статус, став государственным предприятием общественного пользования под названием «Государственные железные дороги Таиланда» — SRT (การรถไฟแห่งประเทศไทย).

До 1958 г. железная дорога не имела значимой конкуренции со стороны автомобильного транспорта, т. к. в стране отсутствовала сеть национальных автодорог с хорошим покрытием. Однако в 1958 г. американцами для снабжения своих северо-восточных военных баз была построена Mittraphap Road («National Highway-2») — первая в стране автомагистраль с твердым покрытием (асфальт и бетон). В дальнейшем росли как протяженность современных автодорог, так и количество автомобилей.

Так, если протяженность автодорог увеличилась с 1979 по 1983 г. с 27 498 км до 33 148 км, а с 1987 г. по 1990 г. — с 40 164 км до 45 445 км, то протяженность железных дорог с 1979 по 1983 г. оставалось неизменной (3735 км) и только к 1990 г. увеличилась до 4450 км [Statistical Yearbook Thailand, 1984, p. 297, 308; Statistical Yearbook Thailand, 1991, p. 191, 193].

В то же время на железной дороге также происходило улучшение инфраструктуры — применение более тяжелых рельсов, использование современных сцепок и другие мероприятия. Это способствовало тому, что железные дороги становились более адекватными современным требованиям перевозок, но происходило гораздо меньшими темпами, чем в автомобильном транспорте. К 1950-м гг. было принято решение прекратить закупку паровозов, а в начале 1960-х гг. SRT планировала к концу 1970-х гг. перейти полностью на тепловозную тягу.

Железные дороги страны (кроме железных дорог в г. Бангкок), в том числе линия в аэропорт, подчиняются министерству транспорта, а линии в Бангкоке — министерству внутренних дел (такое же разделение и для автодорог).

В настоящее время (по данным на 2024 г.) длина железных дорог Таиланда остается неизменной на протяжении многих лет и составляет 4814 км (без учета 212 км городских железных дорог в Бангкоке и его пригородах) [Statistical Yearbook Thailand, 2024, p. 415].

По данным SRT, не учитывая двойную длину для двухпутных линий, общая длина в 2023 г. составила 4050 км, из них однопутные участки — 3041 км, двухпутные — 903 км, трехпутные — 106 км [Transport Infrastructure Annual Report, 2023, p. 27]. По аналогичным данным за 2021 г. общая длина составила 3988 км, из них однопутные участки — 3332 км, двухпутные — 551 км,

трехпутные — 105 км [Transport Infrastructure Annual Report, 2021, p. 13]. Мы видим, что происходит увеличение длины двухпутных участков, что является положительным фактором для увеличения пропускной способности, а также повышения безопасности движения.

Электрификация фактически отсутствует, электрифицированы только линии городского транспорта г. Бангкока.

Схема железных дорог Таиланда на 2023 г. представлена на рис. 1.



Рис. 1. Схема железных дорог Таиланда

Источник: Transport Infrastructure Annual Report, 2566 (2023). P. 19

Количество пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом в 2022 г., составило, по данным Национального статистического управления Таиланда, 17,48 млн пассажиров, пережив резкое падение годом ранее до 14,2 млн [Statistical Yearbook Thailand, 2024, p. 440]. По данным Управления транспорта и дорожного движения (Office of Transport and Traffic Policy and Planning — ОТП), количество пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом в Бангкоке и пригородах, составило в 2023 г. 17,8 млн чел. При этом коммерческих пассажиров было 8,98 млн а социальных пассажиров — 8,82 млн. Количество пассажиров в междугородних железнодорожных перевозках составило в 2023 г. 13,85 млн, из них коммерческих пассажиров — 3,01 млн, социальных — 10,84 млн [Transport Infrastructure Annual Report, 2023, p. 71–72]. Мы не видим преобладания пригородных железнодорожных перевозок над междугородними (например, как в Индии в некоторые годы). В различных государственных отчетах количество пригородных железнодорожных перевозок в г. Бангкок не учитывается и используется величина междугородних перевозок.

Для сравнения приведем количество пассажиров в 2023 г., перевезенных по ветке (Airport Rail Link) в аэропорт Бангкока: оно составило за 6 месяцев 2023 г. около 45 млн чел.

Средняя длина поездки пассажира выросла в 2022 г. и составила 164,6 км. В 2020 г. эта величина была равной 145,8 км [Statistical Yearbook Thailand, 2024, p. 440]. Для сравнения: в Индии этот показатель в 2021/22 ф. г. составлял 167,7 км.

Доля железнодорожного транспорта в междугородних пассажирских перевозках в 2023 г. составила 4,72%, автобусные перевозки составили 85,21%. Перевозка водным транспортом составила 0,02%, авиа — 10,05% от общего количества пассажиров [Transport Infrastructure Annual Report, 2023, p. 96].

Доля железнодорожного транспорта в перевозке грузов также невелика и в 2023 г. составила всего 1,39%. Распределение видов транспорта при перевозке грузов приведено в таблице 1.

Таблица 1. Перевозка грузов различными видами транспорта в 2023 г.

Вид транспорта	Доля от объема перевозок, %	Объем перевозок, млн т
Железнодорожный транспорт	1,338	12,117
Автомобильный транспорт	86,278	753,139
Водный транспорт	12,331	107,639
Воздушный транспорт	0,003	0,028

Источник: Transport Infrastructure Annual Report, 2566 (2023). P. 125

При этом объем грузовых перевозок по железной дороге в 2023 г. увеличился на 6,6% по сравнению с 2022 г. [Transport Infrastructure Annual Report, 2023, p. 126].

Также увеличилась выручка за перевозку грузов.

Основные грузы, перевозимые по железной дороге, — это нефтепродукты, цемент и контейнеры. По стоимости перевозок в 2023 г. на первом месте были контейнерные грузы (808,4 млн бат), на втором — нефтепродукты (507,6 млн бат), на третьем — цемент (183 млн бат). Всего было заработано 1606,9 млн бат (против 1474,1 млн бат в 2022 г.) [Statistical Yearbook Thailand, 2024, p. 441].

Железные дороги предоставляли в 2023 г. услуги по перевозке контейнеров по 8 маршрутам: 4 маршрута внутри страны и 4 международных маршрута. Международные маршруты — 3 с Малайзией и 1 с Лаосом.

По данным на 2023 г., в наличии имеются 269 дизельных локомотивов для работы на линии возрастом (временем работы) от 1 до 59 лет и 17 маневровых локомотивов возрастом от 38 до 71 года.

С 2020 г. происходила смена дизель-локомотивов на более современные модели. В 2020 г. был подписан контракт на покупку 50 дизель-локомотивов с нагрузкой 16 т на ось. Локомотивы изготавливаются китайской CRRC QISHUYAN Co., Ltd., ведущим производителем в Китае. Тепловозы поставлены в 2023 г., прошли испытания и приняты в эксплуатацию. Стоимость контракта составила 6,525 млрд батов [Annual Report, 2023, p. 224].

Убытки за 2023 г. составили 14,27 млрд бат [Annual Report, 2023, p. 497]. За все время существования SRT являлась убыточным предприятием. Например, в 2017 г. SRT получила крупнейшие единовременные вливания из бюджета в размере 76 млрд бат на устройство двухпутных участков, расширение надземной железной дороги в Бангкоке, а также на строительство мостов, ограждений и другие меры по улучшению инфраструктуры. Однако в финансовом году, закончившемся 30 сентября 2016 г., SRT удалось освоить лишь 53% выделенного инвестиционного бюджета в размере 60 млрд батов, в то время как средний уровень освоения средств среди 55 государственных предприятий Таиланда составляет 80% [Janssen, 2017].

SRT — также один из крупнейших землевладельцев Таиланда, однако в 2017 г. железная дорога даже не знала, сколько земельных участков ей принадлежит [Janssen, 2017].

В последние годы ситуация постепенно исправляется, SRT вводит современные методы электронного документооборота, привлекает высококвалифицированные кадры. В 2017 г. даже была

поставлена цель стать лучшим железнодорожным оператором в АСЕАН к 2027 г.² Однако структурные проблемы, а именно практически полное игнорирование государством развития железнодорожных грузовых перевозок и, соответственно, развития необходимой железнодорожной инфраструктуры с 1950-х гг., не позволяют железным дорогам занять заметное место в перевозках грузов как внутри страны, так и на международных маршрутах.

В то же время SRT, проводя работы по устройению второго пути на существующих линиях, модернизации железнодорожного полотна, позволяющего обеспечить движение поездов со скоростью до 120 км/ч, осуществляя строительство новых двухпутных участков, постепенно приводит состояние железных дорог к уровню, обеспечивающему конкурентоспособность железных дорог в перевозке грузов и пассажиров.

Правительство Таиланда разработало стратегию развития логистики страны, направленную на повышение эффективности железнодорожного транспорта и связи с соседними странами, включая Лаос и Китай. В рамках этой стратегии министерство транспорта собирается инвестировать почти 300 млрд бат в расширение протяженности двухпутных железнодорожных линий в 2025 г.³ Ожидается, что реализация проекта начнется в 2026 г.⁴

Уникальное географическое положение Таиланда не могло не способствовать тому, что даже при неразвитой железнодорожной инфраструктуре железные дороги стали участвовать в международной торговле. Развивается сеть грузовых железнодорожных перевозок в Китай. В декабре 2023 г. открылось грузовое сообщение из тайландской провинции Районг в китайский город Чэнду, а также линия между Бангкоком и китайским Чунцином. Каждая из двух грузовых линий использует железную дорогу Лаос–Китай, которая становится ключевой транспортной артерией между Китаем и Юго-Восточной Азией.

По оценкам частного исследовательского центра «Kasikorn», сделанным в марте 2024 г., ожидалось, что стоимость тайских товаров, поступающих в Китай через соседние страны, в 2024 г. вырастет на 17% и составит 250 млрд бат (6,88 млрд долларов США)⁵. Пока предполагается, что будут в основном перевозить дуриан (разрешенный Китаем для ввоза из Таиланда) и другую сельскохозяйственную продукцию, но также планируется рост экспорта промышленной продукции.

Другой интересный логистический проект — железнодорожный проект «ASEAN Express», соединяющий Малайзию с Китаем через Таиланд и Лаос. Транснациональная линия начинается в штате Селангор, недалеко от столицы Малайзии Куала-Лумпура, проходит через Таиланд и Лаос и заканчивается в Чунцине. Преимущество такого маршрута перед морскими перевозками очевидно — значительное сокращение времени перемещения грузов. По данным национального железнодорожного оператора Малайзии Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB), вся поездка на ASEAN Express занимает около девяти дней, что намного короче двух-трех недель, проводимых по морю. Первый поезд отправился из Малайзии 27 июня 2024 г. с сельскохозяйственной продукцией и другими товарами. Первоначально поезда ASEAN Express курсировали 2 раза в неделю, однако все страны заинтересованы

² “To be the best state rail operator in ASEAN in 2027”. State Railway of Thailand (SRT) — Asean Railways Portal. URL: https://aseanrailways.org/?page_id=701 (дата обращения: 14.10.2025).

³ B300bn allocated for six double-track railway projects. Bangkok Post. 14.12.2024. URL: <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2919627/b300bn-allocated-for-six-double-track-railway-projects> (дата обращения: 14.10.2025).

⁴ “สุริยะ”สั่งกรมทางหลวงอีกครั้ง! หยุดก่อสร้างถนนพระราม2 เริงM8นครปฐม-เพชรบุรีแทนสำนักแผนงานอย่าแทนโยบายศึกษา... Dailynews Online (Сурия вновь распорядился, чтобы Департамент автомобильных дорог приостановил строительство дороги Рамы II и вместо этого ускорил строительство трассы M8 Накхонпатхом — Пхетчабури. Управление планирования и планирования (OPP) не должно нарушать политику исследования). Dailynews Online. 22.08.2025. URL: <https://www.dailynews.co.th/news/5040712/> (дата обращения: 14.10.2025).

⁵ Thailand's new rail links carry hope for expanded Chinese trade. Nikkei Asia. 23.07.2024. URL: <https://asia.nikkei.com/business/transportation/thailand-s-new-rail-links-carry-hope-for-expanded-chinese-trade> (дата обращения: 14.10.2025).

в переходе на ежедневный график. Как и любой новый логистический маршрут, проект «ASEAN Express» должен «раскататься», чтобы создать надежную альтернативу морским перевозкам.

Правда, этот маршрут имеет небольшой недостаток. Между Таиландом и Малайзией грузы перевозятся по железной дороге одной колеи — 1000 мм, что делает перемещение вагонов «бесшовным». Однако на границе Таиланд–Лаос приходится перегружать грузы на вагоны «европейской» или, скорее, «китайской» колеи — 1435 мм (в сухом порту Таналенг в г. Вьентьяне, Лаос). Однако опыт эксплуатации показал, что задержка, вызванная перегрузкой, не превышает двух часов [Diandra Paramitha, 2025]. Дальше в Китай грузы также идут «бесшовно» по дороге Лаос–Китай с колеей 1435 мм.

Помимо развития основных железных дорог с колеей 1000 мм Таиланд решил участвовать в китайской инициативе «Пояс и путь», используя свое выгодное географическое положение. По оценкам Азиатского банка развития (АБР), странам АСЕАН потребуется к 2030 г. не менее 2,8 трлн долл. инфраструктурных инвестиций (базовая оценка) для достижения целей устойчивого развития, причем государственное финансирование лишь частично может покрыть необходимые затраты. Хотя прямые иностранные инвестиции (ПИИ) вернулись к допандемическому уровню, страны АСЕАН не смогли эффективно их использовать, поскольку на субрегион приходится лишь 11% от общего мирового притока ПИИ⁶. Участие Таиланда в китайской инициативе будет выгодно для страны, а традиционно настороженное отношение к Китаю поможет избежать различных «ловушек» и впасть в зависимость от него.

На основе нереализованных планов Таиландского парламента 2010 г. по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали был разработан проект новой скоростной железной дороги Бангкок–Нонг-Кхай (Bangkok–Nong-Khai), связывающей через уже построенную дорогу в Лаосе железные дороги Таиланда и Китая. Началом этого инфраструктурного проекта можно считать подписание в декабре 2013 г. Меморандума о взаимопонимании по развитию железнодорожной инфраструктуры Таиланда (в соответствии со «Стратегией развития транспортной инфраструктуры Таиланда в 2015–2022 гг.»).

11 июля 2017 г. Кабинет министров Таиланда одобрил реализацию Государственной железной дорогой Таиланда (SRT) проекта «Высокоскоростная железная дорога Бангкок — Нонгкхай для обеспечения регионального сообщения (Участок 1: Бангкок — Накхонратчасима)». Проект представляет собой совместный проект Таиланда и Китая на уровне правительств. Правительство Таиланда отвечает за все инвестиции в проект, строительные работы и применение китайских строительных технологий и железнодорожных систем. Церемония запуска проекта состоялась 21 декабря 2017 г. Проект с общим бюджетом 179 412,21 млн бат на момент написания статьи (конец 2025 г.) находится в стадии строительства, а его ввод в эксплуатацию запланирован на 2027 г. Дорога рассчитана на движение пассажирских поездов с максимальной эксплуатационной скоростью 250 км/ч. Ширина колеи — 1435 мм. Поезда предполагается использовать китайской серии «Fuxing», модель CR300AF [Федулов, 2025, с. 80].

⁶ Q&A: Innovative Financing Can Help Bridge Southeast Asia's Infrastructure Financing Gap. Asian Development Bank. 02.05.2023. URL: <https://www.adb.org/news/features/qa-innovative-financing-help-bridge-southeast-asia-infrastructure-financing-gap#:~:text=ADB%20estimated%20ASEAN's%20total%20infrastructure,billion%20and%20%24210%20billion%2C%20respectively> (дата обращения: 14.10.2025).



Рис. 2. Проект ВСМ «Бангкок — Нонгкхай».

Оранжевые выноски — Участок 1, синие выноски — Участок 2

Источник: <https://www.highspeedrail-thai-china.com/wp-content/themes/highspeed-thai-china/images/project-1-en.png>

Инженерные характеристики:

- эстакадный путь: 188,68 км;
- путь на уровне земли: 54,09 км;
- туннели: 8 км (всего два туннеля: один в районе Муак Лек, а другой — у водохранилища Лам Таконг).

Проект состоит из 15 контрактов, 14 из которых относятся к общестроительным работам, а один — к железнодорожной системе управления высокоскоростными поездами, закупке и поставке подвижного состава. Общий прогресс реализации проекта на 25.09.2025 составляет 48,57%⁷.

1 этап разбит на 15 контрактов, 14 из них — строительные. 1 контракт — для всех остальных работ («Контракт 2–3: Железнодорожная система, механические и электрические системы, закупка подвижного состава и обучение персонала»). Подрядчики контракта 2–3 — «China Railway International Company Limited» и «China Railway Design Corporation» (китайские государственные предприятия).

На сентябрь 2025 г. из 14 контрактов 2 выполнены полностью, 2 не подписаны, остальные — в различной степени готовности.

Однако в контракте 3–5 (Khok Kruat–Nakhon Ratchasima) участок 7,85 км придется переводить на эстакаду из-за протеста местных жителей, что приведет к удорожанию работ на 4,7 млрд бат, а на его строительство потребуется дополнительно 28 месяцев [Supoj Wancharoen, 2024].

⁷ Project Updates. Thai–Chinese High-speed Railway (HSR) Develop Thai railways, Connect internationally. URL: <https://www.highspeedrail-thai-china.com/en/> (дата обращения: 16.10.2025).



Рис. 3. Строительство эстакадной части ВСМ 1 участка Бангкок — Накхонратчасима
Источник: <https://www.highspeedrail-thai-china.com/wp-content/uploads/2025/10/2-3-300x194.jpg>

На рисунке 3 мы видим хорошо известную технологию сборки коробчатых пролетных строений из готовых элементов с последующем натяжением внутриканальной арматуры. Эта технология не новая, но требует высокого уровня технических процессов и подготовки специалистов. Почти 189 км на эстакадах свидетельствуют о достаточно высоком уровне строительной индустрии Таиланда в области транспортных сооружений.

Продолжение проекта высокоскоростной железной дороги — «Высокоскоростная железная дорога, этап 2: участок Накхонратчасима — Нонгкхай» спроектирована и должна быть построена (как и участок 1) в соответствии со стандартами высокоскоростной железнодорожной системы Китайской Народной Республики, как было решено на 23-м заседании Совместного комитета по тайско-китайскому железнодорожному сотрудничеству, состоявшемся 7–9 февраля 2018 г. В начале 2025 г. правительство одобрило строительство 2-го этапа, и ожидается, что этот этап будет построен к 2030 г. Вторая фаза ВСМ будет длиной 357 километров и будет стоить около 341,35 млрд бат (10,1 млрд долларов США). Также второй этап включает создание грузового транзитного центра в провинции Нонгкхай, граничащей с Лаосом, и обеспечение комплексного логистического обслуживания для трансграничных железнодорожных грузовых перевозок.

В настоящее время Таиланд находится в процессе восстановления и развития своей железнодорожной сети. Причем совершенствование инфраструктуры происходит по двум направлениям: восстановление и развитие традиционной железнодорожной сети с колеей 1000 мм и принципиально новое — строительство ВСМ (высокоскоростной магистрали).

Логика экономического развития как страны, так и всего региона АСЕАН «реанимировала» проекты развития железных дорог Таиланда как для грузовых, так и для пассажирских перевозок. Страна должна использовать железные дороги не только как транзитный маршрут между Китаем и странами АСЕАН, но и как способ повышения транспортной доступности соседних стран.

Проекты железных дорог, связывающих Таиланд с соседними странами, разрабатываемые еще в середине XIX в., в настоящее время получают (правда, в рамках китайской инициативы «Пояс и путь») новое воплощение. Таиланд медленно, но последовательно восстанавливает свою железнодорожную сеть, стремясь соответствовать современным требованиям к пассажирским и грузовым перевозкам.

Можно с достаточной степенью уверенности предположить, что развитие железных дорог в Таиланде будет продолжаться в двух направлениях: восстановление и развитие традиционных для страны дорог с колес 1000 мм и дальнейшее развитие ВСМ. Однако наличие двух развитых железнодорожных систем разной колеи в среднесрочной перспективе может создать проблемы при построении транспортных коридоров в странах АСЕАН.

Литература / References

Федулов И. В. Железнодорожные проекты Китая в странах Юго-Восточной Азии. *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. 2025. № 1(66). С. 71–86 [Fedulov I. V. China's Railway Projects in Southeast Asian Countries. *Southeast Asia: Current Development Issues*. 2025. No. 1 (66). P. 71–86 (in Russian)]. EDN: CMTWPY

Annual Report 2023. State Railway of Thailand.

Diandra Paramitha. ASEAN Express: The Cargo Train That Makes Shipping to China Days Faster. *Seasia.co: Good News From Southeast Asia*. 17.09.2025. URL: <https://seasia.co/2025/09/17/asean-express-the-cargo-train-that-makes-shipping-to-china-days-faster> (дата обращения: 14.10.2025).

Janssen Peter. Thailand's expanding state 'threatens future growth'. *Nikkei Asia*. 23.01.2017. URL: <https://asia.nikkei.com/economy/thailand-s-expanding-state-threatens-future-growth> (дата обращения: 14.10.2025).

Paik C., Vechbanyongratana J. Reform, Rails, and Rice: Political Railroads and Local Development in Thailand. *The Journal of Economic History*. 2024. Vol. 84. No. 3. P. 807–837. doi:10.1017/S0022050724000238

Statistical Yearbook Thailand, Number 33. 1981–1984. National Statistical Office, 1984. 590 p. URL: <https://www.nso.go.th/public/e-book/Statistical-Yearbook/SYB-2524-2527/files/assets/basic-html/index.html#1>

Statistical Yearbook Thailand, Number 38. 1991. National Statistical Office, 1991(2534). 429 p. URL: <https://www.nso.go.th/public/e-book/Statistical-Yearbook/SYB-2534/files/assets/basic-html/index.html>.

Statistical Yearbook Thailand 2024. Bangkok: National Statistical Office, 2024. 589 p.

Supoj Wancharoen. Sino-Thai rail link set for 2-year, B4bn delay. *Bangkok Post*. 27.02.2024. URL: <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2748876/sino-thai-rail-link-set-for-2-year-b4bn-delay> (дата обращения: 16.10.2025).

Transport Infrastructure Annual Report (2021). 44 p.

Transport Infrastructure Annual Report, 2566 (2023). 144 p.

Электронные ресурсы / Electronic resources

B300bn allocated for six double-track railway projects. *Bangkok Post*. 14.12.2024. URL: <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2919627/b300bn-allocated-for-six-double-track-railway-projects> (дата обращения: 14.10.2025).

Project Updates. Thai–Chinese High-speed Railway (HSR) Develop Thai railways, Connect internationally. URL: <https://www.highspeedrail-thai-china.com/en/> (дата обращения: 16.10.2025).

Q&A: Innovative Financing Can Help Bridge Southeast Asia's Infrastructure Financing Gap. Asian Development Bank. 02.05.2023. URL: <https://www.adb.org/news/features/qa-innovative-financing-help-bridge-southeast-asia-infrastructure-financing-gap#:~:text=ADB%20estimated%20ASEAN's%20total%20infrastructure,billion%20and%20%24210%20billion%2C%20respectively> (дата обращения: 14.10.2025).

Thailand's new rail links carry hope for expanded Chinese trade. Nikkei Asia. 23.07.2024. URL: <https://asia.nikkei.com/business/transportation/thailand-s-new-rail-links-carry-hope-for-expanded-chinese-trade> (дата обращения: 14.10.2025).

“To be the best state rail operator in ASEAN in 2027”. State Railway Of Thailand (SRT) — Asean Railways Portal. URL: https://aseanrailways.org/?page_id=701 (дата обращения: 14.10.2025).

“สุริยะ”สั่งกรมทางหลวงอีกครั้ง! หยุดก่อสร้างบนถนนพระราม2 เร่งM8นครปฐม-เพชรบุรีแทนสำนักแผนงานอ่าวแกลงโขงบายศึกษาเจ้า... Dailynews Online (Сурья вновь распорядился, чтобы Департамент автомобильных дорог приостановил строительство дороги Рамы II и вместо этого ускорил строительство трассы М8 Накхонпатхом — Пхетчабури. Управление планирования и планирования (ОРР) не должно нарушать политику исследования). Dailynews Online. 22.08.2025. URL: <https://www.dailynews.co.th/news/5040712/> (дата обращения: 14.10.2025).