



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

48/2022

Реализация проекта железнодорожного коридора East Coast Rail Link (Малайзия)

В Малайзии ведется строительство протяженного железнодорожного коридора East Coast Rail Link (ECRL), который свяжет города Порт-Кланг на западе и Кота-Бару на северо-востоке страны и станет сухопутной альтернативой активно используемого морского пути, проходящего через Малаккский пролив.

Создание железнодорожного коридора ECRL будет способствовать более сбалансированному экономическому росту страны, соединив менее развитые восточные регионы с экономическим центром на западе, стимулировать коммерческую и туристическую деятельность, в том числе в сфере недвижимости, расширять возможности трудоустройства для местного населения.

Проект предусматривает строительство 665 км пути, из них 592 км приходится на магистральные линии, 48 км – на участки для соединения с действующей железнодорожной сетью колеи 1000 мм, 25 км – на новые линии в Порт-Кланге. Планируется сооружение 20 станций, в том числе 14 пассажирских, пяти грузо-пассажирских и одной грузовой.

Линия будет использоваться для смешанного движения грузовых и пассажирских поездов, соединяя столицы штатов, промышленные и экономические центры и порты. Максимальная скорость движения пассажирских поездов составит 160 км/ч, время в пути между станциями Кота-Бару и Порт-Кланг сократится примерно до 4 ч, что вдвое меньше продолжительности аналогичной поездки автомобильным транспортом. Грузовые поезда будут курсировать со скоростью до 80 км/ч. Ожидается, что

70% доходов будет поступать от грузовых перевозок и 30% – от пассажирских.

Одной из главных задач проекта ECRL является увеличение объемов грузовых перевозок через порт Куантан на восточном побережье страны. Появится альтернатива нынешнему варианту перевозок из порта Шэньчжэнь в Южном Китае в Порт-Кланг через Малаккский пролив между Малайским полуостровом и индонезийским островом Суматра. Вариант отправки контейнеров морем до порта Куантан и далее по ECRL в Порт-Кланг позволит сократить время доставки грузов примерно на 30 ч.

Порт Куантан в долгосрочной перспективе должен стать одним из основных логистических и транспортных узлов восточного побережья Малайзии, обслуживающим обширные территории между городами Кота-Бару и Порт-Кланг. Он также откроет новые экспортные маршруты для местных производителей.

Поскольку порт Куантан находится на побережье Южно-Китайского моря, новый железнодорожный коридор будет также способствовать сокращению времени доставки грузов в порты Корейского полуострова и Японии.

Проект строительства двухпутной электрифицированной линии колеи 1435 мм первоначально разрабатывался в рамках китайской инициативы Belt and Road (BRI, «Один пояс, один путь»). В 2017 году правительство Малайзии заключило контракт на проектирование, закупки, строительство и ввод в эксплуатацию железной дороги протяженностью 530 км, а также ответвлений суммарной длиной 66 км с корпорацией China Communications Construction (CCCC). Однако реализация проекта была остановлена в связи со сменой правительства страны в 2018 году. Ревизию проекта с учетом новых геополитических условий завершили в апреле 2019 года. Корпорация CCCC осталась основным подрядчиком, с которой было заключено дополнительное соглашение. Строительные работы возобновились в мае 2019 года.

Продвижением проекта занимается учрежденная Министерством финансов Малайзии (MOF) компания специального назначения Malaysia Rail Link (MRL). В дальнейшем за эксплуатацию и техническое обслуживание железной дороги будет отвечать совместное предприятие в составе компаний CCCC и MRL с долевым участием сторон в соотношении 50:50. По состоянию на февраль 2022 года оценка расходов на проект ECRL выросла до 50,27 млрд малайз. ринггит (в 2019 году он оценивался в 44 млрд малайз. ринггит.).

Ряд изменений претерпел и первоначальный маршрут коридора. В частности, теперь ECRL не будет пересекать Кварцевый хребет Кланг-

Гейтс в районе Гомбак штата Селангор. Этот памятник природы правительство Малайзии выдвинуло на рассмотрение в качестве объекта культурного наследия ЮНЕСКО. Был выбран более южный вариант трассы, что позволит сократить число тоннельных участков. Также коридор пройдет через районы, менее подверженные наводнениям. Помимо прочего, новая магистраль будет более тесно связана с существующей железнодорожной сетью страны.

Коридор ECRL протянется от Порт-Кланга в штате Селангор, крупнейшего морского порта Малайзии на западном побережье Малаккского пролива, через штаты Паханг и Тренгану до столицы штата Келантан Кота-Бару, расположенной вблизи границы с Таиландом на северо-востоке страны.

Поскольку Малайзия характеризуется гористым ландшафтом, значительная часть коридора ECRL будет расположена в тоннелях. Это позволит сохранить от вырубки заповедные леса. Всего в рамках проекта будет проложено 59 тоннелей различной длины, их общая протяженность достигнет 61 км, также предусмотрено строительство мостовых сооружений и подходов к ним совокупной длиной 127 км. В апреле 2021 года в штате Тренгану была досрочно завершена проходка тоннеля Пака протяженностью 1,1 км, а в июне 2021 года был пройден одноствольный тоннель Дунгун длиной 871 м. Двухствольный тоннель Гентинг длиной 16,4 км пройдет через горный хребет Титивангса, соединив станции Бентонг и Гомбак. Он будет самым протяженным на линии, а также в целом на всей железнодорожной сети Малайзии.

В январе 2022 года Министерство транспорта Малайзии объявило, что правительство страны, компания MRL и местные органы власти согласовали окончательный вариант маршрута участка С2 (который свяжет станции Гомбак и Порт-Кланг в штате Селангор) будущего коридора ECRL. Это был последний несогласованный участок в рамках одноименного инфраструктурного проекта. Строительные работы на участке С2 должны начаться во втором квартале 2022 года. Ввод ECRL в эксплуатацию намечен на конец 2026 года.

*Источники: по материалам компании Malaysia Rail Link (www.mrl.com.my);
Министерства финансов Малайзии (www.mof.gov.my);
Railway Gazette International. – 2022. – № 3. – pp. 38-39*