



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

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

38/2024

### План Малайзии на возрождение ВСМ Куала-Лумпур – Сингапур без государственной поддержки обречен на провал

Проект строительства высокоскоростной линии Куала-Лумпур – Сингапур был окончательно остановлен в 2021 г., после того как в 2018 г. Малайзия потребовала отложить реализацию проекта из-за его возросшей стоимости. Сингапуру была выплачена компенсация в размере 76,3 млн долларов США за понесенные затраты, включавшие выкуп земли и начатые строительные работы. В июле 2023 г. правительство Малайзии заявило, что вновь открыто для получения предложений от частных компаний по возобновлению проекта.

Запроса информации (RFI) был проведен для оценки правительством Малайзии способности частного сектора полностью профинансировать проект без государственных средств или гарантий. В администрации премьер-министра заявили, что она открыта для идеи возрождения ВСМ, но не будет финансировать линию протяженностью 350 км, стоимость которой оценивается более чем в 21 млрд долларов США.

По данным корпорации MyHSR<sup>1</sup>, семь местных и международных консорциумов после завершения 15 января процедуры RFI представили свои концептуальные предложения.

Японские компании, в том числе East Japan Railway Company (JR-East), вышли из проекта всего за несколько дней до окончания процедуры RFI, назвав его «слишком рискованным» без финансовой поддержки государства.

Но другие компании рискнули подать заявку в надежде, что правительство Малайзии смягчит свою позицию. Аналитики говорят, что

---

<sup>1</sup> MyHSR Corporation Sdn Bhd – государственная компания, принадлежащая Министерству финансов Малайзии и отвечающая за разработку и внедрение ВСМ в стране.

участники торгов могут предложить и обосновать необходимость финансовой поддержки со стороны правительства в рамках своих заявок.

Двадцать шестого января компания Berjaya Land объявила, что её дочернее предприятие с 70% её участием Berjaya Rail (B-Rail) сформировала консорциум с IJM Construction, Malaysian Resources Corp и национальной железнодорожной компанией Малайзии Keretapi Tanah Melayu для подачи заявки по строительству ВСМ.

В своем предложении, компании потребовали, чтобы правительство Малайзии гарантировало им выплату компенсаций, если пассажиропоток упадет ниже минимально установленного уровня. B-Rail считает, что построить ВСМ без государственной гарантии невозможно, учитывая огромные финансовые затраты. Поэтому были запрошены госгарантии, которые противоречат цели правительства переложить финансирование строительства ВСМ на частный капитал. Консорциум также рассматривает возможности отдельного приобретения и освоения земель вокруг железнодорожных станций в качестве дополнительного источника дохода.

Другая компания, YTL Corp, которая в 2018 г. была партнером по проектированию и строительству ВСМ до его отмены, подала новую заявку на участие в проекте. В YTL Corp заявили, что в своей заявке компания запросила некоторую форму государственной финансовой поддержки, чтобы справиться с растущими расходами по строительству линии.

По оценкам отраслевых экспертов, ни один железнодорожный проект в Азии не сдвинулся с мертвой точки без государственного финансирования.

Первая в Индонезии линия ВСМ Джакарта – Бандунг протяженностью 142 км и запущенная в октябре 2023 г. получила государственную поддержку на приобретение земли. Проект стоимостью 7 млрд долларов США был разработан PT Kereta Cepat Indonesia China – консорциумом из китайской China Railway International, дочерней компанией China Railway Group и 4 индонезийских государственных компаний.

Аналитики полагают, что само по себе частное финансирование не возродит проект – для того, чтобы ВСМ стала коммерчески жизнеспособной, частным компаниям потребуется государственная поддержка в приобретении земли, обслуживании инфраструктуры и субсидий на билеты. Для прокладки линий ВСМ принудительное приобретение земли в таких масштабах требует одобрения федерального правительства, правительства штатов и разрешения регулирующих органов.

По первоначальному плану, протяженность двухпутной линии ВСМ должна была составить 335 км, проходя через 4 штата в Малайзии, а оставшиеся 15 км проходили в Сингапуре. Время в пути составило бы 1 ч 30 мин. На линии планировалось построить 8 станций, 7 из которых

находились бы в Малайзии.

Без государственного финансирования и гарантий, стоимость проекта также резко возросла бы из-за более высоких процентных ставок по кредитам.

Но предстоит ещё выяснить, сможет ли правительство Малайзии позволить себе помощь в участии финансирования ВСМ.

В октябре 2023 г. малазийское правительство приняло Закон о государственных финансах и фискальной ответственности, который ограничивает уровень долга страны в 60% ВВП, а финансовые гарантии – 25% ВВП. По состоянию на август 2023 г. общий долг федерального правительства составлял 62% ВВП, что выше целевого показателя.

Расходы на ВСМ также повлияют на будущие бюджеты правительства, поскольку ассигнования на приоритетные секторы страны, такие как здравоохранение и образование, могут быть сокращены. Ежегодное погашение долга Малайзии, которое, как ожидается, в 2024 г. составит свыше 55% от всех её расходов на развитие, по сравнению с 38% 20 лет назад.

По мнению экспертов, Малайзия просто не может позволить себе строительство ВСМ. Со стороны правительства было бы финансово безответственно участвовать в этом, передавая долг будущим поколениям.

План Малайзии по возрождению интереса к строительству линии ВСМ Куала-Лумпур – Сингапур, полностью полагаясь на частное финансирование вряд ли сдвинется с мертвой точки, заявляют отраслевые эксперты, поскольку выражающие интерес к проекту новые участники в своих предложениях включают запрос наличия государственного финансирования или определенных форм госгарантий.

*Источники: straitstimes.com, 19.02.2024 (англ. яз.);  
сайт компании myhsr.com.my (англ. яз.);  
материалы сайта sg.news.yahoo.com (англ. яз.).*