

Рисунок 3 – Приемущества «моста в рюкзаке».

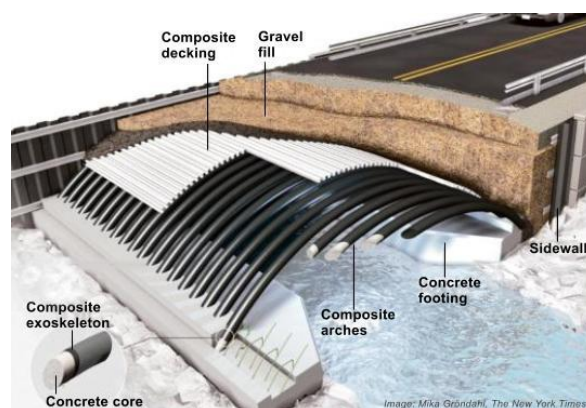


Рисунок 4 – Структура моста.

УДК 625.84: 625.855.32

ОСОБЕННОСТИ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КИТАЯ

Ли Чжен, магистрант

Брестский государственный технический университет

E-mail: ofig@bstu.by

Abstract. *In work features of road infrastructure of China are considered. Their value to strengthening of statehood, history and prospects of development of road infrastructure is defined. Development plans of high-speed highways and a way of return on investment to their construction are analysed.*

Особенностью дорожной инфраструктуры Китая является внимание к проблемам дорожной отрасли, так как к дорогам относятся как к важному инструменту укрепления государственности.

Китайские национальные дороги представляют собой сеть магистральных автомобильных дорог по всей территории материкового Китая. Несмотря на то, что они именуется магистралями, не все из них в настоящее время являются многополосными скоростными дорогами.

Так как строительство автомобильных дорог рассматривается в качестве ключа к ускоренному развитию инфраструктуры, то темп строительства достигает 30 и более тысяч километров многополосных автострад в год.

Первое шоссе, строительство которого было начато в 1984 году, связывало Шэньян и Далянь и положило начало строительству Системы скоростных автомобильных дорог Китая.

В 2003 году общие инвестиции в строительство автомагистралей составили 350 млрд. юаней, основными магистралями стали 219 автомобильных дорог, среди которых главное внимание было уделено пяти – соединяющим север и юг, и семи, соединяющим восток и запад, а также нескольким дорогам в западной части страны и сельской местности.

С успешным завершением в 2007 году проекта строительства национальных транспортных артерий общей протяженностью 35000 км (пять «север-юг» и семь «восток-запад»), Пекин и Шанхай были соединены между собой автомагистралями, главным образом скоростными, а также со столицами всех провинций и автономных районов Китая, создав автодорожную сеть между более чем 200 городами.

Следом за этим Китай разработал план 7-9-18, при котором в строительство запущалась высокоскоростная дорожная сеть на 7 радиальных магистралях, 9 магистралях «север-юг» и 18 магистралях «восток-запад».

Целью Национального плана развития сети скоростных дорог, утвержденного в 2005 году, является система скоростных дорог, соединяющих все столицы провинций и автономных районов с Пекином и между собой, а также крупные города и уезды, общей протяженностью около 85 тыс. км, включая семь скоростных автомагистралей, начинающихся в Пекине: Пекин-Шанхай, Пекин-Тайбэй, Пекин-Гонконг-Макао, Пекин-Куньмин, Пекин-Лхаса, Пекин-Урумчи и Пекин-Харбин.

К концу 2010 года общая протяженность автомобильных дорог, открытых для движения, составила 3984 тыс. км, в том числе 74 тыс. км скоростных автомагистралей, построенных по передовым стандартам. Плотность автодорог достигла 19,5 км/100 км².

Согласно «Программе развития транспорта на 12-ю пятилетку (2011-2015 гг.)» к 2015 году в Китае должна быть сформирована сеть длиной 108 тыс. км, которой будут соединены более 90 процентов городов с населением свыше 200 тыс. человек.

Нумерация автомобильных дорог выглядит следующим образом:

- пять вертикальных и семь горизонтальных основных маршрутов относятся к 000 серии (иными словами «пять продольных дорог и семь поперечных дорог»). Исключением является Китайская национальная дорога 112, которая берёт своё начало в Тяньцзине. Все дороги 100-й серии (например, 102, 106) начинаются из Пекина, столицы КНР, и расходятся соответственно по всем сторонам света;

- автомобильные дороги 200-й серии протянуты с севера на юг;

- автомобильные дороги 300-й серии расположены по оси запад-восток (например, из Лхасы в Тибете через Дандун и далее в провинцию Ляонин).

По протяженности автомобильных дорог Китай занимает третье место в мире (по усредненным данным приближается к 4,5 млн. км). Индия с отрывом от Китая в несколько сот тысяч километров – на втором месте после США (свыше 6 млн. км). Следует также отметить, что в настоящее время в области развития дорожной инфраструктуры преобладает борьба за качество, скорость движения и перемещения грузов и пассажиропотоков на дорогах. Не менее существенен и тот факт, что инвестиции в дорожную инфраструктуру должны не только окупаться, но и приносить прибыль. А это обусловило широкое распространение в Китае платных дорог. Существует два типа платных дорог:

- «правительственные», которые строятся за счет кредитов, предоставляемых Правительству КНР различными банками. Такие дороги эксплуатируются как платные в течение 15 лет, а далее, после возврата кредитов, должны переводиться в бесплатные;

- «коммерческие», которые строятся за счет собственных и заемных средств корпораций, срок платной эксплуатации таких дорог – 25 лет.

Плата за проезд по платным автомобильным дорогам Китая варьируется от 4,2 цента США за 1 км до 10 центов США за 1 км для легковых автомобилей. Для грузовых автомобилей тарифы сопоставимы с величиной сборов, установленной, например, в Германии – 0,12÷0,21 \$ за 1 км. Для того, чтобы добраться из Пекина до Фучжоу (на юго-востоке Китая), за проезд легкового автомобиля придется заплатить около 1600 юаней, что почти соответствует стоимости авиабилета на это же направление.