

Развитие транспортной инфраструктуры республики Таджикистан в рамках международного сотрудничества

Исмоилов Зеваршо Муродович, Шокиров Имомали Валиджонович,
студенты 4-го курса кафедры «Автомобильные дороги»

Белорусский национальный технический университет, г. Минск
(Научный руководитель – Шохалевич Т.М., старший преподаватель)

Территория Таджикистана с древнейших времен лежала на важных исторических путях Великого Шелкового Пути, соединяющего Восток и Запад. Великий Шелковый Путь играл выдающуюся роль в передаче материальных и культурных ценностей, связывая воедино своеобразные и неповторимые цивилизации Ближнего, Среднего и Дальнего Востока, Центральной Азии. Восстановление и развитие транспортной системы для Республики Таджикистан является основой экономики.

Сегодня ни одно производство не может стабильно развиваться без странственного перемещения сырья, комплектующих, средств труда, готовой продукции и рабочей силы. Развитая транспортная система даёт возможность обеспечивать быстро, удобно и комфортно это перемещение, создавая объективные условия для непрерывного функционирования производства, комплексного и взаимосвязанного развития всех его секторов. Для поощрения экономического сотрудничества между странами Центральной Азии и близлежащими частями Закавказья и Южной Азии в 1997 году разработана международная Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества ЦАРЭС преследует цель упрощения и либерализации национальных торговых режимов, сокращения торговых барьеров и присоединения всех экономик ЦАРЭС к Всемирной торговой организации (ВТО). Разработана платформа, на которой все ее члены, присоединившиеся к ВТО, могут поделиться своим опытом с другими членами.

Программа ЦАРЭС объединила шесть многосторонних институтов-партнеров:

- Азиатский банк развития (АБР). АБР выполняет функции Секретариата ЦАРЭС.
- Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)
- Международный валютный фонд (МВФ)
- Исламский банк развития (IsDB)
- Программа развития ООН (ПРООН)
- Всемирный банк



Рис. 1. Прохожая часть моста

За эти годы с помощью программы ЦАРЭС в секторе транспорта реализовано 107 проектов вдоль 6 транспортных коридоров, построено или реабилитировано 4970 километров автомобильных и 3190 км железных дорог, при этом размер освоенных инвестиций составил 19,6 млрд. долл. В том числе, в Республике Таджикистане построено свыше 2000 километров автодорог; 240 единиц мостов; 214 километров железных дорог; свыше 31 километра автодорожных тоннелей и противолавийных галерей. В целом реализовано 44 проекта на общую сумму 1,4 млрд долл. США.

Одними из крупных и значимых проектов для РТ стали такие транспортные объекты как:

Реабилитация автодороги Душанбе-Кульма-гр. КНР, участок Душанбе-Дангара со строительством тоннеля Хатлон.

Общая протяжённость дороги составляет 136 км. Сложность строительства заключалась в устройстве тоннеля протяжённостью 4,450 км. Стоимость проекта составила 256,3 млн. долларов США. Основным инвестором выступил Эксимбанк КНР предоставив средства в размере – 243,5 млн долл. США.



Рис. 2. Портал тоннеля

Строительство дороги Душанбе- Турсунзода -граница Узбекистан общей протяжностью -57 км. Стоимость строительства составила -131,2 млн. дол. США. Основные средства предоставил Азиатский банк развития АБР- 120 млн. дол. США. Реабилитация автодорог Айни-Панджакент- граница Узбекистана с протяжённостью дороги -112,6 км. Стоимость строительства составила -115,3 млн. дол. США. Из этого вклад АБР- 100 млн. дол. США вклад Фонд ОПЕК – 14 млн. дол. США вклад правительство Республики Таджикистана -1,3 млн. дол. США



Рис. 3. Автомобильная дорога



Рис. 4. Автомобильная дорога и портал тоннеля

Реабилитация автодороги Душанбе-Чанак со строительством тоннеля Шахрисьон. Общая протяжённость дороги составляет 335,9 км. Протяжённость тоннеля составляет 5,253 км. Стоимость проекта обошлось 304,5 млн. долл. США. Из этого вклад Эксимбанка КНР – 289,7 млн долл. США вклад правительство РТ составило – 14,8 млн. США.

Для дальнейшего развития транспортных коридоров в Республике Таджикистан разработаны следующие задачи и направления действий путем:

- формирования и развития транзитных транспортных коридоров и
- обеспечения выхода на морские порты;
- приведения в соответствие с требованиями международных стандартов всех транспортных объектов, включая логистические центры с целью увеличения объемов перевозки грузов и пассажиров;
- строительства приграничных терминалов по современным
- международным требованиям;
- приобретения автотранспортных средств для международных перевозок;
- реализации инвестиционных проектов, которые позволят значительно уменьшить зависимость транзитных путей от одной страны и расширение возможностей страны по выходу на морские порты.

Реализация этих проектов предполагает активные внешние усилия Таджикистана по работе с торговыми партнерами в Центральной Азии и других соседних стран:

Создания не менее 4 приграничных транспортно-логистических центров (Нижний Пяндж, Турсунзаде, Худжанд и Хорог);

Строительства и реконструкции автодорог и мостов в соответствии с требованиями международных стандартов.

Проект помог повысить экономический уровень населения за счет снижения стоимости автомобильных перевозок и улучшение доступа к рынкам, и дал возможность расширить региональную торговлю и сотрудничество

путем реабилитации дороги, связывающей Республику Таджикистан с Китайской Народной Республикой. Реализация проекта повлекла за собой расширение торговли в Центральной Азии и увеличения экономического роста в Душанбе и Раштской долине. Он также внес вклад в создание и совершенствование устойчивых национальных и региональных дорожных сетей.

Реализация проекта позволила сократить транспортные расходы и будет в дальнейшем способствовать развитию региональной торговли и активному сотрудничеству между КНР, Таджикистаном и другими странами членами ЦАРЭС посредством улучшения состояния участков регионального дорожного коридора между Таджикистаном и другими странами ЦАРЭС.

Литература

1. Развитие дорожного строительства и транспорта в Таджикистане в годы независимости (1991-2016 гг.), Гафурова Г.А., Худжанд, 2019 г.

2. Развитие транспортной инфраструктуры в регионах республики Таджикистан: анализ и оценка состояния. Часть I, Бобоев К.О.

УДК 625.7

Автомобильные дороги Китая

Тан Дунян

Белорусский национальный технический университет, г. Минск
(Научный руководитель – Мытько Л.Р., ктн, доцент)

В Китае в 1949 году автомобильные дороги находились в крайне низком эксплуатационном состоянии. Общая протяженность пригодных для движения транспорта автомобильных дорог всей страны составляла всего 80,7 тыс. км, плотность дорог составляла всего 0,8 км/100 км². На начальном этапе создания КНР автомобильные дороги получили значительное развитие. В 1952 году протяженность автомобильных дорог составила 126,7 тыс. км. В конце 50-х годов, исходя из нужд экономического развития и освоения приграничных районов, в Китае началось масштабное строительство автомобильных дорог в приграничные и горные районы страны. В этот период были построены трассы Сычуань - Тибет, Цинхай – Тибет. В юго-восточных, прибрежных, северо-восточных и юго-западных районах страны были построены дороги для использования в оборонных целях. Протяженность дорог к 1959 году резко возросла и составила более 500 тыс. километров.