

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.

В 60-х годах заметно возросла протяженность дорог, имеющих дорожное покрытие. В середине 70-х годов в Китае началась техническое переоснащение трассы Цинхай - Тибет, которое было полностью завершено в 80-х годах. Была построена автомобильная дорога с асфальтобетонным покрытием на самой большой высоте над уровнем моря в мире. Вместе с развитием строительства автомобильных дорог, получило развитие и строительство автомобильных мостов. Была построена целая группа мостов, обладающих китайской спецификой: каменных арочных мостов, арочных мостов с двойным изгибом, железобетонных арочных мостов, а также разнообразных бетонных и балочных мостов с предварительным напряжением. За период с 1949 по 1978 годы протяженность автомобильных дорог страны продолжала расти стабильными темпами и к концу 1978 года составила 890 тыс. км, что в среднем составило увеличение протяженности дорог на 30 тыс. км в год. Плотность автомобильных дорог Китая достигла 9,3 км/100 км².

В дальнейшем экономика страны продолжала развиваться с высокой скоростью, что сопровождалось небывалым ростом потребности в автомобильных перевозках. В этот период в строительстве автомобильных дорог произошел исторический перелом: строительство дорог начало активно поддерживаться как центральным правительством, так и местными властями на всех его уровнях. Как говорилось тогда, «если мы хотим разбогатеть, нужно сначала строить дороги». Постепенно важность строительства автомобильных дорог стала общепризнанным фактом во всем обществе. На базе единого планирования, началось строительство дорожной инфраструктуры во всей стране.

В начале 80-х годов был принят и начал осуществляться план строительства сети государственных магистралей и системы национальных скоростных автомагистралей. Наряду с расширением масштабов строительства автомобильных дорог, первоочередной задачей стало повышение уровня качества выполнения работ. Быстрое развитие скоростных автомагистралей и прочих автомобильных дорог высокого класса коренным образом изменило некогда отсталую отрасль дорожного строительства. Финансовые средства на дорожное строительство были найдены с принятием Госсоветом в 1984 году решения о повышении размера сборов за обслуживание дорог, начале сбора дополнительных пошлин при покупке машины и разрешении введения сбора за проезд по шоссе высокого класса для возвращения кредита. Начиная с 1985 года, соответствующие законодательные акты обеспечили стабильный источник финансирования для дорожного строительства. К 1999 году общая протяженность автомобильных дорог страны составила 1 млн. 350 тыс. км, плотность дорог достигла 14,1 км/100 км², что в 1,5 раза больше по сравнению с показателями 1978 года. Значительно улучшилось

состояние автомобильных дорог, соединяющих основные города. Быстрыми темпами росла протяженность и качество уездных и сельских автомобильных дорог. В некоторых провинциях все автомобильные дороги имели асфальтные покрытия. Были построены автомобильные дороги между 100 % уездов, 98 % деревень и 89 % административных деревень.

Особого внимания заслуживает строительство скоростных автострад. В 1988 году была сдана в эксплуатацию первая скоростная автострада Китая Шанхай - Цзядин (протяженностью 18,5 км). Затем одна за другой построены скоростная автострада Шэньян- Далянь общей протяженностью 375 км и скоростная автострада Пекин – Тяньцзинь - Тангу общей протяженностью 143 км. К концу 1999 года, общая протяженность сданных в эксплуатацию скоростных автострад Китая уже достигла 11605 км. За 10 лет в строительстве скоростных автострад в Китае были достигнуты такие результаты, на которые у развитых стран уходило до 40 лет.

К концу 2008 года, общая протяженность автомобильных дорог в Китае достигла уже 3 730 тыс. км, в том числе протяженность скоростных автострад составила 60 300 км, шоссе первого класса – 54 200 км, шоссе второго класса – 285 200 км. Скоростные автомобильные дороги составляют около 11 % из общей протяженности всех дорог. Плотность дорог увеличилась с 0,8 км/100 км² в 1949 году до 39 км/100 км², что составляет увеличение в 46 раз по сравнению с 1949 годом. Общая протяженность сельских автомобильных дорог в стране составила 3 125 тыс. км, что в 4 раза больше показателей 1978 года.

Строительство скоростных автострад и прочих автомобильных дорог высокого класса повысило технический класс дорожного строительства в Китае, позволило уйти от отсталого состояния в отрасли дорожного строительства, и вместе с этим значительно сократило разрыв между Китаем и развитыми странами.