

служивание такого моста. Важным является и тот факт, что при изготовлении используется более чем 80% переработанного материала, а также на 100% возможно повторное использование. Использование алюминия идеально подходит при желании создания необходимого эстетического вида моста. Также нужно отметить тот факт, что температура плавления алюминия составляет 660°C, что указывает на то, что данный металл не горит и не выделяет токсичных газов.



Рисунок 2 – Алюминиевый пешеходный мост

Итак, можно сказать, что данный материал идеален для строительства малых мостов, для которых важным является лёгкость конструкции, надёжность, функциональность и внешний вид.

УДК 625.84; 69.054

**АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ВЛОЖЕНИЙ КИТАЯ
В СОЗДАНИЕ СЕТИ НАЦИОНАЛЬНЫХ СКОРОСТНЫХ
АВТОМАГИСТРАЛЕЙ**

Бань Цинхуа, магистрант

Брестский государственный технический университет

E-mail: ofig@bstu.by

Abstract. *Researches are devoted to the analysis of dynamics of investment investments of China in creation of a network of national high-speed highways. It is noted that for the next years decrease in investments, especially in the central part of China is characteristic. For the western provinces where a dense population, investments were reduced slightly.*

В 1996 г. центральным правительством Китая была объявлена долгосрочная, на четверть века вперед, программа строительства национальной системы скоростных автомобильных дорог. На первом этапе (1996-2003 гг.) предусматривалось строительство 17 тыс. км высокоскоростных автодорог, на втором (2004-2010 гг.) - еще 18 тыс. км. К 2020 г. общая сеть высокоскоростных магистралей, по плану, должна соединить все крупные города с населением более 200 тыс. жителей. При таких темпах строительства обычные типографские дорожные атласы ежегодно теряют свою актуальность. К 2030 г. сеть скоростных дорог должна достичь 120 000 км, а к 2050 г. – 175 000 км.

Общенациональная программа China Expressway предполагает создание сети платных автомагистралей, охватывающих регион с населением в миллиард человек.

Проблема инвестиций сегодня как никогда остра, что обусловлено мировым экономическим кризисом.

Так если в 2005-2010 годах в Китае годовые инвестиции на создание сети национальных скоростных автомагистралей составили 17-18 млрд. \$ США, то уже с 2010 г.

ежегодные инвестиции оцениваются приблизительно в 12 млрд. \$ США. За последние три года суммы инвестиций в автодороги и водные пути отражены в таблице 1.

Таблица 1 – Инвестиции Китая в автомобильные дороги, трлн. юаней

Годы	2012	2013	2014
Сумма инвестиций, трлн. юаней	1,447	1,43	1,53

В 2010 г. в Китае было построено 8,3 тыс. км новых платных скоростных автомагистралей, в 2013 г. ввели еще 6 тыс. км платных скоростных автодорог и довели их общую протяженность почти до 60 тыс. км.

В 2014 году инвестиции в строительство автомобильных дорог в Китае увеличились на 6,99% по сравнению с 2013 годом – до 1,53 трлн. юаней (250 млрд. долларов). В 2013 году инвестиции в строительство автодорог составили 1,43 трлн. юаней, что на 1,2% меньше по сравнению с 2012 годом.

К концу 2014 года было сдано в эксплуатацию в общей сложности 8,26 тыс. км скоростных автодорог, а также реконструировано и расширено 339 км таких же трасс. Кроме этого построено, реконструировано и расширено 28,6 тыс. км автодорожных магистралей государственного и провинциального значения, а также 210 тыс. км сельских автодорог.

Объем инвестиций в дорожную отрасль Китая за 2013 г. составил 17135 млрд. юаней, рост составил 6,58%.

За 2013 г. инвестиции в строительство дорог в восточной, центральной и западной части Китая составили 3747,5 млрд. юаней, 3031,64 млрд. юаней и 4692,57 млрд. юаней соответственно. Рост в восточной и западной составил 3,16% и 2,06% соответственно. В центральной части объем инвестиций снизился на 4,63%.

Эти инвестиции позволили в западной части Китая значительно увеличить скорость движения транспортных потоков на дорогах по сравнению с восточной и центральной частями.

Стоит также отметить и уверенный рост инвестиций в основной капитал в дорожно-транспортной сфере.

Если за 2011-2012 гг. наблюдался небольшой, но стабильный рост инвестиций в основной капитал, то показатели за 2014 г. ежемесячно уступают соответствующим месяцам 2013 г.

Следует также отметить, что в начале 2015 г. объем инвестиций резко сократился по всей территории Китая. Такая же ситуация была характерна и в центральной части Китая в начале 2014 г.

Стоит отметить, что наибольшее количество инвестиций осуществляется на западе, что связано с большей плотностью населения в этом регионе.