

Секція 3. АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ І ТЕХНІЧНИХ

СУЧАСНИЙ СТАН АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ МАРОККО

Азізе Бадре-Еддіне (Марокко)

Науковий керівник – доцент, к. психол. н. Моргунова Н.С.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Харків, Україна

З давніх-давен в Африці існували різні каравані шляхи, що перетинають увесь континент. Вони використовувалися для торгівлі, паломництва, наукових відкриттів та військових вторгнень. На зміну повільним в'ючним тваринам і гужовим візкам у ХХ столітті з'явилися швидкісні автомобілі, для яких колишні ґрунтові дороги та стежки, з важким подоланням численних річок і гір, що зустрічаються на шляху, стали малоприсадибними. Не менш важливим стимулом для розвитку автодоріг в Марокко стало й те, що дорожня інфраструктура стимулює торгівлю і, таким чином, знижує бідність, а також приносить користь охороні здоров'я та освіті, оскільки дозволяє поширювати медичні та освітні послуги у раніше недоступних районах.

Сьогодні Марокко має найкращу в Африці (після ПАР) розвинену мережу автошляхів. Майже всі міста Марокко з'єднані якісними сучасними дорогами. Через Марокко проходить і найбільша транс-африканська автомобільна дорога (англ. Trans-African Highway network) Каїр-Дакар – захід-

схід (8636 км). Загальна протяжність автошляхів зараз становить понад 58 395 км, з них 41 тис. км – автошляхи з твердим покриттям та понад 1500 км – швидкісні платні автодороги. Це 75 місце серед 224 країн світу [1]. Для порівняння, на 1973 рік загальна протяжність автошляхів становила 51 тис. км, з них 21 тис. – автошляхи з твердим покриттям, швидкісних платних доріг не існувало.

На території Марокко функціонує мережа швидкісних платних автошляхів (1785 км в 2016): А1 Рабат – Сафі (фр. Autoroute Rabat - Safi; 313 км), А2 Рабат – Ужда (фр. Autoroute Rabat - Oujda; 496 км), А3 Касабланка – Агадір (фр. Autoroute Casablanca - Agadir; 429 км), А4 Беррешід – Бені-Меллаль (фр. Autoroute Berrechid - Beni Mellal; 174 км), А5 Танжер-Мед – Рабат (фр. Autoroute Tanger Med - Rabat; 308 км), А7 Фнідк – Тетуан (фр. Autoroute Fnideq - Tetouan; 28 км).

Близьке до завершення будівництво автомагістралі Тизніт-Дахла. Загальний обсяг виконання робіт на 1 січня 2024 року перевищив 90%: роботи повністю завершені на понад 900 км. Усього швидкісна автомагістраль Тизніт-Дахла протягнеться на 1055 км. Крім якісного автопокриття на цієї автомагістралі збудовано 12 основних споруд (мости, віадуки, шляхопроводи тощо). Автомагістраль має покращити транспортне сполучення між Дахлою та іншими регіонами Марокко, сприяючи економічному розвитку південних провінцій країни.

Щільність дорожньої мережі Марокко (відношення довжини всієї дорожньої мережі до площі країни) – 14,1 км на 100 км². Для порівняння – в Україні цей показник складає 28,1 (дані на 2014 рік) [4]. За проказником якості доріг World Economic Forum оцінює дороги Марокко 4,7 балів (від 1 до 7) (2019 рік), тоді як дороги України отримали оцінку 3 бали [2]. Якість дорожнього полотна в Марокко відмінна, навіть якщо це забута всіма гірська ущелина, її серпантинний шлях матиме покриття високого рівня міцності та розмітку.

Але дороги в Марокко і сьогодні ще можуть відрізнятися за якістю та станом в залежності від регіону. У великих містах та на основних автомагістралях дороги гарної якості. Однак у віддалених, гірських та пустельних районах дорожні умови можуть бути менш оптимальними. Автомагістралі – це основні дороги, що з'єднують великі міста, мають гарне дорожнє покриття та забезпечують комфортну подорож. Міські дороги у великих містах, таких як Касабланка, Рабат та Марракеш, мають тверде покриття, однак в історичних частинах міст вузькі вулички можуть бути вимощені каменем. У віддалених сільських районах дороги можуть бути ґрунтовими та нерівними. Особливо це актуально в гірських районах та пустелі. У пустельних регіонах, таких як Сахара, дороги можуть бути піщаними або гравійними. У гірських районах, таких як Атлаські гори, дороги можуть бути вузькими, звивистими і не завжди в ідеальному стані. Але пейзаж, що відкривається звідси, переважає всі незручності від шляху. Наприклад, дорога в ущелинах Дадес (Dadès Gorges), що входить у десятку найкрасивіших доріг світу, відома своїми крутими поворотами, неперевершеними краєвидами та смертельною небезпекою.

У Марокко правосторонній рух (кермо ліворуч). Розмітка доріг має міжнародне маркування, дорожні покажчики зазвичай написані французькою та арабською. Світлофори на дорогах є виключно у великих містах, і тому тільки там можна побачити дорожні пробки-затори. Решта маршрутів по всій країні наповнена круговими розв'язками. Уздовж доріг часто пасуться величезні отари овець. На самих дорогах можна зустріти безліч мотоциклів, гужових возів із осликами, вершників, а в пустелі – верблюдів.

У Марокко будь-яке порушення правил дорожнього руху карається поліцейськими. Ремені безпеки є обов'язковими. ПДР місцеві водії дотримуються своєрідно: у містах вони практично не визнають правил, особливо щодо черги проїзду та обмежень швидкості. При цьому дорожній рух постійно порушує натовп пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів, возів і

навіть тварин, тому над дорогами весь час «висить» рев клаксонів. А в провінційних районах, навпаки, багато хто виявляє зайву ввічливість на дорозі. На роздоріжжі якогось гірського шосе два автомобілісти можуть довгий час умовляти один одного проїхати першим. Слід уникати руху вночі, тому що периферійні дороги погано освітлені.

Водіння автомобіля в гірських районах Атласу досить непросто – дороги хоч і перебувають у доброму стані, але досить вузькі та звивисті. У містах, особливо в їхніх історичних районах, керувати машиною вкрай важко – вулиці старих кварталів практично «непрохідні» для сучасних автомобілів. Особливу обережність слід виявляти і в пустельних районах, через часті утворення піщаних бур.

Перед дорожнім будівництвом Марокко ще стоїть немало завдань. Наприклад, дуже важливим є зміцнення гірських схилів і покриття їх сіткою для того, щоб камені не падали на проїжджаючі машини.

Король та уряд Марокко вкладає великі гроші у розвиток дорожньої мережі країни, розуміючи, що країна має стратегічне місце на кордоні Європи та Африки та є туристичною точкою тяжіння. Зараз уряди Марокко та Іспанії обговорюють будівництво підводного тунелю, який повинен з'єднати Європу та Африку. Сподіваємося, що ці плани будуть реалізовані!

Список джерел:

1. Список країн за загальною довжиною автошляхів. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD_%D0%B7%D0%B0_%D0%B7%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%8E_%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D1%8E_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%88%D0%BB%D1%8F%D1%85%D1%96%D0%B2
2. Arnold G., Weiß R. Strategic Highways of Africa. London : Julian Friedman, 2007.
3. Business and economic data for 200 countries. URL: https://theglobaleconomy.com/Morocco/roads_quality/
4. Detailed road map of Morocco. URL: <https://www.maps-of-the-world.org/africa/morocco/detailed-road-map-of-morocco>