

## Развитие транспортной инфраструктуры в Джакарте в постсухартовский период

Научный руководитель – Ефимова Лариса Михайловна

*Каеш Олег Вадимович*

*Студент (бакалавр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Институт стран Азии и Африки, Москва, Россия  
*E-mail: kkrabcore@gmail.com*

Столица Индонезии, Джакарта, является центром политической и экономической жизни страны, а также одним из наиболее крупных центров экономической активности в Юго-Восточной Азии. В течение всего XX в. и вплоть до сегодняшнего дня Джакарта была и остается самым динамично развивающимся районом Индонезии. Численность жителей столицы, по оценкам на 2015 г., составляет более 10 млн (30 млн включая население агломераций) или 11% от общей численности населения страны (250 млн). Хотя Особый столичный округ Джакарта и является ключевым регионом, развитие которого напрямую влияет на развитие всей Индонезии, он до сих пор остается одним из наименее эффективных мегаполисов в мире, главная проблема которого связана с неразвитостью транспортной инфраструктуры. Ежегодные убытки от транспортных издержек суммарно составляют миллиарды долларов. Целью данного доклада является рассмотрение методов преодоления транспортных проблем на современном этапе, а именно в постсухартовский период как в Джакарте, так и в городах сателлитах, уже ставших неотъемлемой его частью в рамках «Большой Джакарты».

Прежде чем перейти к предметному рассмотрению проблемы транспортной ситуации в Джакарте, необходимо сказать несколько слов о причинах выбора заявленного периода. В первую очередь это связано с политическими изменениями, а именно с отставкой президента Индонезии Сухарто и крушением его режима Нового порядка (1967-1998). Демократизация политической жизни страны, которая в первую очередь выразилась в децентрализации административного управления и в перераспределении полномочий и финансовых потоков в пользу регионов, стала отправной точкой нового этапа национального строительства, которое инспирировалось уже не центральным правительством, находящимся в Джакарте, а при большем участии местных властей, ориентируясь на нужды населения и потенциального электората в своих регионах. Политические события 1998 г. радикально сказались и на будущем урбанистическом развитии Джакарты. [3]

По состоянию на 2015 г. в Джакарте проживало чуть более 10 млн человек. Общая протяженность дорог составляла 6000 км. Количество зарегистрированного личного транспорта - более 16 млн единиц, из которых 75% - это двухколесные моторные средства передвижения. Средний ежегодный прирост автотранспорта находился на уровне 10% за период с 2010 по 2014 гг., в то время как общий прирост новых дорог за тот же период составил не более 0.01% (около 50 км). Транспортная ситуация усугубляется ежедневной миграцией из приграничных к столице районов (в основном из городов сателлитов «Большой Джакарты»), которая составляет более миллиона человек: если ночью в Джакарте находится около 10 млн, то днем число людей возрастает до 11 млн. Весь существующий общественный транспорт в столичном регионе способен ежедневно перевозить лишь 3,5 млн человек, или чуть более 30% от общей численности населения. Общественный транспорт, функционирующий вне зависимости от загруженности дорог в пиковые часы,

способен перевозить чуть более 400 тыс. человек ежедневно или же около 4% от общей численности населения столицы. [1]

Исходя из приведенных данных можно сделать вывод о том, что транспортная ситуация в городе с каждым годом становится все более критичной. Правительство Джакарты в течение последних 20 лет стремится осуществить всевозможные меры по недопущению транспортного коллапса, в частности им предпринимаются следующие шаги:

1) Строительство легкорельсовой транспортной системы, генеральный план которой был утвержден в сентябре 2015 г. Реализация проекта разделена на несколько этапов. Первый включает в себя строительство 2 линий и 18 станций общей протяженности 41 км, соединяющих 2 города сателлита - Богор и Бекаси. Данный этап должен был быть реализован к лету 2018 г., под проведение Азиатских игр - 2018, однако из-за проблем с финансированием завершение первого этапа строительства перенесено на весну 2019 г. Второй-четвертый этапы строительства планируется завершить в рамках развития путей сообщения на период 2019-2025 гг. В общем проект легкорельсовой транспортной системы включает в себя строительство 4 линий и 41 станции общей протяженностью более 130 км.

2) Строительство метрополитена, генеральный план которого был утвержден в 2013 г. Данный проект также разделен на 2 этапа. Первая фаза проекта включает в себя строительство 13 станций протяженностью чуть более 15 км от южной части Джакарты (Lebak Bulus) до «Отеля Индонезия» (Bunderan HI), дублируя наиболее загруженную магистраль Джакарты. Вторая очередь проекта включает в себя строительство еще 8 станций, протяженностью около 8 км от «Отеля Индонезия» до северного побережья Джакарты (Bunderan HI - Кр. Bandan). Окончание строительства запланировано на февраль 2019 г. К 2025 г. планируется запуск второй линии метро, которая будет связывать восточную и западную части «Большой Джакарты» общей протяженностью 87 км.

3) Развитие сети пригородных электричек в районе «Большой Джакарты». Почти столетие назад (Ещё в 1925 г.) колониальная администрация города реализовала строительство первой ветки пригородных поездов. К 2015 г. общая протяженность линий составила 130 км. Данная система соединяет все регионы «Большой Джакарты» воедино. Ежедневный пассажиропоток достигает 750 тыс. человек. По статистике, с 2010 по 2015 гг. ежегодное количество пассажиров увеличилось на 60% (с 154 млн до 253 млн) путем введения в эксплуатацию новых составов и сокращения временных интервалов между поездами.

4) Развитие автобусного сообщения по выделенным полосам. Данная транспортная система работает с 2004 г. и активно развивается в условиях отсутствия доступных альтернатив. По итогам 2014 г. насчитывалось более 650 автобусов, а ежедневный пассажиропоток составил чуть более 300 тыс. человек. [2]

По стратегии правительства Джакарты вышеперечисленные транспортные проекты будут совмещены в единую систему. Это позволит частично решить существующие дорожные проблемы и создаст возможности для дальнейшего расширения сети общественного транспорта, что позитивно скажется на всех сферах жизни столицы Индонезии.

### Источники и литература

- 1) Berita Resmi Statistik BPS DKI Jakarta. Komuter DKI Jakarta Tahun 2014. Джакарта, 2015.
- 2) Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. Statistik Transportasi DKI Jakarta 2014. Джакарта, 2015.

- 3) Silver C. Planning the megacity: Jakarta in the twentieth century. NY, 2008.