

Секция «География»

Влияние государственных границ на развитие транспорта стран Латинской Америки

Дубовик Василий Олегович

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический факультет, Москва, Россия

E-mail: duvasol@bk.ru

Транспорт является основной трансграничного взаимодействия. Благодаря ему осуществляются межстрановые торговые и миграционные потоки. Увеличение их объема приводит к преобразованию редконаселенных периферий национальных государств в стратегически важные территории, через которые осуществляется постоянно растущее и диверсифицирующееся трансграничное взаимодействие, напрямую зависящее от уровня развития транспортной инфраструктуры и от особенностей контроля на пограничных переходах.

В торговле между сопредельными странами Латинской Америки преобладает автотдорожный и морской виды транспорта. Последний доминирует во внешней торговле Перу с соседями. По морю также осуществляется торговля Бразилии со странами, граничащими с ней с севера. Наибольшее развитие в рамках внешнеторговой деятельности между сопредельными странами автотдорожный транспорт получил на юге Южной Америки, и, особенно, в границах Меркосур, а также для внешней торговли Мексики и США. Динамика изменения соотношения различных видов транспорта в международных региональных перевозках грузов представлена на ряде тематических карт.

В исследовании осуществляется анализ топологических особенностей региональных транспортных сетей с использованием методов теории графов, вычислением показателей уровня связности графа, загруженности сети, плотности разветвлений в ней. В результате этого анализа определяются наиболее уязвимые для трансграничных перевозок звенья транспортных сетей региона.

Особое внимание в работе уделяется изучению влияния государственных границ на автотдорожный транспорт в регионе. Оно выражается, прежде всего, в фильтрующих и барьерных функциях пограничных переходов, которые анализируются путем оценки объемов грузоперевозок, доли порожнего транспорта, проходящего через них, а также определения среднего времени задержки грузов на границе. К основным ее причинам можно отнести необходимость оформления предусмотренной документации, несогласованность времени работы различных служб на государственной границе и требования разгрузки товара. В ходе работы были оценены доля грузов, подвергающихся разгрузке на границе, а также были выделены 6 основных типов их причин: нормативный, превентивный, вынуждающий, операционный, коммерческий и таможенный.

Отдельно в исследовании изучается влияние пограничных переходов на государственной границе Уругвая на автотдорожный транспорт стран Меркосур. Несмотря на небольшой размер территории по сравнению со своими соседями, через государственные границы Уругвая проходят значительные объемы грузов, в том числе и транзитных. Проницаемость границ этой страны влияет как на географию, так и на объемы внешнеторговых потоков между странами Меркосур.

Литература

1. Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск – Москва, 2005
2. Хараре Ф. Теория графов. М., 2003
3. Coelho Albuquerque J.L. Fronteiras em movimento e identidades nacionais: A imigração brasileira no Paraguai. Fortaleza, 2005
4. Conato D. Fronteras de tierra y de mar: de áreas conflictivas a espacios de colaboración e integración centroamericana // Rhi-Sausi J.L., Conato D. Cooperación Transfronteriza e integración en América Latina: La experiencia del proyecto Fronteras Abiertas. Roma, 2010
5. Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur (DITIAS) Transporte Carretero (Mercosur y Chile) // Asociación Latinoamericana de Integración. Montevideo, 2000
6. Facilitación del transporte en los pasos de frontera // Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana. Buenos Aires, 2008
7. Foucher M. Fronts et frontières : un tour du monde géopolitique. Paris, 1988
8. Sistema de Informaciones de Comercio Exterior // Asociación Latinoamericana de Integración. Montevideo, 2009