
В.А.Мацур

Трансграничные связи Аргентины и Чили

Современное состояние и перспективы развития

В свете обширной истории развития интеграционных процессов в Латинской Америке несомненный научный интерес представляет изучение их пространственных проекций в виде эволюции характера и динамики местных форм трансграничных связей. На примере Аргентины и Чили автор изучил трансграничное взаимодействие как на уровне крупных институтов власти и бизнеса, так и на низовом уровне, т.е. на уровне местного населения. Результаты исследования объясняют усилившуюся концентрацию трансграничных связей на главных осях взаимодействия двух стран.

Ключевые слова: трансграничные связи, граница, интеграция, транспортный коридор.

В связи с глобальной интенсификацией интеграционных процессов в ряде стран при одновременном их стремлении к сохранению национального суверенитета актуальной становится задача изучения государственных границ, их функций, влияния, оказываемого на прилегающее пространство. На самых продвинутых стадиях интеграции активно реализуются проекты по созданию трансграничных регионов в целях достижения высоких темпов регионального развития и повышения конкурентоспособности местных производителей. Показательным примером подобных проектов стали так называемые трансграничные еврорегионы Европейского союза (ЕС)¹.

В этом ключе особый интерес вызывают перспективы трансграничного взаимодействия стран Южного конуса как наиболее экономически развитых в Южной Америке. В качестве объекта эмпирического анализа было выбрано трансграничное взаимодействие Аргентины и Чили, в том числе по следующим причинам. Во-первых, их общая граница — третья по протяженности в мире, меридианально пересекающая широкий спектр природных и культурных ландшафтов. Во-вторых, до настоящего времени в русскоязычной научной литературе, как, впрочем, и в мировой, не было комплексного исследования трансграничных связей ни Аргентины, ни Чили,

¹ Владимир Александрович Мацур — студент 4 курса кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета МГУ им. М.В.Ломоносова (m1434@yandex.ru).

а также пространственных закономерностей в их распределении. Огромный потенциал исследования дополняется также углублением интеграционных процессов в рамках Общего рынка стран Южного конуса (Mercado Común del Sur, Mercosur), происходящим в субрегионе с 1960-х годов и влекущим за собой интенсификацию уже существующих связей. В-третьих, Чили и Аргентина, как известно, отличаются (по крайней мере, до недавних пор отличались) диаметрально противоположными подходами к экономической и внешнеторговой политике. Первая стремилась к максимальной открытости не только по отношению к соседям по региону, но и прилагала значительные усилия к участию в различных форматах сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) (как на двухсторонней, так и на многосторонней основе). Вторая же, напротив, сохраняла преференциальный, протекционистский характер торговой интеграции в рамках Mercosur.

МЕТОДИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

В первую очередь следует различить понятия «трансграничный» и «транснациональный». Рассмотрим эту разницу на примере трансграничных и транснациональных регионов — наиболее ярких и эффективных пространственных форм реализации трансграничной функции, для которых определяющую роль играет именно государственная граница. В первом случае трансграничным регионом формально будет считаться территория, непосредственно примыкающая к границе между двумя (и более) странами, и граница будет играть именно системообразующую роль. В случае транснациональных регионов, формирующихся при тесном взаимодействии государств или их объединении по какому-либо существенному признаку, граница будет выполнять собственно барьерно-контактную функцию, т.е. определять внешнюю конфигурацию этого территориального образования². Соответственно, сами трансграничные связи, являющиеся предметом данного исследования, могут определяться как совокупность межтерриториальных отношений, выражающихся в передвижении людей, капитала, товаров, а также любого рода деятельности через линию границы.

Исходя из данных соображений, автор ограничивает объект исследования только приграничными административно-территориальными единицами обеих стран. Относительная соизмеримость округов Чили и провинций Аргентины по базовым параметрам, таким как площадь и, прежде всего, численность населения, позволяет провести региональный анализ трансграничного взаимодействия двух государств.

Существует ряд подходов к изучению границ и прилегающего пространства. Один из вариантов систематизации всего их многообразия представлен в работе видного российского политического географа Владимира Александровича Колосова «Теоретическая лимология: новые подходы»³. Среди прочих автор выделяет такие подходы, как экополитический, в рамках которого ставится задача освоения и консервации уникальных трансграничных природных объектов (речные бассейны, лесные и горные массивы и т.п.); «миросистемно-идентичностный», исследующий границы с точки зрения иерархии территориальной идентичности и ее взаимодействия с существующими границами; более масштабный — так называемый ПВП-подход (политика — восприятие — практика), изучающий зависимо-

сти между политикой, регулирующей проницаемость границы и скорости трансграничного регионообразования, и локальной идентичностью местного населения. Каждый из упомянутых и иных подходов преследует сравнительно узкую цель, не претендуя на комплексность и универсальность. Изучение границы и, как следствие, приграничного пространства — процесс, зависящий от качественных и количественных свойств данных объектов.

По этой причине в данном исследовании для анализа трансграничного взаимодействия Аргентины и Чили связи, возникшие между ними, были структурированы по принципу сочетания *масштаба*, то есть территориального охвата взаимодействия, и *функции* — деятельности, охватывающей конкретную территорию. Подобная методика может быть одним из инструментов территориального планирования и регионального управления в их трансграничном проявлении. Если территориальное масштабирование не вызывает особых затруднений, «ранжируя» территорию на макро-, мезо- и микроуровни согласно административно-территориальному делению страны или группы стран, то функциональная дифференциация трансграничных связей весьма затруднительна, ведь значимое детерминирующее воздействие на нее оказывают так называемые лимитирующие факторы, обладающие определенным набором характерных черт, аналогично собственно границе. В зависимости от политических и институциональных устоев, царящих на той или иной территории, в определенный промежуток времени трансграничные связи могут проявляться в виде массовых миграционных потоков (например, вынужденные миграции из-за боевых действий, голода и др.). В иных случаях эти связи могут быть представлены движением капитала (денежные переводы, маятниковые миграции на заработки, за покупками и др.).

Неслучайно в структурировании связей принцип пространственного охвата, т.е. масштаб, указан прежде функционального. Ведь при изучении трансграничного взаимодействия Аргентины и Чили функция связей была также подвержена масштабированию, т.е. объекты связи были структурированы согласно своему таксономическому положению. Существует межрегиональное сотрудничество на уровне региональных администраций и крупных частных инвесторов, заинтересованных в нем; однако есть и банальные родственные отношения, к примеру, индейцев мапуче (арауканов), расселенных по обеим сторонам границы. Оба примера соответствуют абстрактному пониманию термина «трансграничное взаимодействие», при этом движение капитала посредством частного и государственного инвестирования и денежных переводов аргентинцев, работающих в Чили, функционально схожи. Но масштаб операций в рамках одной функции в корне различен, что делает необходимым рассмотрение этих двух параметров в неразрывном сочетании.

Для упрощения процесса исследования и его последующего восприятия набор трансграничных связей во всем многообразии полимасштабных функций был разделен на две крупные категории: «низовые» (соответствующие термину «низовой уровень» американского социолога-теоретика Талкотта Парсонса, использованному в его знаменитой пирамиде управления) и «верховые» — как лексически верное противопоставление первым. «Низовые» связи в таком случае будут соответствовать низшим субъектам трансграничного взаимодействия (частным лицам, общественности), а «верховые» — государственным структурам, регионам и крупному бизнесу. Такой подход содержит значительные, порою грубые допущения, однако

позволяет комплексно охарактеризовать текущее состояние и тенденции к развитию трансграничного взаимодействия между странами, что зачастую более необходимо, чем глубинное, узконаправленное исследование.

ХОД ИССЛЕДОВАНИЯ

Инфраструктура. Любого рода трансграничные связи в предложенном выше значении возникают и функционируют при наличии двух элементов: границы, благодаря которой связи приобретают собственно трансграничный характер, и каналов связи, по которым они осуществляются. Отметим, что сразу приходящая на ум транспортная инфраструктура отнюдь не всегда является подобным каналом связи и напротив может служить и средством делимитации, фильтрации и, в конечном счете, ликвидации трансграничных связей. Минимизация транспортных издержек посредством строительства новых автомагистралей, связывающих приграничную периферию с центром, политический фактор, регулирующий использование трансграничных коридоров, — каждый из этих факторов можно рассматривать как лимитирующий для формирования трансграничных связей.

Для аргентино-чилийской границы в целом характерно соответствие природного барьера с государственной границей — ее консеквентность в терминологии российского политико-географа, эксперта по проблемам регионального развития Ростислава Феликсовича Туровского⁴. Граница на большем протяжении совпадает с водоразделом, проходящим по Главной Кордильере Анд. Агроклиматические условия принципиально различаются по обе стороны границы: так, на Юге Чили климат влажный, когда на противоположной стороне границы он засушливый континентальный. Природные ландшафты в данном регионе асимметричны относительно границы. Однако в крайнем северном и южном участках границы, где она имеет четко геометрический рисунок (Пуна, Южная Патагония и о-в Огненная земля), ландшафты по обе ее стороны не сильно изменяются по причине более позднего антропологического освоения территории.

Важность физико-географического фактора в функционировании трансграничных связей между Аргентиной и Чили подтверждается распространением полноценных пограничных переходов (и, как следствие, трансграничных коридоров) на всем протяжении границы (5308 км). Под полноценным пограничным переходом понимается асфальтированный переезд, оборудованный КПП и пригодный к использованию общественным транспортом. С помощью расчета транспортной проницаемости границы (отношения числа пересечений границы к ее длине) было получено среднее расстояние между полноценными автодорожными пограничными переходами, составившее 408,3 км! При этом ряд провинций Аргентины и регионов Чили, находясь в физическом контакте друг с другом, не связаны транспортной системой. Примечательно, что из 17 полноценных пограничных переходов только 4 проходят непосредственно через Главную Кордильеру Анд, в том числе и самый загруженный коридор «Сантьяго — Мендоса». В то же время большая часть (11) таких переходов консолидируется на юге аргентино-чилийского трансграничья, где перепад высот Анд ниже, либо (в случае Крайнего Юга) ландшафты относительно границы симметричны⁵.

«ВЕРХОВЫЕ» СВЯЗИ

Наиболее репрезентативным показателем экономической составляющей данного типа связей мог бы стать товарооборот между регионами Аргентины и Чили, но использование его в ходе исследования затруднено по двум основным причинам. Во-первых, характер границы и трансграничных коридоров (переездов) строго локализует все потенциально возможные векторы товарных потоков между двумя странами. Из-за неравномерности распределения таможенных объектов, даже при соответствии пунктов отправления и доставки каких-либо грузов между физически граничащими регионами, велика вероятность того, что таможенное оформление грузов и, следовательно, статистический учет будут происходить не на территории этих регионов. Во-вторых, в случае исследуемой пары государств товарные потоки из граничащих регионов в целях рентабельности и оптимизации транспортных издержек зачастую направлены в крупные логистические терминалы и дистрибьюторские центры, приуроченные к региональным и надрегиональным центрам.

Исходя из вышеперечисленных факторов, следует критически относиться к использованию понятия «региональный импорт», особенно при отсутствии дифференциации его составляющих по субъектам-экспортерам в статистических данных обеих стран. Таким образом, при исследовании товарооборота провинций Аргентины и регионов Чили как одной из форм трансграничных связей между ними важны экспортный потенциал взаимодействующих регионов и идентификация основных коридоров реализации данного экспорта.

Начиная с 2012 г. отмечается падение объемов аргентинского экспорта в Чили, что связано со структурным экономическим кризисом, охватившим Аргентину и приведшим к девальвации песо на 40% в 2014 г. Дополнительным фактором снижения экспорта стало масштабное сокращение поставок углеводородов из провинций Сальта, Неукен и Рио-Негро в Чили, при том, что данный продукт играл ведущую роль в товарной структуре взаимной торговли.

Регионы Чили меньше зависят от поставок в соседнюю страну, поэтому объемы чилийского экспорта в Аргентину стабильны. Данная тенденция обуславливается тем, что в приграничных регионах Чили размещены крупнейшие экспортно ориентированные агломерации, нацеленные на поставки, прежде всего, в страны АТР. Структура чилийских региональных поставок в Аргентину зависит от специализации конкретной территории. Так, Юг Чили закономерно экспортирует в Аргентину древесину и продукцию целлюлозно-бумажной промышленности, а крупные промышленные центры Центрального Чили, относящиеся к крупным агломерациям (регионы Сантьяго, Вальпараисо), поставляют в Аргентину продукты нефтехимической промышленности⁶. При этом, как указывалось ранее, экспорт данной продукции вовсе необязательно направляется непосредственно в приграничные провинции Аргентины. В то же время в Аргентине, несмотря на снижение экспорта основных нефте- и газодобывающих провинций, можно найти и положительные примеры торгового взаимодействия с западным соседом, в частности, в провинциях макрорегиона Новое Куйо, наращиваются поставки пищевой и сельскохозяйственной продукции⁷.

Таким образом, сокращение трансграничных (в некоторых случаях транснациональных) связей в территориальном разделении труда обнажи-

ло «верховые» связи между конкретными регионами Аргентины и Чили, до этого сокрытые мощной «завесой» нефтяных или газовых потоков. Поэтому в силу ограниченности инфраструктурной составляющей в «верховых» связях (и «низовых» тоже) становится актуальным исследование непосредственно этих точек трансграничного взаимодействия, именуемых в местной научной литературе «коридорами».

Абстрагируясь от территориальной структуры рассматриваемого пространства, заметим, что каждый из подобных «коридоров» теоретически может служить каналом связи между государствами Mercosur и АТР. В целях реализации данного стратегического потенциала на уровнях стран и наднациональных организаций разрабатываются различные проекты, позволяющие обеспечить постоянную связь между тихоокеанскими и атлантическими портами Южной Америки. Общее название для всех этих проектов — «Corredor Bioceánico», т.е. «биокеанический коридор». Идея данных проектов отнюдь не нова и не принадлежит исключительно Аргентине и Чили. Несмотря на то, что трансандийские магистрали (в том числе железная дорога Сантьяго — Мендоса, открытая в 1910 г.) успешно функционировали с начала XX в., их не принято рассматривать как полноценные биокеанические коридоры, так как они не подчинены единым структурам управления, не имеют общих технических стандартов, а также в полной мере не выполняют интеграционную функцию⁸. В данном случае биокеанические коридоры соответствуют привычному для европейской транспортной отрасли термину «международный транспортный коридор», где он рассматривается как высокотехнологическая транспортная система, концентрирующая транспортные потоки на генеральных (узловых) направлениях.

Впервые о «биокеанических коридорах» стали говорить в 1990 г., однако сам термин был использован только в 2000 г. на саммите глав южноамериканских стран, проходившем в Бразилиа. Именно тогда была предложена Инициатива интеграции региональной инфраструктуры Южной Америки (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA). В 2009 г. на базе Союза южноамериканских наций (Unión de Naciones Suramericanas, Unasur) был учрежден Совет по инфраструктуре и планированию (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, Cosiplan). Задачи данной организации включают в себя региональную интеграцию инфраструктуры и коммуникаций во всей Южной Америке⁹. Одним из рабочих пунктов этой программы стали именно «биокеанические коридоры».

Из 12 предложенных проектов к взаимодействию Аргентины и Чили относятся только два: Коридор Тропика Козерога и Центральный биокеанический. Интересно, что относительно границы Аргентины и Чили, каждый из них совпадает с уже некогда или поныне существующими автомобильными переездами и железнодорожными линиями, соединяющими эти страны. Коридор Тропика Козерога пересекает аргентино-чилийскую границу в округе Антофагасты (Чили) и провинции Сальта (Аргентина), соответственно.

Второй проект, соединяющий на трансграничном уровне провинцию Мендосу (Аргентина) и столичный округ Чили, предполагает использование и техническое усовершенствование существующей инфраструктуры перехода Кристо-Редентор. В частности, планируются строительство более чем 20-километрового тоннеля и восстановление железнодорожного сообщения по данному вектору. Однако ввиду экономического кризиса в Ар-

гентине в 2014 г. все предварительные работы по его усовершенствованию были заморожены на неопределенный срок. Тем не менее в настоящее время активно возводится аргентино-чилийский автомобильный пограничный переход Агуа-Негра — ответвление «Кокимбо (Чили) — Сан-Хуан (Аргентина)», включающий в себя два автомобильных тоннеля. Важно отметить, что в процессе реновации Агуа-Негра участвует также Бразилия, что, возможно, и обеспечивает наивысший темп строительных работ на данном направлении¹⁰. Существует и аргентино-чилийский проект третьего коридора, который соединит Консепсьон и Баия-Бланку, однако в текущих экономических условиях шансы на его реализацию минимальны. Пока ни один из перечисленных «коридоров» не начал функционировать в полную силу, поэтому еще рано говорить об их влиянии на транснациональную кооперацию Аргентины и Чили или Unasur в целом.

Наиболее экзотичным и актуальным способом реализации «верховых» связей между двумя странами для расположенной вдали от биокеанических коридоров местности стало создание особо охраняемых природных территорий (ООПТ) вдоль границы, имеющих зачастую трансграничный характер и контролируемых так называемыми бинациональными патрулями¹¹. К подобным «бинациональным» ООПТ в Аргентине и Чили относятся национальные парки: Bosques Templados Lluviosos de los Andes Australes (Чили) — Andino Norpatagónica (Аргентина), знаменитые Torres del Paine (Чили), Los Glaciares (Аргентина) и др. Между первой парой национальных парков пограничная зона отсутствует. В перспективе на уровне министерств экономики и туризма обеих стран рассматривается возможность ликвидации пограничных зон на территории всей Патагонии в целях создания благоприятных условий для развития южных регионов Аргентины и Чили, во многом обеспечивающих себя за счет трансграничного туризма¹².

Резюмируя вышесказанное, можно заключить, что «верховые» связи между приграничными регионами во многом регулируются именно на транснациональном уровне, начиная от проектов строительства транспортной и пограничной инфраструктуры, заканчивая непосредственно двусторонним товарооборотом. Находясь в зависимости от внешних факторов, таких, как политическая и экономическая динамика Чили и, главным образом, Аргентины, «верховые» связи крайне неустойчивы. Движение экономических осей взаимодействия с Юга трансграничья в Центр в результате структурных изменений в экспорте Аргентины, неясная судьба большинства строящихся объектов транспортной инфраструктуры — все это обуславливает пессимистичный взгляд на перспективы развития трансграничного взаимодействия двух стран. Однако совершенно иная картина — на уровне «низовых» связей, относящихся, прежде всего, к механическому движению населения.

«НИЗОВЫЕ» СВЯЗИ

Механическое движение населения на практике происходит в виде миграций, вызванных различными причинами. Пример Аргентины и Чили не является исключением; страны обладают богатым опытом перемещений населения через границу. Исторически, еще до колонизации Южной Америки европейцами, северная часть аргентино-чилийского трансграничья,

входившая в состав инкской провинции Кольясуйу, существовала как единое территориальное образование. В Северной Патагонии происходила массовая миграция индейцев мапуче на восточные склоны Анд, сопровождавшаяся ассимиляцией («арауканизацией») автохтонного населения территории современных аргентинских провинций Мендоса, Неукен, Рио-Негро, Чубут. Во время освоения территорий европейцами значительная часть Аргентины (в том числе историко-культурный район Куйо) была колонизирована именно жителями Чили. В период продвижения на юг молодых республик Аргентины и Чили для развития фронта приглашались европейские мигранты из сходных областей, преимущественно из Центральной Европы.

Исторический аспект аргентино-чилийских «низовых» связей проявляется в наличии сохранившихся трансграничных ареалов расселения коренного населения, а также чилийских, аргентинских и даже немецких диаспор на территории обеих стран. Миграционные процессы традиционно играют важную роль в поддержании «низовых» связей между регионами трансграничья. Однако в случае аргентино-чилийского взаимодействия образование и существование диаспор в приграничных регионах имеет крайне неоднородный характер. Единственным крупным ареалом расселения диаспор стал южный сектор трансграничья, где до сих пор сохраняется миграционный обмен между коренными народами, основной причиной которого являются родственные связи.

При этом расселение и социальное положение собственно коренных народов, как показало исследование, качественно различаются по обе стороны аргентино-чилийской границы, способствуя развитию миграционных потоков среди них. В Чили география расселения коренных народов отчасти регулируется на государственном уровне: индейцы мапуче даже обладают культурной автономией¹³. Многие регионы Аргентины и Чили в связи с этим оставались и остаются этнически связанными, в особенности в Патагонском ареале расселения коренных народов, а также в крупных городских агломерациях, например, в агломерации Сантьяго. Однако, из-за роста притока мигрантов из Боливии, Перу и Парагвая в регионы обеих стран оценка трансграничного взаимодействия именно коренных народов через долговременные миграции, фиксируемые местными переписями населения, затрудняется¹⁴. Поэтому целесообразно рассмотреть кратковременные виды миграций, осуществляемые между Аргентиной и Чили.

Статистические службы министерств иностранных дел обеих стран прилагают данные по числу пересечений границы каждой из них в динамике, взятые автором за основу на данной стадии исследования [15+5]. Вкупе с общими метрическими показателями, такими, как линейная протяженность, высота пограничного перехода (что особенно актуально для рассматриваемого случая), для каждого из ранее выделенных коридоров был рассчитан показатель его взвешенной пропускной способности. В рассматриваемом случае за взвешенную пропускную способность принимается число пересечений пограничного перехода между двумя странами за час пути на каждом коридоре. Получается, что наивысшая пропускная способность будет у тех транспортных коридоров, которые можно пересечь за короткое время и где существует наибольшее количество пересечений.

В случае рассматриваемых Аргентины и Чили за длину транспортного коридора принимается протяженность дороги от узловых населенных пунктов, т.е.

точек, где данная дорога ветвится на равные коридору по уровню (национальный, региональный и т.п.) направления. Для определения этого показателя был использован сервис «Google Earth». За общую скорость принято значение 80 км/ч, являющееся минимальным ограничением скорости для дорог международного типа и в Аргентине, и в Чили.

Рис. 1. Пограничные переходы по пропускной способности их транспортных коридоров



Источник: Available at: https://www.sematur.cl/wp-content/uploads/2016/11/LLEGADAS-INTERNACIONALES-POR-PASOS-FRONTERIZOS_2015.pdf (accessed: 19.03.2016); Google Maps.

В распределении транспортных коридоров по их взвешенной пропускной способности (рисунок 1) особенно выделяются Доротеа и Кристо-Редентор. Данные коридоры соединяют внутренние континентальные районы аргентинской провинции Санта-Крус с Магеллановым проливом, а также Сантьяго и Мендосу соответственно. На порядок ниже значения показателя имеют пограничные переходы Интеграсьон-Аустраль (Пунта-Дельгада — Рио-Гальегос) и Карденаль-Антонио-Саморе (Осорно — Сан-Карлос-де-Барилоче).

Наметившаяся высокая концентрация пересечений пограничных переходов лучше всего подтверждается анализом распределения маршрутов общественного транспорта (рисунок 2). В отличие от личного автомобильного транспорта маршруты общественного транспорта менее эластичны, а также зависят от эффективности, построенной на эффекте масштаба.

Первое, что бросается в глаза на столбчатой диаграмме, — это обнуленные результаты на более чем трети пограничных переходов ввиду неэф-

фактивности их использования общественным транспортом. В большинстве случаев взвешенная пропускная способность транспортных коридоров имеет действительно низкие значения, что делает неэффективным запуск автобусного сообщения через них. Более того, в случае переходов Икальма и Рио-Энкуэнтро существуют близлежащие переходы, альтернативные данному — Мамиль-Малаль и Футалеуфу, соответственно. Совершенно иная ситуация наблюдается на крайнем юге аргентино-чилийского трансграничья. На рис. 1 видно, что пропускная способность пограничного перехода Рио-Хейнемени выше, чем Койяйке. При этом, если обратиться к орографическим особенностям территории, то обнаружится, что каждый из этих переходов перекрывает въезд в так называемую долину Койяйке — предгорную котловину восточного склона Анд в чилийском регионе Айсен. При этом Койяйке — это самый крупный населенный пункт и административный центр всего региона. Поэтому внутренние маршруты в долине Койяйке направлены к административному центру и против пограничного перехода Рио-Хейнемени (рис. 2). Севернее Койяйке, между городом и одноименным пограничным переходом население практически отсутствует. Поэтому, опять же в целях эффективности город Койяйке выступает в роли собирающей линзы в связях всей долины с территорией Аргентины.

Рис. 2. Число автобусных рейсов в неделю по пограничным переходам



Источник: составлено автором по результатам исследования.

Представленные рассуждения подтверждают высокую степень концентрации пересечений аргентино-чилийской границы по основным четырем осям. И, несмотря на заявленные ранее планы интеграции приграничной территории, эта концентрация усугубляется данными динамики пересечений границы за последние пять лет. Хотя общее число въездов в Чили, в том числе туристов, постоянно увеличивается, доля аргентинцев в них существенно упала за период 2012—2014 гг. В 2014 г. в Чили было осуществлено 1085,9 тыс. въездов с территории Аргентины, что меньше на 1,9

процентных пункта* значений предыдущего года и составляет 30% от всего числа въездов в страну. Напротив, в Аргентину поток со стороны Чили вплоть до 2014 г. динамично увеличивался, а в 2015 г. он стал рекордным за последние 20 лет. Интересно, что это явление было спровоцировано именно передвижениями из Аргентины в Чили отчасти за счет реконструированных переходов Агуа-Негра и Пеуэнче (ответвления Центрального коридора «Сантьяго — Мендоса»). Помимо них положительной динамикой пересечений обладают и самые загруженные пограничные переходы — Кристо-Редентор и Карденаль Антонио Саморе. Наименьший прирост, в некоторых случаях даже отрицательный, показали переходы, расположенные в трансграничных ареалах расселения рассмотренных ранее особых социальных групп. Возможная причина данного явления — это исчерпание миграционного потенциала (в том числе краткосрочного).

Таким образом, на низовом уровне также была обнаружена тенденция к концентрации трансграничных связей. Однако в отличие от «верховых» связей, она не имеет «останцовый» характер и не возникла за счет стремительного ослабления других направлений. Напротив, при общей положительной тенденции в росте пересечений границы наиболее эффективные направления, обладающие большим экономическим и демографическим потенциалом, а также широкими возможностями для развития связей, вырвались вперед, что и обусловило возникновение «эффекта концентрации».

ИНТЕРПРЕТАЦИЯ ЭМПИРИЧЕСКИХ ДАННЫХ

Весь массив данных, использованных в исследовании, был интерпретирован автором как условная интенсивность (или «степень») трансграничных связей. Прделанная работа позволяет выделить из всех составляющих связей только те, что сильнее всего повлияли на предмет текущего исследования. Исходя из этого, автором были предложены 12 критериев, по которым было произведено ранжирование. Наиболее показательны среди них и из упомянутых ранее — это симметрия ландшафтов, динамика товарооборота, динамика и концентрация пересечений границы, маршрутная освоенность. Таким образом, каждый из 24 контактирующих регионов аргентино-чилийского трансграничья был ранжирован, а сумма всех оценок показала степень вовлеченности региона в трансграничное взаимодействие (рисунок 3). С учетом графической интерпретации можно сделать следующие выводы.

ВЫВОДЫ

В ходе исследования была использована методика дифференциации трансграничных связей по масштабу и их функциональной составляющей. Результаты показали, что определенные как «верховые» и «низовые» связи между Аргентиной и Чили количественно и качественно отличны друг от друга и по структуре, и по динамике.

* Процентный пункт — единица, применяемая для сравнения величин, выраженных в процентах. Так, если инфляция в одном году составила 8%, а в следующем — 6%, то говорят, что она снизилась на 2 п.п. (хотя в обычном процентном исчислении — на 25%). — *Прим. ред.*

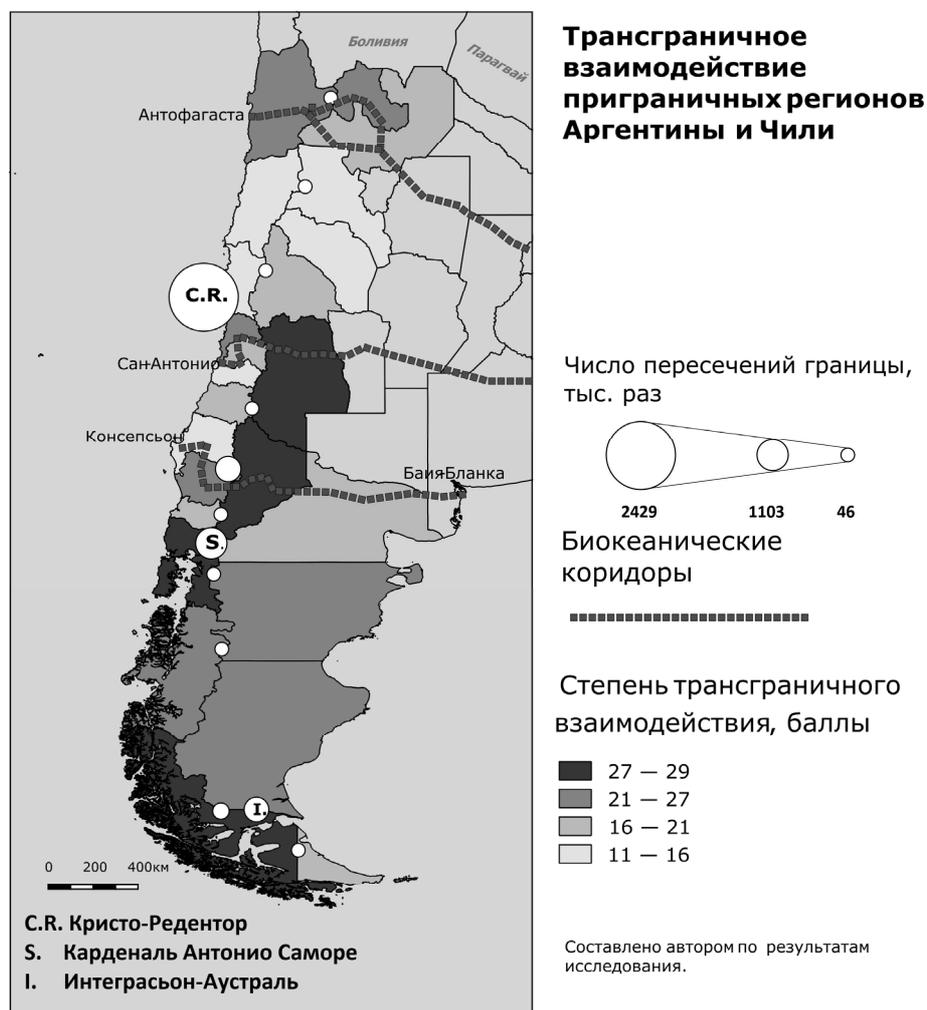


Рис. 3

Источник: составлено автором по результатам исследования.

Несмотря на то, что «верховые» связи в рассматриваемом случае в целом имеют отрицательную динамику в последние пять лет, для ряда регионов Аргентины и Чили они играют важную роль в региональном производстве и экспорте, прежде всего аргентинских провинций Куйо и Северной Патагонии.

Перспективы развития «верховых» связей сильно коррелируют с реализацией проектов «биокеанических коридоров», которые соединили бы главные экономические центры Аргентины и Чили. В остальных случаях развитие трансграничной инфраструктуры зависит от межгосударственного взаимодействия в целях развития туризма, в особенности в Патагонском макрорегионе. ООПТ, экологические маршруты, культурные автономии коренных народов — наглядные примеры воздействия трансграничных связей на приграничное пространство.

В отличие от многих других пар стран Латинской Америки «низовые» связи между Аргентиной и Чили, касающиеся, прежде всего, движения населения, представлены в основном краткосрочными перемещениями. Роль долгосрочных миграций между Аргентиной и Чили неуклонно падает с конца предыдущего столетия, в то время как краткосрочное передвижение населения в абсолютном масштабе растет, в том числе благодаря туризму. Основа «низовых» связей между двумя странами подкрепляется историческими предпосылками и схожими экономическими и социальными условиями в пределах контактирующих регионов.

Существующие трансграничные связи как «верховые», так и «низовые» между Аргентиной и Чили узко локализованы по физико-географическим и экономическим соображениям. При этом в распределении связей по трансграничным переходам наблюдается эффект концентрации в наиболее перспективных по экономическому и демографическому потенциалу, что противоречит преобладавшему до этого распределению по социальной или историко-культурной общности территории по обе стороны границы.

Нарастающие экономические контрасты между территориями приграничных регионов Аргентины и Чили, увеличение числа туристов и соответственно пересечений границы, а также интенсификация краткосрочных миграций наглядно изменяют исторически сложившуюся географию трансграничного взаимодействия двух стран. Очевидная незавершенность процесса вызывает интерес к дальнейшему изучению данного вопроса, в том числе в рамках использованной автором методики.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

¹ Available at: www.aebr.eu/en/index.php (accessed 20.03.16).

² В.С.К о р н е в е ц. Международные транснациональные и трансграничные регионы: признаки, особенности, иерархия — Вестник Балтийского федерального университета им. И.Канта, серия Естественные и медицинские науки; 2010, No 1, с. 3. [V.S.Korneyevets. Mezhdunarodnye transnacional'nye i transgranichnye regiony: priznaki, osobennosti, ierarhija] [International transnational and transboundary regions: signs, features, hierarchy]. Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I.Kanta, serija Estestvennye i medicinskie nauki; 2010, No 1, p. 3.

³ В.А.К о л о с о в. Теоретическая лимология: новые подходы. — Международные процессы; 2003, том 1, N 3 [V.A.Kolosov. Teoreticheskaja limologija: novye podhody] [Theoretical lymology: new approaches]. Mezhdunarodnye processy; 2003, t.1, N 3.

⁴ Р.Ф.Т у р о в с к и й. Политическая регионалистика — Издательство ГУ ВШЭ, М., 2006 [R.F.Turovskij Politicheskaja regionalistika] [Political regionalism]. Izdatel'stvo GU HSE, Moscow, 2006.

⁵ Available at: <http://www.difrol.gob.cl/pasos-fronterizos/argentina.html> (accessed: 14.03.17).

⁶ Available at: <https://www.direcon.gob.cl/wp-content/uploads/2015/07/Informe-anual-de-Comercio-Exterior-de-Chile-2014-2015.pdf> (accessed: 16.03.17).

⁷ Available at: <http://www.senasa.gov.ar/cadena-animal/aves/informacion/informes-y-estadisticas> (accessed: 19.03.17).

⁸ Available at: http://www.difrol.gob.cl/corredores_bioceanicos/corredores-bioceanicos.html (accessed: 19.03.17).

⁹ Available at: <http://www.iirsa.org/> (accessed: 19.03.17).

¹⁰ Available at: <https://www.statsnode.com/www/www.pasodeaguanegra.org/> (accessed 19.03.17).

¹¹ Available at: <https://www.parquesnacionales.gob.ar/2014/05/patrulla-binacional-argentina-chile-naturaleza-sin-fronteras/> (Дата обращения: 15.03.17).

Окончание на стр. 104.