

Трансграничные городские агломерации как пространственная форма реализации трансграничных связей между странами Меркосур

Научный руководитель – Наумов Алексей Станиславович

Мацур Владимир Александрович

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра социально-экономической географии зарубежных стран, Москва, Россия

E-mail: m1434@yandex.ru

Специфика освоения приграничья Меркосур с колониальных времен до текущего этапа экономической интеграции способствовала разрастанию населенных пунктов на границе государств: сначала как милитаризованных пунктов, затем как центров коммерческой активности. Крупные инфраструктурные проекты, такие как приграничные ГЭС и международные мосты обеспечили их стабильную взаимную транспортную доступность [1]. С заключения Асунсьонского договора в 1994 г., учредившего Меркосур как интеграционное объединение, началась институализация приграничных урбанизированных формаций [2].

При таких обстоятельствах важнейшим условием функционирования и развития трансграничной городской агломерации становятся трансграничные связи, выражающиеся в интенсивных транспортных потоках между ее составляющими в двух и более странах [3]. Наиболее достоверную информацию для подтверждения этого тезиса предоставляют миграционные службы в случае Уругвая, Аргентины, а также Министерство туризма в Парагвае [4,5,6].

На основе данных по пересечениям каждого пограничного перехода между странами Меркосур за период между 2010 и 2018 гг. были верифицированы трансграничные городские агломерации между каждой из четырех стран Меркосур: максимальные пики пересечений границ соответствуют именно трансграничным городским агломерациям — причем крупнейшие из них расположены на основных транспортных артериях, соединяющих внутренние центры граничащих стран.

Данные за последнее десятилетие свидетельствуют о продолжающемся гармоничном распределении трансграничных потоков между малыми трансграничными агломерациями. Причем наименьший среднегодовой темп прироста пересечений границы наблюдается в некогда одних из наиболее интенсивных направлений: Формоса—Альберди, Пуэрто-Игуасу—Пуэрто-Трес-Фронтерас (оба — Аргентина—Парагвай).

Другим важным фактором, обеспечивающим стабильный прирост трансграничных потоков, оказалась транспортная инфраструктура, предельно развитая именно при трансграничных агломерациях. Практически все портовые пограничные переходы показали непрерывную отрицательную динамику, проигрывая в конкуренции наземным переходам на территории трансграничных городских агломераций.

Источники и литература

- 1) Benedetti A. The Argentina-Uruguay Border Space: A Geographical Description. // Frontera Norte. Buenos Aires. 2015, vol.27(53).
- 2) Clemente I. La Región de Frontera Uruguay-Brasil y la Relación Binacional: Pasado y Perspectivas // Revista Uruguaya de Ciencia Política. Montevideo. 2010. Vol.19(1).

- 3) Paasi A. Boundaries as social practice and discourse: the Finnish-Russian border. // Regional Studies. Vol. 33, No. 7, pp. 669-680.
- 4) Министерство туризма Парагвая: www.observatur.gov.py/index.php/index
- 5) Национальная дирекция по миграциям (Аргентина): www.argentina.gob.ar/interior/migraciones
- 6) Национальная дирекция по миграциям (Уругвай): <https://migracion.minterior.gub.uy>